ЄДНАЙМОСЯ І ШАНУЙМОСЯ, БО В СПІЛЬНОСТІ ТА ВЗАЄМОПОРОЗУМІННІ — НАША СИЛА!

Авіабудівник України

ГАЗЕТА ПРОФЕСІЙНОЇ СПІЛКИ АВІАБУДІВНИКІВ УКРАЇНИ

№ 2 (258), січень 2018 року

Остання зустріч Леоніда Каденюка на ДП «Антонов»

25 січня п. р. на ДП «Антонов» відбулась зустріч першого космонавта України, Героя України Леоніда Каденюка з працівниками ДП «Антонов», під час якої він розповів про свій політ у космос, про підготовку космонавтів, про висновки, які він зробив щодо життя нашої планети; відповів на багато питань антоновців. А після зустрічі він підписав всім бажаючим свою книгу «Місія — Космос», сфотографувався...

Хіба ми могли тоді знати, що вже 31 січня Леоніда Костянтиновича не стане?..

Як вірно зазначив соратник Леоніда Костянтиновича, що той так цікаво розповідав про космос, що слухаючи його, було таке відчуття, наче це не він, а ми побували там, у далекому космосі. Здавалося, вже стільки багато відомо про космос, але слухаючи Леоніда Костянтиновича розуміли, що ми майже нічого не знаємо про нього. Тим паче було цікаво почути це з перших вуст від людини, яка не просто змогла здійснити свою благородну мрію про політ у космос, але зробила це не заради слави чи отримання якихось земних благ, а задля служіння людству і своїй країні.

Цю зустріч з Леонідом Костянтиновичем організував голова ПО ПАУ на ДП «Антонов» **Віктор Гуска**.

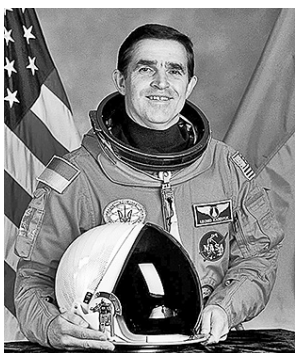
Свою зустріч Леонід Каденюк розпочав зі слів про те, що відчуває себе частиною великої антоновської родини, адже є не тільки космонавтом, але і льотчиком-випробувачем.

Вперше на підприємстві він побував у 1977 році, коли закінчив навчання у центрі підготовки льотчиків-випробувачів в Актюбінську. Після цього для всіх випускників центру відбулась кампанія з ознайомлення з авіаційними підприємствами країни. Леоніду Костянтиновичу тоді пощастило сфотографуватись з Олегом Костянтиновичем Антоновим на фоні Ан-2.

Закінчення читайте на стор. 4

31 січня 2018 року перестало битися серце
видатного українця, Національного Героя України

Леоніда Каденюка



Важко повірити і збагнути те, що Леоніда Костянтиновича, надійного товариша і друга, вже немає серед нас. Ніщо не віщувало такої трагедії... Не можна словами передати весь той біль, який завдала ця новина близьким і друзям Леоніда Костянтиновича, усім тим, хто його знав особисто.

Леонід Каденюк — перший космонавт України, льотчик-випробувач 1-го класу, генерал-майор авіації, народний депутат України IV скликання, заступник Голови Комітету Верховної Ради України з питань національної безпеки і оборони Парламенту IV скликання, Народний Посол України, Президент Аерокосмічного товариства України, кандидат технічних наук, почесний професор кількох університетів. Має державні нагороди, в тому числі найвищу — звання Героя України.

Його життєва цілеспрямованість, прагнення до самовдосконалення вражала всіх. Водночас, він був Людиною, у якої тисячі українців отримували допомогу чи просто пораду. Його досвід і приклади мудрих вчинків стануть у нагоді не одному поколінню українців. Україна втратила серце свого великого земляка, але вічною про нього буде Пам'ять.

Леонід Костянтинович назавжди запам'ятається нам як надзвичайно скромна і добра, інтелігентна і ерудована людина. Він був уважним і вмів почути кожну людину... Той, хто мав честь спілкуватися з Леонідом Костянтиновичем, назавжди запам'ятає його таким. Він здійснив свою мрію — побував у Космосі і водночас отримав нову мрію — продемонструвати людству наскільки прекрасна наша Планета. Він був переконаний у тому, що людство має жити у мирі між собою, у гармонії з природою.

Висловлюємо свої щирі співчуття дружині Леоніда Костянтиновича — Вірі,
його синам Володимиру та Дмитру, рідним і близьким.
Розуміємо гіркоту втрати усіх, хто знав, любив і поважав Леоніда Костянтиновича.
Вічна пам'ять!

Центральний Комітет Профспілки авіабудівників України, Асоціація «Укравіапром», Об'єднання організацій роботодавців авіаційної промисловості України, редакція газети «Авіабудівник України»

Генеральний конструктор — генеральний директор ДП «ДержККБ «Луч» Олег Коростельов, ліворуч, і секретар Ради національної безпеки і оборони України Олександр Турчинов під час випробування нової ракетної техніки. 30 січня 2018 р.

Українська крилата ракета успішно пройшла перше випробування

30 січня п. р. відбулися успішні перші льотні випробування нової ракетної техніки — української крилатої ракети наземного базування, яка здатна точно уражати наземні та морські цілі. Про це повідомив Секретар Ради національної безпеки і оборони України **Олександр Турчинов** після завершення випробувань.

За його словами, це повністю українська розробка конструкторів державного підприємства «ДержККБ «Луч» у співпраці з іншими державними і приватними підприємствами ОПК України. «Під час випробувань, які відбулись успішно, перевірялися льотні характеристики та робота систем ракети», — пояснив він.

О. Турчинов також повідомив, що РНБО України, яка координує національну ракетну програму, поставила задачу «розробити комплекси крилатих ракет не тільки наземного, але і також морського та повітряного базування». «Дальність дії наших крилатих ракет та їх бойове спорядження не суперечать підписаним Україною міжнародним угодам для такого виду зброї», — додав він.

«Для України це дуже важлива подія, тому що після тотального роззброєння української армії відповідно до Будапештського Меморандуму, на озброєнні Збройних Сил України не залишилося жодної крилатої ракети», — повідомив О. Турчинов.

Політ української крилатої ракети наземного базування під час випробувань

«Сьогоднішніми випробуваннями ми відкрили новий етап ракетної програми, відповідно до якого наші Збройні Сили повинні отримати потужні високоефективні крилаті ракети, здатні на великій відстані точно вражати ворожі цілі», — наголосив Секретар РНБО України, підсумувавши, що ракетні комплекси такого класу «є важливим фактором стримування агресора».

Фото: Апарат РНБО України

Відбулось засідання наглядової ради ДК «Укроборонпром»

31 січня наглядова рада «Укроборонпрому» після засідання, на якому були присутні всі призначені члени ради, генеральний директор концерну та його заступники, прийняла ключові рішення щодо діяльності концерну, повідомляє пресслужба концерну.

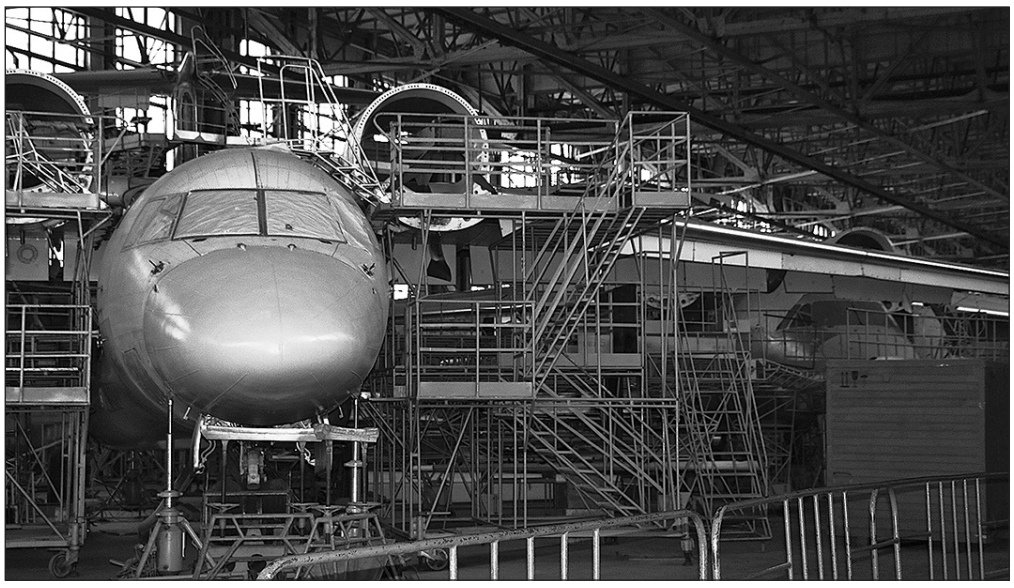
Під час засідання була заслухана доповідь керівництва щодо діяльності, розглянуті стратегічні напрямки розвитку концерну, процедура корпоратизації підприємств-учасників, проведення міжнародного аудиту, система ефективних антикорупційних заходів, створення дорадчого органу та інші питання.

Наглядовою радою були погоджені заходи з корпоратизації підприємств «Укроборонпрому» — перетворення державних підприємств на публічні акціонерні товариства, 100 % акцій яких буде належати державі. Для цього вже розробляються відповідні законопроекти, які будуть надані на розгляд Верховній Раді України.

Нагадаємо, що 23 січня Наглядова рада концерну під час свого засідання обрала ректора Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут ім. І. Сікорського» **Михайла Згуровського** Головою Наглядової ради ДК «Укроборонпром».

Получится ли возродить Харьковский авиационный завод (ХГАПП)?

ХГАПП или, как его называют в народе, Харьковский авиационный завод, за последние годы стал настоящей болью для всего авиастроительного сообщества Украины.



Председатель ПО ПАУ Михаил Погорелов выступает на совещании

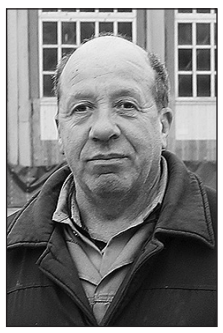
Этот завод в прежние годы был бесспорно гордостью Харьковщины и всей Украины, ведь ежемесячно выпускал большое количество самолетов, которыми любовалась не только наша страна, но и весь мир. Но времена меняются, и не всегда к лучшему. Изменилась социально-экономическая ситуация в стране, изменились приоритеты развития экономики — вместо высокотехнологических производств — продажа сырья и товаров сельского хозяйства с низкой добавочной стоимостью. Не до ХАЗа стало государству — собственнику предприятия. А тут еще и совпадение ряда обстоятельств — предприятие было «заведено» в огромные долги. Умышленно это делалось или это результат деятельности неэффективного и самоуверенного менеджмента, история рассудит. Обязательно. Но с тех пор прошли годы, а проблемы ХАЗа мало кого интересовали в высших эшелонах власти. Предприятие с каждым днем накапливало долги, перестало выплачивать зарплату работникам, став одним из главных государственных предприятий-должников в стране.

— Куда мы только не обращались как по поводу погашения долгов по выплате зарплаты, так и по внешним долгам предприятия, по обеспечению загрузки завода. В помещении профкома вы можете увидеть целую стену, обклеенную ответами разных инстанций. Заводчане ее назвали «Стеной плача», т.к. конкретики добиться не удалось ни от кого. Все вроде бы переживают за наше предприятие, но только на словах. Сдвигов никаких, — говорит председатель ПО ПАУ на ХГАПП **Михаил Погорелов**.

Ситуация на ХГАПП настолько сложная, что постоянно фигурировало много информации о том, что вот-вот и предприятия не станет.

Новый менеджмент во главе с **Александром Кривоконем** пришел на ХГАПП, пожалуй, в самое драматическое для завода время — колоссальные долги, как перед партнерами, так и перед заводчанами, многочисленные судебные дела, в т.ч. о признании предприятия банкротом, полностью обесточенное производство, отсутствие отопления. Корпуса завода и территория существенно обветшали. Ну и самое главное,— высококвалифицированные кадры — практически разбежались. Согласитесь, что не каждый возьмется реанимировать такое предприятие. По сути, для большинства менеджеров это безнадежное дело.

Нельзя сказать, что внезапно со сменой руководства все стало процветать, однако нельзя отрицать и того, что какую-то надежду для части трудового коллектива новый менеджмент все-таки дал. Лучше всего эту ситуацию охарактеризовал председатель цехового комитета ПО ПАУ цеха окончательной сборки **Николай Якутин**:



Председатель цехового комитета ПО ПАУ цеха окончательной сборки Николай Якутин

— Если делать определенные выводы относительно работы нового топ-менеджмента предприятия, то можно однозначно сказать, что есть некоторые позитивные изменения, и они ощутимы для всего трудового коллектива, я имею ввиду тех работников, которые выходят на работу, ведь пока в производственном процессе задействована лишь часть работников. Те люди, которые выходят на работу, получают свою заработную плату. Пусть и небольшую, но получают. Подтверждаю, что с приходом нового руководства в феврале прошлого года, уже с марта начали выплачивать регулярно заработную плату. Это безусловный плюс. Но есть и минусы. У нас есть немало людей, которые находятся в статусе «вынужденного простоя» и за весь период они получили только один раз заработную плату за один месяц. Мне сложно сказать чья вина в том, что эти люди вынуждены находиться в неоплачиваемых отпусках — администрации завода, концерна «Укроборонпром» или государства. Вы видите, что так сейчас сложилась в целом и ситуация в стране, что виновного найти нельзя, и все кивают друг на друга. Но можно сказать однозначно, что вины людей в том, что на предприятии есть простой, нет никакой. Есть менеджмент, он получает хорошую зарплату за то, чтобы загрузить работой персонал. И мы надеемся, что с каждым днем все больше людей будет вовлечено в производственные процессы, а те работники, которые будут находиться на простое, получат свою зарплату. Там символичные суммы где-то 1 000 грн на человека (из расчета 1 рабочего дня в неделю), но хотя бы и их заплатили. Также есть у меня опасения, что если вдруг новому руководству удастся обеспечить работой весь трудовой коллектив, то многие специалисты к нам уже не вернутся.

Трудовому коллективу было обещано, что он начнет работать в полном составе летом, а затем дедлайн перенесен на осень, но уже зима, а это пока не проглядывается. Думаю, что в лучшем случае реализация этих обещаний возможна весной 2018 года.

Сейчас на предприятии подключили электричество, как мы говорим, «дали свет в конце тоннеля», запустили отопление, но пока это ситуацию не спасает.

Меня лично и многих наших работников возмущает также то, как могли спокойно уйти с предприятия (не важно с какой формулировкой) первые лица предыдущего руководства?..

Сейчас заводчан интересует главный вопрос — как и когда будут выплачены долги по зарплате. То говорили, что будут продавать социальную сферу и за ее счет расплатятся, теперь уже говорят, что будут сдавать ее в аренду. Одним словом, нам пока не показали пути выхода из данной ситуации, и пока не ясно будет ли вообще новое руководство заниматься этой проблемой. Хотелось бы, чтобы оно эту проблему решало. Ведь как мы назад сможем вернуть ведущих специалистов, корифеев серийного производства, под какие обещания, если даже зарплату не можем выплатить? А без них мы самолеты не сможем производить. Надо прагматично смотреть. Специалистов высокой квалификации на предприятии осталось совсем мало. А те, кто покинул завод, это наша большая утрата.

Отдельно хотел бы высказать пожелание ЦК Профсоюза. Хотелось бы, чтобы члены ЦК ПАУ поняли положение дел на заводе. У профактива предприятия сложилось впечатление, что мы брошены на произвол судьбы. Мы хотели бы, чтобы ЦК Профсоюза и Председатель ПАУ лично вплотную занялись проблематикой нашего завода в части компетенции Профсоюза, выходили бы на уровень руководства страны. Вы посмотрите, как обсуждается проблема долгов по зарплате завода имени 61 коммунара. А о нас же ничего не слышно. У руководства страны надо четко спросить — нужно ли нашей стране серийное производство самолетов или нет. Я понимаю, что мы не можем перечислять сейчас взносы в ЦК ПАУ, т.к. находимся в бедственном положении, но это же не означает, что нас надо бросить. Приезжайте почаще, знакомьтесь с ситуацией, анализируйте, предлагайте, помогайте. Ведь такими темпами одно за другим у нас исчезнут все авиастроительные предприятия страны.

Одномоторный двухместный сверхлегкий самолет ХАЗ-30

На заводе стоят готовые несколько самолетов ХАЗ-30, найти только покупателя, довольно большое количество фюзеляжей различных типов самолетов. На ремонте находится один из самолетов авиакомпании «Мотор Сич», а буквально на наших глазах (какое совпадение) в Казахстан улетел самолет Ан-74П. То тут, то там в цехах видно, что идет работа. Конечно, ее масштаб несопоставим с былыми годами.

Председатель ПО ПАУ на ХГАПП, член Президиума ЦК ПАУ Михаил Погорелов в оценке текущей ситуации на заводе и работы новой администрации, более категоричен. Он считает, что говорить о полноценной организации производства преждевременно. Более того, по его словам, то, чем сейчас занимается предприятие, лишь малая доля его реального потенциала, а, следовательно, это не будет способствовать выходу предприятия из кризиса, а лишь продлит его и без того плачевное существование на некоторый период. Также он высказывает свою обеспокоенность относительно того, что в процессе оптимизации расходов предприятие может полностью утратить свою социальную сферу. Не видит он и четкого плана выхода из кризиса.

Со своей стороны, мы попросили и.о. генерального директора ХГАПП **Степана Сангурского** прояснить ситуацию. По его словам, на сегодняшний день предприятие находится с большим грузом долгов по выплате заработной платы в объеме более 171 млн. грн, долгов за потребленную электроэнергию в сумме 20 млн. грн, задолженности перед государством в виде займа, который был получен в 2009 году, в размере 2,2 млрд. грн и ряда других долгов. В целом ХГАПП имеет долгов на сумму 3 млрд. грн. К этому следует добавить текущую ситуацию с производством, которая негативно влияет на имидж предприятия — с 2014 года ни одного серийного самолета заводом не было выпущено вообще.

Вместе с тем, у предприятия есть один из заказов, который имеет большую степень готовности. В общем до 80%, а если смотреть по отдельным узлам самолета, то до 100% готовности. Ситуация усложняется непростыми отношениями с заказчиком из-за срывов сроков предыдущим руководством предприятия. Поэтому пока есть лишь один способ решения вопроса — достроить самолет за собственные средства ХГАПП, при наличии долгов в 3 млрд. грн.

ЧТО ДЕЛАТЬ С ДОЛГАМИ?

Списывать долги предприятия, хотябы перед государством, никто пока не собирается. ХГАПП в этом смысле куда в худшем положении находится, чем даже ГП «Антонов», которому долги за бывший «Авиант» хотябы реструктуризировали. Хоть и не списали. Т.е. их придеться платить. У ХГАПП такой рассрочки нет. Такая же ситуация и с Южмашем. Новым руководством ХГАПП во главе с Александром Кривоконем были

подготовлены предложения для того, чтобы в порядке законодательной инициативы был рассмотрен вопрос о реструктуризации долгов ХГАПП. Т.е. по сути временной отсрочки. Данный вопрос несколько раз обсуждался на разных совещаниях в Минфине. Руководство ХГАПП подготовило кэш-флоу и представило его на рассмотрение Минфина. Было найдено понимание по всем вопросам. Также законопроект прошел уже обсуждение в профильном Комитете Парламента, и стоит вопрос о включении законопроекта в повестку дня Верховной Рады Украины.

«Все наши действия направлены на то, чтобы вернуть доверие клиентов к ХГАПП, как к производственной площадке. Вернуть доверие к трудовому коллективу. Заказчикам нужна уверенность в завтрашнем дне. А когда у ХГАПП огромные долги и не видна перспектива их погашения, никто не захочет иметь дело с таким предприятием. Партнер должен быть уверен в нас, в том, что мы справимся с поставленной задачей. А если в СМИ клиент видит огромные долги предприятия, а часто СМИ еще и нагнетают ситуацию, то захочет ли он иметь дело с нами? Нам необходимо как можно скорее вернуть доверие клиентов. Предприятие живо тогда, когда у него есть клиенты. И это одна из самых больших проблем в Украине — о клиентах мало кто думает. Поэтому и теряют заказы, теряют позиции на рынках. Маркером успеха предприятия и страны в целом является доверие клиентов», — говорит Степан Сангурский.

НАПРАВЛЕНИЯ РАБОТЫ ХГАПП

«На сегодняшний день ХГАПП занимается техобслуживанием по формам, оказывая услугу в виде КВР, форм, ТО и дополнительных услуг, которые возникают при проведении этих работ. Это т.н. участок ЛИЗ, в который входят цех 75 и цех 9. Данные объемы работ позволили нам прожить в 2017 году, решить ряд насущных вопросов, таких, например, как водоснабжение (провели переговоры с Водоканалом, установили счетчики — почему этого раньше не было сделано прежним руководством, вопрос риторический). Теперь оплачиваем все расходы по счетчикам, а по долгам добились реструктуризации и будем с февраля их начинать погашать. Восстановили энергоснабжение, запущено отопление. Вроде бы простейшие вопросы, но здесь и этого даже не было, и пришлось приложить немало усилий для того, чтобы все наладить. Это первое основное направление нашей работы.

Второе направление работы — это запасные части. У нас есть несколько предприятий-партнеров, которые заказывают у нас номенклатуру — интерцептора, сервокомпенсаторы, кронштейны, замки и т.п.

Третье направление работы — нам необходимо загружать производственные мощности предприятия. Необязательно это будет авиационная номенклатура. Как первый шаг в этом направлении — наше предприятие выиграло тендер на поставку траков для бронемашин. Кузнечному переделу абсолютно все под силу — что ковать кронштейн для самолетов, что траки для бронемашин. Технологии и циклы ничем не отличаются. Лучше же загрузить такой работой, чем если все будет простаивать, а специалисты будут по домам сидеть, не так ли? Если мы сделаем

Самолет авиакомпании «Мотор Сич» на ремонте

Самолет Ан-72П готовится улететь в Казахстан

И. о. генерального директора ХГАПП Степан Сангурский

успешно три комплекта траков, то для нас в этом направлении открываются серьезные перспективы. Ведь деньги лишними не бывают.

Мы работаем над перспективным направлением — реновацией. Сейчас изучаем вопрос. Нам необходимо найти две составляющих. Первая — найти клиента, который заинтересован в покупке реновационного самолета. Без клиента перспективы у направления не будет. Вторая — анализ рынка, чтобы мы могли предложить клиенту свою цену. Мы видим себя здесь в роли производственной площадки, которая имеет высокие компетенции в Ан-74, Ан-72, Ан-140. Данные типы самолетов мы можем модернизировать, увеличить ресурсные характеристики путем совместной работы с АО „Мотор Сич“, ГП „Антонов“ и т.д. Т.е. в нашем лице мы предлагаем клиенту комплексное решение, которое осуществляем через своих прямых партнеров. Пока мы в процессе» — акцентирует и.о. руководителя ХГАПП.

КТО КОГО КОРМИТ? О ВЗАИМООТНОШЕНИЯХ ХГАПП И ГП «АНТОНОВ»

По словам Степана Сангурского в марте 2017 года ГП «Антонов», которое тогда возглавлял А.А. Коцюба, оказал на возвратной основе помощь ХГАПП в размере 10 млн. грн:

«При этом фонд оплаты труда в марте составил 9 млн. грн. А сегодня ситуация по зарплате следующая: мы выплатили зарплату за ноябрь. И то мы частично сделали авансирование. Откуда у нас деньги появились? Мы их уже заработали. Это наши деньги, которые мы аккумулировали по выручке. У нас приоритет был в ноябре — запуск электроэнергии, чтобы запустить цеха. И мы этой цели достигли. Сейчас готовимся выплачивать зарплату за следующий месяц. Это я привел пример, что каков был размер помощи и масштабы, которые есть у ХГАПП. Более того, мы ГП „Антонов“ за услуги по продлению ресурсов двух самолетов перечислили более 3 млн. грн. Здесь важно понимать, что для ГП „Антонов“ ХГАПП — клиент. ГП „Антонов“ заинтересовано в том, чтобы ХГАПП был экономически активным предприятием. Ведь тогда оно больше денег заработает. Поэтому помогая нам, ГП „Антонов“, в какой-то степени помогает и себе, не стоит об этом забывать».

ТРУДОВОЙ КОЛЛЕКТИВ ХГАПП СЕЙЧАС

По словам Степана Петровича, списочная численность на предприятии — около 2 200 работников. По факту в день на работу выходят 500-600 человек. На предприятии «однодневка» с простоем и оплатой $^2/_3$. На заводе постоянно готовится производственная программа, при этом каждый руководитель подразделения под реализацию данной программы определяет необходимую ему численность работников.

— И после формирования производственной программы приказом по заводу на работу выходит необходимое количество работников с загрузкой в 4-5 дней, а иногда и для дежурства на тех участках, где работа должна не прекращаться. Таким образом вовлечено в производственный процесс около 1 000 человек. Остальные люди не принимают участие в работе. Что с этим делать? Мы для этого разработали структуру. Подход был по функциональному принципу. Ни родственные связи, ни что-либо подобное не учитывалось. Примечательно то, что структуру мы формировали не сверху вниз, как это часто делается, а наоборот. До этого на ХГАПП была структура линейно-штабного типа, когда у генерального директора в прямом подчинении находилось 15 человек. Такая структура не работает. Не в состоянии генеральный директор, учитывая какой объем у него работы, управлять одновременно 15 подчиненными. Мы пошли иным путем, упростив структуру. По сути разделили подчиненных гендиректора на две группы — операционную (исполнительную) и законодательную (юридическое обеспечение, охрана труда, маркетинг, безопасность и т.п.).

Оптимизацию штатной численности невозможно провести как следует из-за того, что по законодательству предприятие должно выплатить зарплату за два месяца. А у нас нет средств даже для оплаты $^2/_3$ для тех, кто находится на простое. Поэтому здесь необходимо идти шаг за шагом — выйти на полное погашение накопившихся долгов по заработной плате, с учетом $^2/_3$, затем начать гасить долги за прошлые периоды и только потом уже просчитывать шаги по оптимизации. Частично вопросы оптимизации саморазрешились из-за того, что немало людей уволилось, однако уволились ведь не только те, кто потенциально мог попасть под оптимизацию, но и хорошие специалисты. Одним словом, проблемы есть, и мы работаем над их решением. Не все быстро происходит, как нам хочется. Но шаг за шагом, мы к этому идем. По нашим ориентировочным подсчетам в зону риска попадают около 300 человек. Я не сторонник сокращения людей. Необходимо, по возможности, найти им работу на предприятии, — говорит Степан Сангурский.

МОТИВАЦИЯ ДЛЯ РАБОТНИКОВ

И.о. генерального директора завода считает, что для удержания специалистов, в особенности молодых, необходимо понимать, что повышение заработной платы дает эффект лишь на три месяца. После этого человек ждет следующего повышения. Поэтому нужны и иные механизмы. Необходимо проанализировать, что людей будет мотивировать. Если это социальный пакет, то там должно быть нормальное медицинское обслуживание. А если это высококвалифицированный специалист, ценный работник, то можно взять на медобслуживание всю его семью. Чем не вариант мотивации? Или тренажерный зал для занятий спорта. Или поездка в Турцию раз в год для лучших работников.

«Отсутствие мотивационной политики привело к оттоку людей. А этим надо заниматься. Не стоит думать, что люди этого не поймут. У нас очень грамотные люди и они смогут взвесить все „за“ и „против“» — подчеркивает Степан Петрович.

НЕОБХОДИМО СРОЧНО ВЕРНУТЬ ДОВЕРИЕ КЛИЕНТОВ

ХГАПП сейчас находится на этапе выживания, пока речь не идет о том, что завод в ближайшее время сможет использовать весь свой потенциал. Для этого нужно проделать много работы. По сути новой администрации пришлось все начинать с нуля. Недавно запустили электрику, закупили твердотопливные котлы, чтобы обогреть помещения, в которых работают люди, решили вопрос с водоснабжением. Была закуплена утепленная спецодежда, чтобы работникам предприятия ничто не мешало концентрироваться на выполнении своих задач. Да, для кого-то, особенно для успешных предприятий, решение данных вопросов может показаться мелочью. Но так думают лишь те, кто не сталкивался с подобного рода проблемами.

— Я не согласен с тем, что без поддержки государства невозможно восстановить серийное производство самолетов. Нереально его восстановить, если отсутствуют клиенты. А клиенты ищут те предприятия, и те страны, в которых они могут быть уверены. Они должны убедиться, что их заказы будут выполнены в срок, качественно и надежно. И что их не обманут. Т.е. нам нужно вернуть доверие. Мы проанализировали все контракты, которые были заключены заводом ранее. Поверьте — ни один контракт не был выполнен вовремя. То как можно в таких условиях сохранить доверие клиентов?

Что касается использованием Украиной самолетов собственного производства, то следует сказать, что наши самолеты летают в стране. Президент Украины использует отечественные самолеты. Авиакомпания «Мотор Сич», например, это показатель — у них и Ан-74, и Ан-140. Сам Вячеслав Богуслаев — лучшая реклама отечественных самолетов. Да, летает в Украине не 1 000 самолетов типа Ан. Почему? Это вопросы прошлого. Почему МАУ предпочла б/у самолеты иностранного производителя, а не наши? Потому что они комфортнее наших, давайте говорить правду. Они проще в обслуживании и надежнее. В чем мы можем упрекнуть МАУ? А вот мы, как производители, должны подтягиваться до такого уровня, чтобы у нас МАУ было купить самолеты предпочтительнее. Если мы покажем МАУ и другим авиакомпаниям, что наши самолеты по технико-экономическим показателям лучше, чем иностранные, поверьте, они купят наши самолеты. И вот здесь вина наша, как производителей, в том, что мы упустили свой шанс. Чего-то ждали? С моря погоды? Вопрос. И наша задача в том, чтобы таких упущений больше не допускать — акцентирует Степан Сангурский.

О СОЦИАЛЬНОМ ДИАЛОГЕ

«Как мы сотрудничаем с профкомом? У нас непростые отношения с профсоюзной организацией по ряду причин. Это обусловлено сложным положением, в котором пока находится предприятие. Мы не можем, к примеру, выполнить все обязательства по колдоговору. Есть объективные причины, и от них никуда не денешься. Я понимаю позицию профкома, и хочу заверить, что администрация завода также хочет скорейшего возрождения авиастроения. Но сделать это по мановению волшебной палочки невозможно. Нужно время и упорная работа. И тогда мы достигнем успеха», — подытожил Степан Сангурский.

Подготовил Александр ПАЛИЙ

Остання зустріч Леоніда Каденюка на ДП «Антонов»

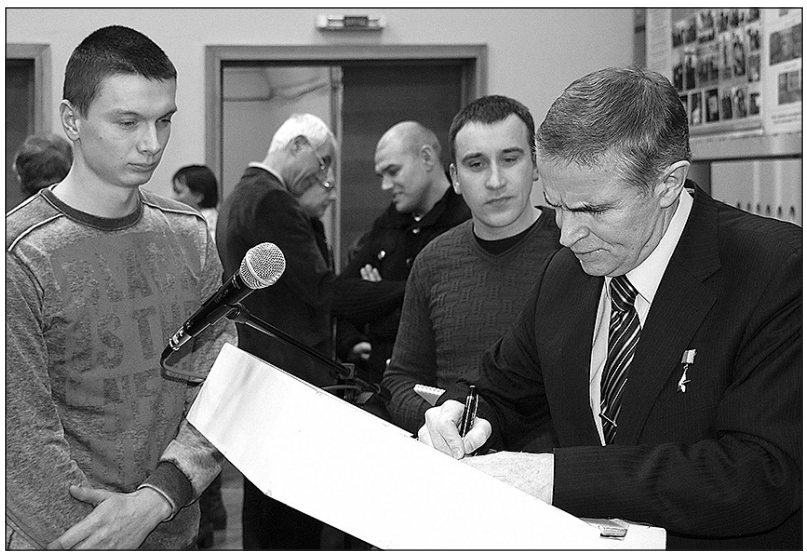
Закінчення. Початок на стор. 1

Колективне фото на згадку

За словами Леоніда Каденюка розмова про космос дуже багатогранна, адже космічна галузь пов'язана майже з усім, з чим пов'язана життєдіяльність людини: сільське господарство, медицина, біологія, астрономія, наука, високі технології тощо.

Слово «космос» у перекладі з грецької мови означає «порядок» — одне з ключових понять давньогрецької історії та культури (вживалося на позначення встановленого Богом (богами, Божеством) Всесвітнього Ладу, Порядку — на противагу Хаосу — Всесвітньому Безладу — *ред.*). Першим, хто вжив це слово в розумінні порядку був відомий грецький вчений Піфагор. Цікаво і те, що історичні згадки вказують саме на Піфагора, як на одного з перших людей, хто припустив, що наша Земля має форму кулі. А взагалі, сам цивілізаційний розвиток людства і розвиток науково-технічного прогресу розпочався з відкриття колеса. Це сталося лише понад 4 тис. років тому, але ознаменувало новий етап у розвитку людства. Наступною по значенню такою подією став політ людини у космос. Ці дві події рівнозначні у тому сенсі, що людство розпочало новий відлік своєї історії. Можна без перебільшення сказати, що створення космічного корабля стало вінцем відкриття колеса. І от у проміжку між цими двома подіями людина відкривала нові закони буття, створювала нову техніку, поки не збудувала космічний корабель. Він, а особливо кораблі багаторазового використання, такі як «Буран» і «Шатл» — це найскладніші технічні об'єкти, які були коли-небудь створені людством. Ці кораблі важать більше 2000 тон, які поєднують в собі близько 2 млн. систем, вузлів і агрегатів, які мають працювати безвідмовно.

Свого часу відомий вчений Ціолковський сказав, що земля — це колиска людства, але не можна жити вічно у колисці. Таким чином він де-факто передбачив перший політ людини у космос. Цьому передувало підкорення неба, до чого людство йшло досить тривалий час. І у 1903 році стався перший документально засвідчений політ літака Флайєр-1 братів Райт. Він тривав лише 12 секунд. Без цього польоту не було б подальшого підкорення повітряного простору, а згодом і Космосу. В 1957 році людство вперше запустило у космос штучний супутник Землі. І ці дві події — перший політ літака і запуск першого штучного супутника Землі у космос мали не тільки планетарне значення, а і вселенське, адже на одній з багатьох мільярдів планет її цивілізація змогла врешті-решт створити такі технічні засоби, за допомогою яких вона подолала тяжіння своєї планети і вирвалася у космос. Був перший політ у космос, а останнього вже не буде, бо відтоді людина буде постійно все



Леонід Каденюк підписує на пам'ять свою книгу «Місія — Космос»

більше і більше освоювати космічний простір, вивчати його, створювати більш потужні і досконалі космічні кораблі.

Як зазначив Леонід Каденюк, його дитинство співпало з початком космічної епохи людства. Мільйони його ровесників мріяли стати космонавтами, льотчиками. Леоніду Костянтиновичу було 10 років, коли Юрій Гагарін полетів у космос. Так, спостерігаючи за цією подією, Леонід Каденюк загорівся мрією побувати у космосі.

В ті часи вимоги до радянських космонавтів були дуже суворі. Як мінімум потрібно було здобути професію військового льотчика-винищувача (це було рішення Сергія Павловича Корольова).

Після закінчення школи зі срібною медаллю Леонід Каденюк вступив до Чернігівського льотного училища. По завершенню навчання, він здобуває спеціальність військового льотчика.

В 1976 році, коли був набір у космонавти, Леонід Каденюк пише рапорт про своє бажання взяти участь у відборі. Майбутні кандидати у космонавти відбирались спеціальною медичною комісією, яка вишукувала таких серед льотного складу військових частин СРСР.

Після схвалення кандидатури, Леонід Каденюк отримав запрошення відвідати вже головну медичну комісію. Проходив її протягом двох місяців, у т. ч. у Зоряному містечку. Порівнюючи відбір космонавтів в США і в СРСР, Леонід Каденюк відзначив, що в Радянському Союзі такий відбір був набагато жорсткішим. В результаті першого відбору було зібрано 3000 кандидатів. З групи Леоніда Каденюка з 40 осіб він залишився після відбору один. А були і випадки, коли людей, не тільки не допускали до космічної програми, але і забороняли бути льотчиками…

Одне з найважчих випробувань — навантаження на вестибулярний апарат в спеціальному кріслі. Льотчикам потрібно просидіти 3 хвилини, а космонавтам — 15 хвилин. Багато хто не витримував такого навантаження на організм.

Після проходження відбору для Леоніда Костянтиновича розпочалась підготовка до космічного польоту. Майбутні космонавти вивчали багато наук, які були так чи інакше пов'язані з космосом. Вивчали бортові системи різних космічних кораблів. Іспити здавали на фірмі, що їх виготовляла — ДКБ, яка зараз носить ім'я С.П. Корольова. Комісія складалась з 30-40 осіб, з конструкторів різних бортових систем. А космонавт мав володіти знаннями по ним, якими володів весь склад комісії. Дуже важкі вимоги. Тому у космосі побували лише 50-60 % космонавтів, які пройшли відбір. Адже потрапляння у космічний загін не давало 100 % гарантії перебування у космосі.

Леонід Костянтинович проходив підготовку не просто як звичайний космонавт, а як командир космічного корабля «Буран», що в свою чергу збільшувало на нього навантаження. Щоб стати командиром «Бурану» потрібно було стати льотчиком-випробувачем 1-2 класу. Тому довелося проходити навчання і в Центрі підготовки льотчиків-випробувачів. Після отримання дипломів здобували льотний досвід. Свій досвід Леонід Костянтинович отримував майже на 60 типах літаків різного призначення. Це практично всі винищувачі, які були у той час — МіГ-15, МіГ-17, МіГ-21, МіГ-23, МіГ-25, МіГ-27, МіГ-29, МіГ-31, всі літаки Сухого, які були на той час — Су-15, Су-17 тощо, а також на Ан-24 і Ан-26. «Ми мали набиратися досвіду для того, щоб ефективно управляти космічним кораблем «Буран», бо на Землю він повертається без двигунів, тому потрібно мати неабияку майстерність, щоб зуміти його посадити на поверхню планети», — зазначив Леонід Каденюк.

З розпадом СРСР, здавалося б, перспектива Леоніда Костянтиновича здійснити свою мрію стала менш реальною. Але тут допоміг другий Президент України Леонід Кучма, який провів переговори з Президентом США Біллом Клінтоном. В період з 19 листопада по 5 грудня 1997 року Леонід Каденюк здійснив космічний політ на американському БТКК «Колумбія» місії STS-87.

Сам космічний політ складався з трьох етапів: старт і виведення на орбіту, політ у космосі в стані невагомості, повернення на Землю. Перший етап завжди є найнебезпечнішим. Ємкість паливного баку космічного корабля — 1,7 млн. літрів рідкого водню, а також рідкий кисень десь 700 тис літрів. Вся ця маса згорає приблизно за 10 хвилин. Тому саме вмикання двигунів нагадує суцільний вибух. Але через те, що корабель перевищує швидкість звуку, цей шум двигунів на кораблі нагадує шелест листя, тобто зовсім інше відчуття.

Після вимкнення двигунів настає стан невагомості. Сам перехід до цього стану триває менше секунди. Перше відчуття — відсутність точки опори. Зовсім по іншому довелося організовувати свій рух. Відчуття ідеальної легкості — так запам'ятався стан невагомості першому космонавту України.

За словами Леоніда Костянтиновича, неможливо словами передати ту красу, коли він побачив в ілюмінатор нашу Землю. «Вона надзвичайно гарна», — зазначив Леонід Каденюк. Ні відео, ні фото не здатне передати ту красу, які бачать космонавти своїми очима. Звісно, виникали у Леоніда Костянтиновича і думки про життя людства, про його майбутнє у цьому контексті. На його думку, людство має жити у гармонії з природою, а суспільна організація має бути такою, щоб максимально цьому сприяти.

Леонід Каденюк розповів про своє перебування на борту космічного корабля, про експерименти, які ставив тощо. Окремо зупинився на громадській роботі, якою займається. Зокрема виступив одним з ініціаторів написання Екологічної Конституції Землі. Документ наразі перебуває на розгляді в ООН.

Л. Каденюк відповів на численні запитання антоновців. Зустріч з ним була надзвичайно жвавою і цікавою.

Прослухати повний виступ Леоніда Каденюка під час його зустрічі з працівниками ДП «Антонов» можна на сайті ПАУ, де його розміщено в аудіоформаті.

Олександр ПАЛІЙ

Газета «Авіабудівник України»
Редакція може публікувати матеріали, не поділяючи точки зору автора. Відповідальність за достовірність інформації несуть автори. У разі передруку матеріалів посилання на газету «Авіабудівник України» обов'язкове. Відповіді на питання з листів до редакції ведеться тільки на сторінках газети. Матеріали не рецензуються і не повертаються. Газета видається з серпня 2006 року.

Засновник і видавець:
Профспілка авіабудівників України
Головний редактор:
Олександр Палій
Верстка:
Олександр Павленко
Відповідальний за випуск:
Олександр Палій

Поштова адреса редакції:
02002, м. Київ,
вул. Раїси Окіпної, 2, каб. 1203
Тел.: (044) 568-45-74,
факс: (044) 568-45-76
Електронна пошта редакції:
aviabudivnyk1@gmail.com

Видруковано в ТОВ «Мега-Поліграф»
м. Київ, вул. Марка Вовчка, 12/14
Виходить двічі на місяць
Наклад: 2 500 примірників
www.ukrprofavia.org.ua

Реєстраційне свідоцтво:
КВ 11645-516Р
від 15.08.2006 р.
Підписано до друку 31.01.2018 р.
Замовлення № 2