



Авіабудівник України



WWW.UKRPROFAVIA.ORG.UA

ГАЗЕТА ПРОФЕСІЙНОЇ СПІЛКИ АВІАБУДІВНИКІВ УКРАЇНИ

№ 18 (325), вересень 2020 року

Указ Президента України №410/2020 Про оголошення в Україні дня жалоби

У зв'язку із трагедією, що сталася внаслідок катастрофи військового літака Ан-26 під час планових навчальних польотів 25 вересня 2020 року поблизу м. Чугуєва Харківської області та призвела до загибелі військово-службовців Повітряних Сил Збройних Сил України, з метою вшанування пам'яті загиблих постановляю:

1. Оголосити в Україні 26 вересня 2020 року днем жалоби.
2. У день жалоби на всій території України: приспустити Державний Прапор України на будинках і спорудах органів державної влади, органів місцевого самоврядування, державних підприємств, установ і організацій; скасувати розважально-концертні заходи, внести відповідні зміни до програм теле- та радіопередач.

Президент України
В. ЗЕЛЕНСЬКИЙ

СПІВЧУТТЯ

Від імені Центрального Комітету Профспілки авіабудівників України висловлюю щирі співчуття рідним та близьким загиблих в авіакатастрофі навчально-тренувального літака Ан-26 Повітряних Сил Збройних Сил України.

Ця жахлива звістка сколихнула всю країну, і нікого не залишила байдужим.

Щирі співчуття родинам та близьким загиблих! Сил та віри тим, хто бореться за життя! Вічна пам'ять і слава захисникам нашої держави!

Голова ПАУ
Ярема Жугаєвич

Створено Державну комісію для якнайшвидшого з'ясування обставин падіння літака на Харківщині

На виконання доручення Президента створено Державну комісію під головуванням Віце-прем'єр-міністра **Олега Уруського** для якнайшвидшого з'ясування обставин падіння літака на Харківщині та надання необхідної допомоги постраждалим. Про це повідомив Прем'єр-міністр **Денис Шмигаль**.

«Трагічні новини. На Харківщині розбився літак Збройних Сил України Ан-26Ш. Пожежу ліквідовано. На борту, окрім екіпажу, перебували курсанти Харківського національного університету Повітряних сил. Інформація щодо загиблих та травмованих уточнюється. На місці оперативно працюють всі служ-

би. За дорученням Президента створили Державну комісію під головуванням Віце-прем'єр-міністра **Олега Уруського** для якнайшвидшого з'ясування обставин трагедії та надання всієї необхідної допомоги постраждалим. До складу комісії увійдуть Головнокомандувач ЗСУ **Руслан Хомчак**, Міністр внутрішніх

справ **Арсен Аваков**, Міністр оборони **Андрій Таран**, Голова ДСНС **Микола Чечоткін**, голова Харківської облдержадміністрації **Олексій Кучер** та інші посадові особи», — повідомив Глава Уряду.

Прем'єр-міністр **Денис Шмигаль** висловив співчуття рідним і близьким загиблих.

Олег Уруський провів цикл нарад, присвячених нагальним питанням реформування та розвитку ОПК України

Віце-прем'єр-міністром України — Міністром з питань стратегічних галузей промисловості України **Олегом Уруським** проведено цикл нарад, присвячених нагальним питанням реформування та розвитку оборонно-промислового комплексу України. Участь у заходах взяли представники підприємств та установ, задіяних у процесі підвищення обороноздатності країни. Також в заходах взяли Президент Асоціації «Укрavia-пром» **Віктор Попов** та Голова Профспілки авіабудівників України **Ярема Жугаєвич**.

Під час нарад керівництво ДК «Укроборонпром» доповіло про поточний стан на підприємствах ОПК України, було заслухано очільників основних виробників озброєння та військової техніки, а також спецекспертів. Обговорювалися питання реформування та розвитку бронетанкової та авіаційної галузей, виробництва високоточного озброєння, радіолокаційної техніки та боеприпасів, а також роботи експортерів.

У ході фахових дискусій було висловлено спільне розуміння, що науковий потенціал країни дозволяє створювати сучасні та ефективні зразки озброєння та військової техніки, однак є потреба в глибокому реформуванні структури та системи управління стратегічними галузями промисловості, перш за все, в оборонній та авіакосмічній. Потребує серйозного вдосконалення законодавча база у сфері інвестиційної діяльності, спрямованої на модернізацію та оновлення виробничого процесу, розвитку власних та запозиченню сучасних іноземних технологій.



Учасники нарад були ознайомлені з планами Міністерства з питань стратегічних галузей промисловості щодо корпоративізації підприємств та створення керуючих холдингових компаній: «Оборонні системи України» та «Аерокосмічні системи України», до складу яких увійде низка субхолдингових, які будуть створені за напрямками діяльності. Зокрема: високоточна зброя,

радарні системи, боеприпаси та спецхімія, бронетанкобудування тощо. Було зроблено акцент на необхідності посилення оборонних спроможностей держави за рахунок прискорення реалізації ряду діючих та перспективних проектів, а також виробництва сучасної зброї стримування, що відповідає поточним викликам та загрозам безпеки України.

Олег Уруський: Міноборони України і Збройним силам країни необхідно оновлювати авіапарк

Міноборони України і Збройним силам країни необхідно оновлювати авіапарк, а експлуатація старої техніки є неприпустимою, заявив Віце-прем'єр-міністр — Міністр з питань стратегічних

галузей промисловості **Олег Уруський**.

«Я думаю, що, безумовно, ми маємо оновлювати авіапарк ЗСУ. Абсолютно неприпустимо, що у нас в експлуатації перебуває така стара техніка, але,

на жаль, це реалії нашої країни», — сказав Уруський у понеділок увечері в ефірі телеканалу «Україна 24».

Він також додав, що Міноборони України вже підготувало проект контракту з ДП «Анто-

нов» на постачання трьох літаків Ан-178.

«Сподіваюся, що ми і надалі збільшуватимемо кількість літаків, які замовлятиме наше Міністерство оборони», — сказав Уруський.

ОГОЛОШЕННЯ

15 жовтня 2020 року відбудеться чергове засідання Центрального Комітету Профспілки авіабудівників України в м. Києві.

«Антонов» хоче вийти на рівень виробництва 12 Ан-178 на рік у 2023 році



Перший дослідний прототип Ан-178 (борт 001)

Як повідомив новий президент ДП «Антонов» **Олександр Лось**, Ан-178 наразі найбільш близький до початку серійного виробництва.

«Єдине найближче підготовлене серійне виробництво на сьогодні — це літак Ан-178. Слідом за ним піде, звичайно, пасажирський Ан-158, оскільки вони споріднені по обладнанню. Також ми приступаємо до роботи над літаком, який має робочу назву Ан-188», — відзначив він в інтерв'ю виданню «Економічна правда». При цьому він під-

креслив, що мова йде про створення нової конфігурації Ан-178 на якому буде замінено близько третини комплектуючих, які раніше мали постачатися з РФ.

«У нас стоїть завдання завершити створення нової конфігурації літака Ан-178. У 2021 році цей процес має дійти фінальної стадії саме з точки зору випробувань та сертифікації», — наголосив Олександр Лось.

В компанії дуже розраховують на державні замовлення, що можуть дати старт виробництву оновленого літака.

«Починаючи з 1 січня 2023 року, паралельно напрацьовуючи фінансову складову, ринки, та опрацювавши держзамовлення від українських компаній, ми маємо виходити на темп 12 літаків Ан-178 на рік», — повідомив Президент ДП «Антонов».

«Це те, що ми бачимо з потенційного маркетингового аналізу, що потрібно державним органам України, і відповідає тим намірам, про які ми чуємо від наших потенційних замовників», — зазначив він.

17 вересня – день утворення Харківського авіаційного заводу!

94 роки тому, 17 вересня 1926 року на дошці оголошень адміністративного будинку з'явився наказ: «Через значне розширення діяльності авіамайстерень, розвитку в них власного літакобудування й переведення їх на виконання великих замовлень, авіамайстерні УПСШ із цього числа перейменовуються в «Авіазавод ім. Раднаркому УРСР».

Таким чином, ця дата — 17 вересня 1926 року — стала днем народження Харківського авіаційного заводу. **Костянтин Калінін** був призначений директором і головним конструктором підприємства.

Становлення авіабудування у Харкові йшло важко: не вистачало кваліфікованої робочої сили, були відсутні матеріали, недостатньо було заводської площі й коштів. Проте, літак К-2 був закінчений, успішно пройшов випробування, налітав за літний сезон восени 1927 року 129 годин без аварій. На заводі його обробили з урахуванням зауважень випробувачів: обшили дюралем передню частину фюзеляжу, обтягнули полотном обтічники підкосів шасі, розмістили додатковий бензобак, істотно змінили конструкцію кіля й повороту.

Виробничий план авіаційного заводу на 1928 рік передбачав випуск 8 літаків. У документації із січня фігурували позначення К-3



Костянтин Калінін

і К-4: КБ постійно вдосконалювало машину, створювало нові її модифікації. Уперше в заводській практиці було вирішено будувати літаки не поштучно, а відразу по три — чотири одночасно. Групова закладка агрегатів затягувала початковий етап виробництва, але в майбутньому обіцяла економію засобів і часу.

Восени 1928 року харківські авіабудівники вперше взяли участь у престижній міжнародній виставці. 8 жовтня у Берліні відкрилася III Міжнародна авіавиставка, де був представлений К-4. Журі присудило К-4 золоту медаль.

Тим часом завод ріс, чисельність працівників щорічно по-

двоювалася, а випуск продукції в порівнянні з 1927 роком збільшилася на 833%. Росла й потреба країни в цивільних літаках...

Сьогодні питання реанімації ХДАВП, яке знаходиться в скрутному становищі, є пріоритетним завданням і для Уряду, і для всієї галузі. З цією метою в Мінстратегпром утворено відповідну робочу групу, до складу якої входять, зокрема, Президент Асоціації «Укравіапром» **Віктор Попов** та Голова ПАУ **Ярема Жугович**. Питання безумовного і якнайшвидшого погашення заборгованості із виплати заробітної плати перед працівниками ХДАВП перебуває постійно на контролі в Профспілці.

На ДП «Завод 410 ЦА» прибув літак Ан-26 для виконання капітального ремонту

Вперше за майже два роки, 11 вересня 2020 року на ДП «ЗАВОД 410 ЦА» прибув перший з двох літаків Ан-26 для модернізації на замовлення Військово-морських сил Збройних сил України. Другий літак наразі проходить підготовку до перельоту на підприємство.



100 днів роботи нової команди

ДП «ЗАВОД 410 ЦА» — ремонтне підприємство авіатехніки зі світовим ім'ям. Наприкінці травня цього року на підприємстві з'явилася нова команда, яка отримала завод у вкрай важкому стані. **Що ми побачили і що вдалося зробити за перші 100 днів роботи:**

1. Повна відсутність завантаження виробництва.
2. Відсутні оборотні кошти.
3. Мільйонні борги перед постачальниками та бюджетом.
4. Підприємство у стані простою.
5. На робочих місцях — лише адміністрація підприємства.
6. Відсутній портфель замовлень на майбутній період.

Що зроблено новою командою:

- Оновлена команда — на завод залучено фахових та прогресивних спеціалістів зі значним управлінським досвідом.
- Перезавантажено відносини з ДП «АН-ТОНОВ», що дозволило швидко та ефективно, а головне — спільно, розпочати роботу на зовнішніх ринках.
- Відновлено взаємодію з державними замовниками, зокрема з Міністерством оборони України та Міністерством внутрішніх справ України. Це дозволило завантажити виробничі потужності підприємства, проте найголовніше — це



можливість забезпечити відновлення та модернізацію парку літаків державної авіації на більш якісному рівні.

- Перший літак Міноборони прийняли в роботу минулого тижня, очікуємо на другий, іще один літак уже передаємо експлуатанту, а інший — у грудні 2020. До кінця цього року очікується додатково 3–4 літаки.

- Прийнято в роботу 3 транспортних літаки Ан-32Б Військово-повітряних сил Шрі-Ланки. Уже підписано контракт та очікується прибуття літака Ан-30 ВПС Болгарії. Додатково проведено активну роботу на зовнішньоекономічному ринку, що дозволить у 4-му кварталі 2020 та у 2021 роках прийняти у ремонт ще 8 літаків від іноземних замовників.

- Затверджено фінансовий план на 2021 рік з чистим доходом у розмірі 1,1 млрд. грн.,

що підтверджено реальним портфелем замовлень.

- Налагоджено роботу з усіма спецекампаніями ДК «Укроборонпром» на умовах паритетності.
- Паралельно відновлено роботу заводу як самостійного спецекампанію.
- Розроблено план освоєння виробництва нових комплектуючих та технічного обслуговування західних зразків авіатехніки.

Що в планах на майбутнє:

1. У перших числах жовтня погасити усі фінансові зобов'язання перед працівниками нашого підприємства.
2. Затвердити план поетапного суттєвого підвищення рівня оплати праці на підприємстві.
3. Завершити глобальну кадрову реструктуризацію із залученням якісно нових фахівців за рахунок співпраці з вищими навчальними закладами.
4. Максимально закрити комерційні борги підприємства перед добросовісними постачальниками.

За інформацією сайту
ДП «Завод 410 ЦА»

Від редакції:

Ситуація з утворенням заборгованості із виплати заробітної плати, яка існує на даний час на ДП «Завод 410 ЦА» (часткова за-

тримка виплати зарплати за липень і повна за серпень 2020) є неприпустимою і Профспілка авіабудівників України вітає наміри нової адміністрації підприємства щодо її безумовного погашення в перших числах жовтня 2020 року. Працівники не повинні працювати в кредит. Жоден банк в нашій країні не дасть безвідсотковий кредит навіть на три місяці. То чому працівники мають працювати в борг? Будь-яка сумлінно виконана праця має бути своєчасно оплачена в повному обсязі. Таке ганебне явище як затримка виплати зарплати абсолютно не є нормальною практикою в країнах Європейського Союзу. Яка б там криза не була, які б обставини не спричинили проблеми. І якщо в Конституції визначено прагнення українського народу на незворотність європейського та євроатлантичного курсу України, то затримка із виплати заробітної плати на будь-якому підприємстві є абсолютно несумісною з цими явищами і не відповідають європейським стандартам. Тому ми сподіваємось, що нова адміністрація підприємства якнайшвидше погасить борги по зарплаті і більше вони утворюватися не будуть. Також ми сподіваємось на те, що буде інтенсифіковано перемовини з укладення Колективного договору на 410 заводі. Колективний договір на новий термін дії має бути якнайшвидше ухвалений!

КОНКУРС ПРОФМАСТЕРСТВА НА МОТОР СИЧ

Случайностей быть не должно

В течение двух дней в Международном техническом центре АО «МОТОР СИЧ» проходил конкурс профессионального мастерства среди электромонтеров.

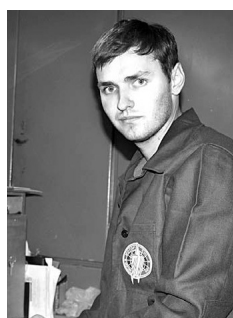
Работа электрика сложная и опасная, поэтому строгое соблюдение техники безопасности — это обязательное условие на производстве. Беспечность недопустима, а молодым специалистам важно не только знать теорию, но и до автоматизма довести свои практические навыки. Здесь, как ни в какой другой профессии, человеческий фактор играет первостепенную роль! Нарушение правил может привести к аварийной ситуации, которая влечет за собой отключение станков с ЧПУ, сбой программы, брак деталей, материальные убытки и даже угрозу для жизни...

— Основная цель конкурса — проверить, чему научилась молодежь на предприятии, — говорит один из членов комиссии, электромонтажник цеха 15 **Виктор Пытайло**. — Это подведение итогов работы за определенный период времени. Задания остались те же, мы их не усложняли, потому что состав участников из года в год постоянно меняется. Здесь, как в спорте, — в состязании с соперниками идет проверка навыков. Ребята смотрят на работу коллег, перенимают друг у друга опыт, узнают профессиональные нюансы. Затем комиссия направляет результаты в подразделение, а там уже принимают решение, кого поощрить, кому разряд повысить, кому еще необходимы наставники, а кому уже можно доверить и самостоятельную работу.

Конкурсанты выполняют практические задания на специальных стендах с безопасным напряжением 36 вольт. Перед специалистами со стажем до 2-х лет работы стоит задача: собрать электрическую схему с одним пускателем. Сложнее задание для тех, чей стаж превышает два года: надо обеспечить реверсивное включение с двумя пускателями. Если схема собрана правильно, по чертежу, должны зажечься три лампочки, имитируя включение трехфазного электродвигателя. Отличная оценка может быть выставлена в том случае, если работа выполнена еще и аккуратно.



Е. Олянский



Д. Коса

— У специалистов цеха 15 есть преимущество перед остальными участниками?

— Здесь нужно сказать об особенностях выполняемых работ. У цеховых электриков другое направление: им нужно уметь оперативно отреагировать на аварийную ситуацию, исправить неполадки в оборудовании, чтобы простой станков был минимальным. А сотрудники пятнадцатого цеха занимаются монтажом и подключением оборудования по заводу. Но базовые знания должны иметь все.

— Каким инструментом пользуются электромонтеры?

Электрическая аппаратура совершенствуется, меняются технологии, у материалов — маркировка, да и провода сейчас имеют другую изоляцию. Оборудование оснащено многими защитными функциями, блокировками, реле... Соответ-

ственно требуется и специальный набор инструментов. Если раньше можно было обойтись одной отверткой и плоскогубцами, то теперь у электрика должен быть целый комплект отверток, клещи для снятия изоляции, опрессователи наконечников, электрофен для термоусадки изоляции, мерительный инструмент и многое другое, без чего нельзя качественно выполнить работу.

— Известно, что с электрооборудованием следует обращаться очень осторожно, во время проведения работ специалисты подвергают себя огромному риску. Каким правилам необходимо неукоснительно следовать, чтобы избежать неприятностей?

— При соблюдении всех нормативных документов случайность исключена, просто некоторых подводит самоуверенность, небрежность или спешка. В данном случае поговорка: «Семь раз отмерь, один раз отрежь» является актуальной — об этом надо помнить постоянно. Даже опытные специалисты с многолетним стажем всегда должны строго выполнять правила ТБ и предписания в наряде на допуск!

...И вот ребята приступили к выполнению практического задания, на которое отводилось контрольное время: для тех, чей стаж менее двух лет — один час, для остальных — полтора. Молодые специалисты старались показать все, на что

способны, чтобы оправдать оказанное им доверие. Затем они письменно ответили на теоретические вопросы.

Слесарь-электромонтажник цеха 15 **Дмитрий Коса** за пять лет работы на предприятии уже в третий раз принимает участие в конкурсе и дважды становился победителем. После окончания училища, имея специальность слесаря контрольно-измерительных приборов и автоматики, он в первый же год работы на МОТОР СИЧ переквалифицировался и приобрел другую профессию. «Ничего сложного в этом не было, теоретические знания у меня имелись, а благодаря наставнику **Виктору Сергею** я получил практические навыки, которые не только пригодились мне в работе, но и помогли занять призовое место в соревновании среди электромонтеров. Я чувствовал себя уверенно. Схема монтажа привычная, стенд знаком. Доволен, что все получилось», — рассказал Дмитрий. Забегая вперед скажем, что и в этот раз Д. Коса опередил своих конкурентов, получив самый высокий балл за качество — 10,5.

Четвертый год трудится в цехе 28 **Евгений Олянский**. В прошлом году он занял призовое место среди конкурсантов со стажем до двух лет, а в этом — перешел в другую категорию. Молодой специалист надеялся улучшить свой предыдущий результат. «С подобными заданиями я сталкиваюсь ежедневно на своей непосредственной работе, думаю, что справлюсь. Но мне интересно сравнить себя с другими. Участие в соревновании — это самоутверждение. Повышение разряда — хороший бонус, но не основная цель, главное — лучше работать и совершенствовать свои знания», — считает Евгений.

По итогам конкурса среди специалистов со стажем работы менее двух лет первое место занял **Владимир Пушкин** (ц. 639), второе — **Александр Нагорный** (ц. 45). Третье место не присуждалось. В категории со стажем работы более двух лет победил **Дмитрий Коса** (ц. 15), на втором месте **Владислав Тимошенко** (ц. 10), на третьем — **Евгений Олянский** (ц. 28).

Відбулась XII звітно-виборна конференція Міськпрофради

22 вересня цього року в конференц-залі Будинку Профспілок у м. Києві відбулась позачергова XII Київська міська міжспілкова конференція профспілок. 391 підприємства міста у заході взяли участь 138 делегатів. Конференція проходила з дотриманням вимог протиепідемічних заходів.

На конференції Об'єднання організацій профспілок у м. Києві «Київська Міська Рада Профспілок» про профспілкову роботу в місті за період 2015–2020 роки звітував голова Київської міськпрофради Профспілок **Мельник Валентин Петрович**. «Настав час коли профспілки стають дієвим інструментом розвитку підприємств і дуже важливо виявити лідерів та сформувавши кадровий резерв» — зазначив Валентин Петрович. В своїй звітній доповіді він зосередився на таких аспектах як: особливості ринку праці і соціального діалогу, на необхідності переважання реформ. Для цього повинна бути чітко розроблена «дорожня карта» із визначенням пріоритетів економічного розвитку, збереження робочих місць занятості, соціалізму і соціалістичності. Особливу увагу голова Міськпрофради приділив пошуку нових форматів інформованості профспілчан — через прес-центру і власний youtube майданчик та молодіжної політики.

Голова Федерації Профспілок України **Осовий Григорій Васильович**, який був запрошений на захід, акцентував увагу на важливості укладання



Територіальних Угод з трьома учасниками процесу — Уряд — Роботодавець — Профспілки. Головними викликами майбутнього він вважає — політику інвестування у робочі місця, колективно-договірний процес та соціальний діалог. Він додав, що ФПУ долучилась і до процесу створення передумов для сталого розвитку та модернізації вітчизняної промисловості та приймала активну участь у розробці законопроекту України

№ 3739-1 «Про публічні закупівлі», щодо стимулювання розподілу бюджетних коштів, який було передано на розгляд до Верховної Ради України.

На зборах також виступали присутні голови Міських профорганізацій: **Сурмак Віктор Миколайович**, **Гуска Віктор Петрович**, **Оніщенко Людмила Василівна**. Виступаючі визнали профспілкову роботу у місті Києві задовільною та зазначали, що Київ повинен стати

комфортнішим для працюючих у Києві та ті зміни, які ініціює провоб'єднання повинні бути корисні і направлені на зростання економічної стабільності країни та добробуту і здоров'я киян.

На конференції одностайно було обрано: головою Міської Ради Профспілок — **Мельника Валентина Петровича**, та його заступників: **Орисенко Тетяну Миколаївну** (соціально-економічні питання), **Лінчевську Інну Анатоліївну** (гуманітарний блок — інформаційна політика та фінанси), і голову ради ветеранів **Рижих Володимира Сергійовича**.

Було обрано бюджетно-майнову та соціально-економічну комісії. До членів ради Міськпрофради від Профспілки авіабудівників України було обрано: **Кельїна О.Д.** (ДАХК «Артем»), **Гуску В.П.** і **Нижник О.І.** (ДП «Антонов»). До складу соціально-економічної комісії Міськпрофради — **Гречушну В.І.** (ДП «Антонов»).

Обраний на наступний п'ятирічний строк — Валентин Петрович — пообіцяв взяти до роботи усі пропозиції та зауваження, які озвучили виступаючі: організувати факультатив профосвіти, реалізувати інформаційну політику, разом з Урядом йти єдиним фронтом у розробці міськбюджету, формувати програму місцевих стимулів та пріоритетів розвитку міста та комфортного життя киян.

Вікторія ГРЕЧУШНА,
громадський кореспондент ПО ПАУ
на ДП «АНТОНОВ»

Проект Концепції Програми розвитку галузі за крок до затвердження

За інформацією Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України на виконання пункту 15 плану заходів Стратегії відродження вітчизняного авіабудування на період до 2030 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 10.09.2018 № 429 (зі змінами) Мінекономіки за участю заінтересованих центральних органів виконавчої влади, ДК «Укроборонпром» та провідних підприємств авіабудування розроблено проект Концепції Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості до 2030 року.

Наразі проект Концепції погоджено із заінтересованими органами виконавчої влади та підприємствами і направлено на розгляд до Кабінету Міністрів України.

У разі схвалення Урядом Концепції буде підготовлено проект Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості до 2030 року.

Сподіваємось, Кабінет Міністрів якнайшвидше затвердить проект Концепції Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості до 2030 року і це дозволить оперативно приступити до розробки Програми. Бюджетний процес 2021 року вже стартував, тож часу зовсім обмаль.

ДП «Антонов» модернізує Ан-26 ЗС України для використання парашутних систем Т-11

Про це повідомляє Український мілітарний портал.

Згідно з оприлюдненою тендерною документацією роботи проводитимуться на літаку Ан-26 з бортовим номером 44.

Вартість робіт складе 2 796 625,90 гривень, а терміни виконання до 1 листопада 2020 року.

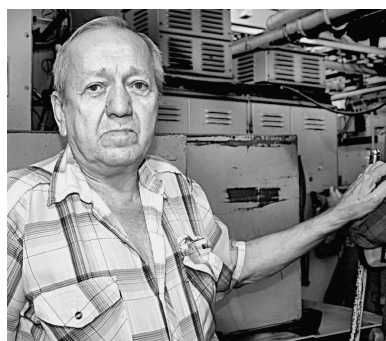
Літак було побудовано у 1980-у році на київському заводі «Авіант», заводський номер 9603.

У 2019 році Міноборони дозволило використання американських парашутів декількох типів, у тому числі Т-11.

Професію надо любити

В серпні фрезеровщик цеха 19 **Валентин Калашник** отримав ювілей — 55 лет трудового стажу на МОТОР СІЧ.

Валентин с дитинства був приучен к физическому труду. Когда он окончил восьмилетку в селе Вишневка Михайловского района, семья переехала в Запорожье, где к тому времени на моторостроительном заводе работал старший брат В. Калашника. Родители купили небольшую времянку и начали строить дом. Подросток поступил в ППТУ № 20, чтобы получить профессию фрезеровщика. Потом пришел на моторостроительный завод, в де-вятнадцатый цех. В 50–60-е годы предприятию требовались рабочие руки, и В. Калашник получил отсрочку от службы в армии на три года, но когда «бронь» закончилась, пошел служить. Демобилизовавшись, вернулся в родной цех. Он уже был опыт-



В. Калашник

ним специалистом, а трудолюбия Валентину — не занимать.

Готовые детали В. Калашник сдавал без замечаний, они всегда соответствовали стандарту и отличались высоким качеством, поэтому Валентину разрешили пользоваться личным клеймом. Его неоднократно отмечали в приказах и награждали как передовика советских пятилеток. У Валентина Федосеевича появ-

вились свои ученики, и он щедро делился с ними опытом, знаниями, давал советы. «Ребят нужно терпеливо учить, чтобы они любили свою профессию», — считает В. Калашник. Его ученик **Александр Шабазов** уже несколько лет занимает призовые места на конкурсах профмастерства.

У коллег Валентин Федосеевич пользуется заслуженным авторитетом, а молодежь с восторгом отзывается о мудром наставнике, который легко идет на контакт. Несмотря на разницу в возрасте, всегда находит общий язык с молодыми.

Рассказывает старший мастер группы 2 **Максим Лебеденко**: «Недавно нам требовалось изготовить заготовку для матрицы. Специалисты сказали, что на станке это сделать невозможно, шпиндель будет упираться и ничего не получится. Выручил Федосеевич, благодаря своему колоссальному

опыту помог не только советом, но и делом. Он предложил использовать приспособление, о котором многие даже не догадывались, и поставленная задача была безукоризненно выполнена».

«Работа с серийными деталями не дает в полной мере развиваться творческой мысли», — считает В. Калашник. — А профессия фрезеровщика позволяет находить разнообразные подходы к изготовлению изделий, бывает, что за смену выполняешь несколько новых деталей. В этом вижу основной смысл своей работы».

Валентин Федосеевич рад, что полвека назад пришел работать на МОТОР СІЧ. Здесь он стал высоко-классным специалистом, мастером своего дела. Коллектив желает ему здоровья и творческих успехов!

Сергей НИКОЛАЕВ,
газета «Мотор Сич»



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: 01001, м. Київ, Майдан Незалежності, 2, офіс 809. Тел.: (044) 205-74-29, факс: (044) 205-74-26. Видруковано в ТОВ «Мега-Поліграф» м. Київ, вул. Марка Вовчка, 12/14. Виходить двічі на місяць. Наклад: 2 500 примірників. Реєстраційне свідоцтво: КВ 11645-516Р від 15.08.2006р. Підписано до друку 29.09.2020 р. Замовлення № 20.