



Авіабудівник України



WWW.UKRPROFAVIA.ORG.UA

ГАЗЕТА ПРОФЕСІЙНОЇ СПІЛКИ Авіабудівників України

№ 3 (334), лютий 2021 року

Президент Володимир Зеленський дав доручення «Укроборонпрому» створити спеціальну програму підготовки інженерів-конструкторів ім. О. К. Антонова

Уповноважені представники авіабудівників підтримали Олега Уриського на посаді профільного Віце-прем'єр-міністра

Торік, коли держава замовила свої ж літаки «Ан» для потреб Збройних сил України, це стало справжньою сенсацією. А має стати нормою! Прізвище Антонов відоме в усьому світі завдяки таланту інженера Олега Костянтиновича, який народився 115 років тому. Україна має й надалі пишатися нашими інженерами. Тому Президент **Володимир Зеленський** дав доручення «Укроборонпрому», до якого входить підприємство «Антонов», спільно з Міністерством освіти і науки та НТУУ «КПІ» створити та протягом трьох місяців запустити спеціальну програму підготовки інженерів-конструкторів ім. О.К. Антонова, а Кабінету Міністрів — розробити стимули, щоб талановиті молоді інженери могли й далі прославляти Україну на весь світ.



4 лютого 2021 року відбулося засідання ЦК ПАУ

4 лютого 2021 року відбулося позачергове засідання Центрального Комітету Профспілки авіабудівників України. Вів засідання Голова ПАУ **Ярема Жугаєвич**. Присутні — члени ЦК ПАУ, голови ПО ПАУ, працівники ВА ЦК ПАУ.

Серед питань порядку денного були розглянуті наступні питання:
— про перейменування Профспілки;
— про проект Статуту ПАУ у новій редакції;
— про проект звіту ЦК ПАУ VIII з'їзду ПАУ;
— про делегування представників ПАУ на VIII з'їзд ФПУ та до складу Ради і Президії ФПУ.
Також розглянуто питання щодо проекту Закону України про особливості реформування підприємств оборонно-промислового комплексу державної форми власності, реєстр. № 3822 тощо. **АУ**

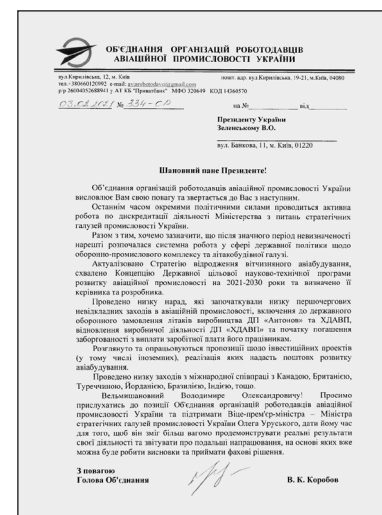
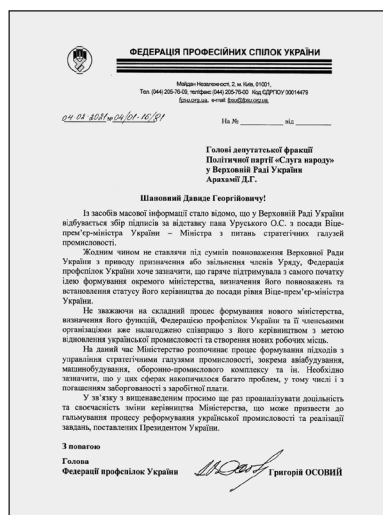
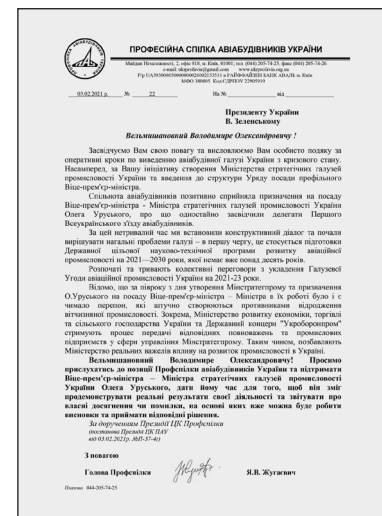
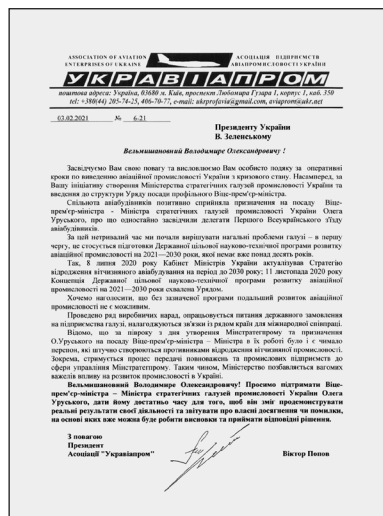
З приводу ситуації, яка склалася навколо Віце-прем'єр-міністра України **Олега Уриського** та очолюваного ним Міністерства з питань стратегічних галузей України (щодо збору підписів деякими народними депутатами України стосовно його відставки тощо) на адресу Президента України **Володимира Зеленського** звернулися з відповідними листами Профспілка авіабудівників України, Асоціація «Укрaviaпром», Об'єднання організації роботодавців авіаційної промисловості України, а Федерація профспілок України — на адресу Голови депутатської фракції політичної партії «Слуга народу» у Верховній Раді України **Давида Арахамії**.

Як наголошується у зверненні Профспілки авіабудівників України, Профспілкою встановлено з Мінстратегпром конструктивний діалог і розпочато вирішення нагальних проблем галузі, які роками не зрушувалися з місця.

Разом з тим під час своєї діяльності Мінстратегпром отримує численні перепони з боку противників відродження вітчизняної промисловості з метою позбавити Міністерство реальних важелів впливу.

В листі Профспілки акцентується увага Президента України на необхідності продовження кредиту довіри до О. Уриського з метою демонстрації реальних результатів діяльності очолюваного ним Міністерства.

Як наголошується у зверненні Асоціації «Укрaviaпром»,



українська спільнота авіабудівників позитивно сприйняла призначення на посаду Віце-прем'єр-міністра України — Міністра з питань стратегічних галузей промисловості України **Олега Уриського**, а під час Пер-

шого Всеукраїнського з'їзду авіабудівників його делегати одностайно це засвідчили.

Разом з тим, попри роботу О. Уриського і Мінстратегпром, увесь період з часу його призначення і утворення Міністерства

чиняться перепони з боку тих, хто не хоче аби Україна мала свою промисловість.

Асоціація «Укрaviaпром» просить Президента України дати більше часу **Олегу Уриському** і очолюваному ним Мінстратегпром для звітування перед Президентом України про результати роботи.

В свою чергу в зверненні Об'єднання організацій роботодавців авіаційної промисловості України наголошено, що «окремими політичними силами проводиться активна робота по дискредитації діяльності Міністерства з питань стратегічних галузей промисловості України.» Об'єднання закликає Президента підтримати Віце-прем'єр-міністра — Міністра з питань стратегічних галузей промисловості **Олега Уриського** і дати йому час на реалізацію поставлених перед ним завдань.

Федерація профспілок України у своєму листі зазначає, що на даний час розпочався процес формування підходів з управління стратегічними галузями промисловості, зокрема авіабудування, машинобудування, оборонно-промислового комплексу та ін. В цих галузях накопичилося багато проблем, у т. числі із погашенням заборгованості із виплати заробітної плати. **АУ**

Від редакції газети: коли номер готувався до друку стало відомо, що аналогічний лист на підтримку **Олега Уриського** направила і Асоціація «Космос».

7 лютого вшановуємо пам'ять легендарного авіаконструктора і талановитого вченого — Олега Антонова

7 лютого цього року все авіаційне людство відзначає 115 річницю з дня народження **Олега Костянтиновича Антонова**, видатного авіаконструктора, доктора технічних наук, професора, академіка АН СРСР. Його ім'я увійшло до книги світової історії авіації. Пам'ять про нього увічнена окремим стендом в Почесному залі слави Міжнародного аерокосмічного музею в місті Сандієго в США.

Народився Олег Костянтинович 25 січня (7 лютого) 1906 року в селі Трійці (зараз смт Трійць-



ке Московської області, Росія) в родині інженера-будівельника. Після закінчення Саратовської трудової школи в 1922 році став конструктором планерів в групі Товариства друзів повітряного флоту, де побудував перші планери власної конструкції... Він був авіаційним конструктором «від бога». Свій перший планер «Голуб» він створив в 1923 році у віці 17 років.

«Все життя я хотів літати, тому і став конструктором» — писав Олег Антонов.



Крилата ракета Р-360 «Нептун» розроблена ДККБ «Луч»



Пуск протикорабельної ракети Р-360 ракетного комплексу «Нептун»

КБ «ЛУЧ» розробляє ЗРК для іноземного замовника

Державне київське КБ «ЛУЧ» розробляє ЗРК ближньої дії для іноземного замовника.

Про це в інтерв'ю «Українському мілітарному порталі» розказав Генеральний конструктор, Герой України **Олег Петрович Коростельов**.

— Підприємство вже виконує для ряду іноземних замовників низку інших проектів.

Серед них — постачання протитанкових ракетних комплексів «Скіф» та «Корсар» вітчизняного виробництва. Наша мрія — вийти на зенітні комплекси. Тут ми про-

суваємось, є іноземне замовлення у цьому напрямку, але все ж таки ці комплекси потребують бюджетного фінансування, — розказав Олег Петрович.

Іноземний замовник хоче отримати комплекс ближньої зони, це є першою сходинкою нашої роботи. Але ми вважаємо, що Україна здатна зробити комплекс середньої дальності на дистанції до 100 кілометрів. Тобто Україна технологічно та промислово здатна це зробити, — додав Генеральний конструктор КБ «ЛУЧ».

Окрім закупівель протитанкових ракетних комплексів та робіт з зенітного ракетного комплексу для іноземного замовника, відомо про зацікавленість Індонезією у ракетному комплексі наземного базування РК-360 МЦ «Нептун».

З країною вже підписано Меморандум про укладення контракту на постачання берегового мобільного ракетного комплексу РК-360МЦ «Нептун» від Держ ККБ «Луч».

Таким чином, Індонезія може стати першим закордонним покупцем «Нептуна», який 23 серп-

ня 2020 року було прийнято на озброєння Збройних сил України.

Міноборони України та КБ «ЛУЧ» підготували угоду на розробку авіаційної версії ракети Р-360 комплексу РК-360МЦ «Нептун» для авіації Повітряних Сил ЗСУ.

Перспективними носіями нової ракетної зброї називають фронтові бомбардувальники Су-24М. Цей тип літаків вибраний не випадково, оскільки окрім носія його системи можуть забезпечити цілевказання.

<https://mil.in.ua>

7 лютого вшановуємо пам'ять легендарного авіаконструктора і талановитого вченого — Олега Антонова

Закінчення. Початок на стор. 1

Під його керівництвом було створено 52 типи планерів і 22 типи літаків: транспортних, пасажирських, багатоцільових, що мають безліч модифікацій.

Особливе місце в біографії літаків Ан займає «АННУШКА» — всіма улюблений Ан-2. Злетівши вперше ще в 1947 році, експлуатується донині. Це найбільш масово випущений літак — було випущено більш ніж 18 тисяч машин.

Літаки Ан стали не лише популярними в світі, але й отримали справжню народну любов. «Антей», «Руслан», «Бджілка», «Ластівка», «Чебурашка» — імена, знайомі з дитинства кожному.

Антонова вважають справжнім «батьком» транспортної авіації. Створений ним літак Ан-22 не тільки випередив час, але і викликав справжній фурор в авіаційному світі...

Як людина творча, що захоплюється улюбленою справою, він зміг «заразити» своїм азартом однодумців. За його ініціативою в травні 1946 року на Новосибірському авіазаводі було організовано ДКБ-153, яке, переїхавши до Києва влітку 1952 року, перетворилося в авіаційний флагман ДП «АНТОНОВ». Так почалася Київська авіаційна історія.

«Колектив, ось справжній творець всього, що створюється в нашій країні, в будь-якій галузі діяльності, гідної людини» — зве-



В.о. генерального директора ДП «Антонов» **Сергій Бичков** разом з донькою **О. К. Антонова** — Анною та представниками авіаційної спільноти

личував він силу колективу однодумців. Антонов виховав творчий моноліт, який до цього дня свято шанує авіаційні традиції і передає весь накопичений досвід новим поколінням антоновців...

Особливий акцент він робив на молодь.

Незважаючи на надзвичайно напружений режим конструкторської роботи, завжди приділяв увагу студентам і викладачам інститутів і університетів. «Коли я поруч з молодими, я забуваю про свій вік...» Його глибоко хвилювали питання навчання і стимуляції творчого розвитку молоді: «Шукайте, створюйте, помиляйтеся, виправляйте помилки, відточуйте своє уміння поводитися з інструментом, лінійкою і пензлем. Будуйте, літайте! Не бійтеся боротьби

і труднощів! Намагайтеся літати далі, вище, швидше за всіх.» Це були його слова, адресовані майбутнім авіаційним фахівцям.

Видатний конструктор, вчений Антонов увійшов в історію як багатогранно талановита особистість — чудовий художник і письменник, відповідальний державний і громадський діяч.

Йому була властива активна життєва позиція, яку він виявляв, виступаючи на сторінках газет і журналів з питань техніки, економіки, охорони навколишнього середовища, мистецтва. Він був прихильником занять спортом, вів здоровий спосіб життя, регулярно займався тенісом, бо «теніс вчить швидко реагувати на обставини...»

Олег Костянтинівич не тільки мав загострене почуття нового,

але і захоплював цим соратників. Стриманий, врівноважений керівник, який очолював колектив майже 40 років, мав абсолютний авторитет.

«Десять разів довелося починати все з початку. Десять разів збирати людей, налагоджувати роботу, по крихах нагромаджувати необхідний інвентар, обладнання. Нелегка праця, часом прикра... Скільки разів можна починати спочатку? Кинути, піти? Та хіба можна кинути улюблену справу, піти від самого себе?» — писав О. К. Антонов.

У Києві ім'ям О. К. Антонова названа вулиця. На будинку, в якому він жив, встановлено меморіальну дошку.

Також ім'ям О. К. Антонова носить вантажний міжнародний аеропорт в смт. Гостомель. Його ім'ям гордо носить київський авіаційний науково-технічний комплекс — ДП «АНТОНОВ». У 2006 році була випущена поштова марка України, присвячена Олегу Антонову.

Колектив ДП «АНТОНОВ» дбайливо зберігає пам'ять про О. К. Антонова. На підприємстві збережено у первинному вигляді кабінет Олега Костянтинівича, а в музеї підприємства зібрані раритети, що мають не лише історичну цінність, але й несуть високохудожній зміст.

Вікторія ГРЕЧУШНА,
ДП «АНТОНОВ»

Харківському авіазаводу за допомогою спеціального закону можуть списати борги, — Уруський

Як повідомили Держ.Харків у прес-службі Харківської ОДА, про це сказав віце-прем'єр-міністр України — Міністр з питань стратегічних галузей промисловості України **Олег Уруський**, який 4 лютого перебував на Харківщині з робочим візитом.

Уруський під час наради з керівництвом Харківської ОДА зазначив, що поставив собі за мету вирішити проблемні питання підприємств оборонно-промислового комплексу, ракетно-космічної галузі та енергомашинобудування в Харківській області.

Говорячи про Харківське державне авіаційне виробниче підприємство, Уруський зазначив, що на цей час уже підготовлений проект закону про списання заборгованості, яку має авіазавод.

«Нещодавно в мене в Києві була нарада, яка стосувалася проблем, пов'язаних з Харківським авіаційним виробничим підприємством. Усі знають, що там кризова ситуація на сьогодні, але ми намітили низку заходів, які, сподіваюсь, зможуть суттєво покращити ситуацію на заводі, — зазначив Уруський. — Підготовлено проект закону щодо списання заборгованості ХДАВП, і ми на нараді це питання розглядали.»

Як повідомляв Держ.Харків, у листопаді — грудні 2020 року на ХДАВП провели перевірку виконання вимог припису про виплату заборгованості працівникам. Фахівці встановили, що станом на 1 листопада 2020 року, на підприємстві була заборгованість в сумі 235,9 млн. грн перед 4514 працівниками. «Укроборонпром» повідомив листом, що концерн надавав фінансову допомогу для виплати на підприємстві частини заборгованості в розмірі 4 млн. грн (червень 2020 року), 2 млн. грн (липень 2020 року) та 5,5 млн. грн (грудень 2020 року). Також в «Укроборонпромі» зазначили, що єдиним на Харківському авіазаводі власним джерелом отримання коштів для погашення заборгованості із заробітної плати лишається реструктуризація ХДАВП, однак ситуація може бути покращена за умов запуску у виробництво лінійки літаків.

Відкрилась виставка Aero India-2021

5 лютого п.р. відбулося відкриття виставки Aero India-2021.

У виставці взяла участь українська делегація на чолі з Міністром оборони України **Андрієм Тараном**, за участі генерального директора ДК «Укроборонпром» **Юрія Гусєва** та заступника Міністра з питань стратегічних галузей промисловості **Тараса Коваленка**.

«Ми сьогодні проводимо цілу низку перемовин із керівництвом Збройних Сил Індії, з нашими іноземними партнерами, щоб просувати авіабудівну промисловість та розвивати ОПК України», — зазначає керівник Концерну Юрій Гусєв.

Нахрапом взять не удалось

Собрание акционеров АО «МОТОР СИЧ», которое готовил А. Ярославский, не состоялось. Это стало возможным благодаря тому, что накануне Национальная комиссия по ценным бумагам и фондовому рынку признала его незаконным, а Президент Украины Владимир Зеленский занял в данном вопросе жесткую позицию, отстаивая отечественного производителя.

Это продолжение его поддержки развития авиастроения в Украине. В частности, при содействии Президента Украины впервые был размещен государственный заказ на самолеты Ан-178 на ГП «АНТОНОВ», развивается вертолетостроительная отрасль, освоено производство лопастей для верто-



летов, а также прорабатывается возможность создания лизинговой авиакомпании. 31 января по указанному адресу прибыли ветераны и молодежь предпри-

ятия, а также неравнодушные акционеры, случайно узнавшие о проведении незаконного собрания, народные депутаты Украины.

Люди, отработавшие по несколько десятков лет на предприятии МОТОР СИЧ, были искренне возмущены. «Как можно проводить собрание без письменного уведомления акционеров?», — недоумевали они. А молодежь выступила в защиту родного завода держа в руках плакаты с требованием остановить беспредел и не допустить рейдерского захвата.

В настоящее время Служба безопасности Украины проводит санкционированные судом следственно-оперативные действия в Запорожье по адресу объявления ООО «МС-4» общего собрания акционеров.

Правоохранители фиксируют возможные противоправные действия представителей компаний «DCH» и Skyrizon Aircraft

Holdings Limited, связанные с установлением контроля над акционерным обществом «МОТОР СИЧ».

В рамках начатого уголовного производства, Служба документирует факты подготовки к уничтожению производственных мощностей акционерного общества, имеющего важное оборонное и народнохозяйственное значение.

Трудовой коллектив и администрация предприятия МОТОР СИЧ благодарит всех, кто встал на защиту стратегического украинского авиадвигателестроительного предприятия, чтобы не допустить его уничтожения.

Лариса ДУДЕК.

Фото Александра Гольназаряна.
Газета «Мотор Сич»

Игорь Кравченко: «Нам нужны украинские самолеты — тогда у страны будет перспектива!»

Запорожье — один из признанных центров авиадвигателестроения не только в Украине, но и во всем мире. Чем дышит отрасль сегодня, каковы ее перспективы — рассказывает директор, генеральный конструктор государственного предприятия «Запорожское машиностроительное конструкторское бюро «Прогресс» имени академика А. Ивченко, заслуженный машиностроитель Украины Игорь Кравченко.



— Игорь Федорович, дети, рожденные в 1950–1960-х, практически поголовно хотели связать свою жизнь с космонавтикой, все-таки пример Юрия Гагарина оказался заразительным. У вас была аналогичная история?

— Не совсем. Я родился в небольшом городке Северск Донецкой области. Над нашим населенным пунктом часто можно было видеть самолеты, поскольку рядом находились Славянское и Краматорское летные училища. Кроме того, неподалеку была база сельскохозяйственной авиации и нам, мальчишкам, иногда разрешали походить за штурвалом «кукурузника». Катать, конечно, не катали, но была возможность посмотреть, как самолет выглядит изнутри. Меня, кстати, уже тогда больше интересовало его техническое устройство, «начинка». Поэтому уже лет в 10–12 я твердо решил стать конструктором.

По окончании школы поступил в Харьковский авиационный институт на специальность «Авиационные двигатели». Практику проходил на Запорожском моторостроительном заводе (теперь — АО «МОТОР СИЧ»), но тянуло меня все-таки в конструкторское бюро, и в итоге я в деканате добился назначения на «Ивченко-Прогресс». Вот так, в 1979 году, после защиты диплома, я и оказался на предприятии, которое стало для меня родным.

— Думали когда-нибудь о том, что со временем можете его возглавить?

— Если честно, нет. Четко знал одно: обязательно стану ведущим специалистом, потому что получил хорошие знания, хотел работать по специальности и проявлял инициативу... Но в итоге получилось так, что в 2010 году стал во главе предприятия. В жизни не все зависит от конкретного человека — определенную роль играет стечение обстоятельств. Хотя вполне возможно, что тогдашний генеральный конструктор Федор Михайлович Муравченко разглядел во мне потенциал руководителя, умение доводить начатое до конца. А авиация — это очень сложное дело.

Оно требует волевого характера, скрупулезности, постоянного движения вперед.

— Какими направлениями вы больше всего интересовались в молодости?

— Очень хотел либо сделать новый двигатель, либо усовершенствовать уже имеющийся, чтобы он был лучшим в мире в своем классе! Занимался малоэмиссионными камерами сгорания — и авиационными, и наземными, они стали одними из лучших в мире. Затем осваивал разработку двигателей с форсажными камерами сгорания — фактически с нуля, поскольку это

было уже после распада СССР. Реализовал идею применения наших моторов для авиации общего назначения и возврат в нишу малой авиации и беспилотных аппаратов. Ну, а уже когда занимал руководящие должности, главным критерием в создании продукции стало соотношение «цена — качество». Мы в состоянии разработать еще более совершенные моторы — для этого есть и опыт, и навыки, но не все зависит только от самих конструкторов и производственников.

— Нельзя не затронуть кадровый вопрос. Техническое образование в нашей стране долгое время не особо котировалось, вузы «штамповали» гуманитариев, экономистов с юристами. А технарей теперь просто не хватает...

— Если говорить конкретно о ГП «Ивченко-Прогресс», у нас ситуация с кадрами стабильная. Молодежь к нам приходит по окончании Харьковского авиационного института, Национального университета «Запорожская политехника».

Причем это хорошо подготовленные специалисты, которые на базе предприятия имеют возможность повышать квалификацию. У нас создан научный совет, на котором можно защитить диссертацию.

С другой стороны, сегодня не так много желающих осваивать авиационные специальности, хотя раньше были огромные конкурсы.

Государство должно поднимать престиж профессии, популяризировать ее. Тем не менее, у нас отличная молодежь — трудолюбивая, знающая, стремящаяся познавать что-то новое. И институт наставничества развит отлично, на предприятии это давняя традиция. В авиационной промышленности технику делают не одиночки, а единомышленники. А ГП «Ивченко-Прогресс» — это одна большая семья!

— Игорь Федорович, исходя из экономических реалий, чем сегодня выгоднее заниматься — разработкой новых проектов или модернизацией уже существующих двигателей?

— Признаться, решать дилемму: новое или хорошо проверенное старое — иногда бывает непросто. В данный момент для выживания предприятий нашей отрасли больше подходит модернизация. Но на этом далеко не уедешь. Ресурс модернизации рано или поздно исчерпывается, двигатели «живут» по 50–60 лет. То есть, нужен баланс, чтобы не стоять на месте и развиваться, потому что моторы становятся совершеннее год от года.

Борьба идет буквально за все — экономии топлива, вес двигателя и т.д.

О качестве продукции нашего предприятия свидетельствуют регулярно получаемые им сертификаты международного образца. Рынок сбыта ГП «Ивченко-Прогресс» — порядка 100 стран мира.

Плотно сотрудничаем с Китаем, Турцией, арабскими странами, Индией, Индонезией.

С Европой и США отношения есть, но они слабые, поскольку там авиадвигателестроение развивается на государственном уровне и практикуется поддержка национального производителя.

— Каковы перспективы украинской авиационной промышленности?

— Я считаю, что они весьма заманчивые. ГП «Ивченко-Прогресс» совместно с нашим главным партнером АО «МОТОР СИЧ» разрабатывает и внедряет разные проекты, выходит с ними на международные рынки.

Наша продукция востребована, потому что изначально была выстроена грамотная политика кооперации.

Допустим, если бы 10 с лишним лет назад президент МОТОР СИЧ

Вячеслав Богуслаев не пошел по пути развития вертолетостроения и внутренней кооперации в пределах Украины, и МОТОР СИЧ, и мы сейчас находились бы в непростой ситуации. А так — все комплектующие на новые моторы мы способны изготовить в нашей стране, то есть, имеем замкнутый технологический цикл.

Кроме того, ГП «Ивченко-Прогресс» разработало целые семейства двигателей. Реализовываем модернизацию самолета «Руслан» вместе с компанией «Антонов» — поставили ей уже четыре двигателя, менее шумные и со сниженным уровнем выброса вредных веществ.

Рассчитываем, что они будут эксплуатироваться еще 15–20 лет. Заключены контракты на изготовление трех самолетов Ан-178 — они имеют впечатляющие характеристики и потому перспективные, способные покорить мировой рынок.

Мы произвели модернизацию двигателей Д-18Т, Д-436 и Д-136, планируем подготовить к обновлению самолеты Ан-74, Ан-32 и Ан-26, Ан-140. Параллельно занимаемся малой авиацией, усовершенствовали двигатели для вертолетов Ми-8 и Ми-2... Проектов на самом деле много, контракты есть, покупаем новое оборудование, осваиваем новые технологические процессы. Но расслабляться нельзя — рынок этого не прощает. В целом в завтрашний день смотрим с оптимизмом! Однако надо постоянно работать, чтобы не растерять того, что достигнуто.

Р.С. 1 февраля Игорь Кравченко отметил свой 65-й день рождения.

Коллеги и друзья поздравляют юбиляра, желают ему богатейшего здоровья, оптимизма, дальнейших успехов в работе и удачи во всех начинаниях. В добрый путь!

Максим КОРОБЕЦ,
газета «Мотор Сич»

Голос європейських профспілок – на підтримку профспілкам України

Глибоку стурбованість постійним порушенням прав профспілок в Україні висловив Генеральний секретар Європейської Федерації профспілок громадського обслуговування (ЄФПГО) **Ян Віллем Гаудріан**.

У своєму зверненні до Президента України **Володимира Зеленського** від імені мільйонів працівників громадського обслуговування Європи він наголосив на тому, що українські профспілки займають рішучу позицію проти реформи трудового законодавства, яку просуває Уряд та правляча партія, оскільки запропоновані законопроекти не лише зменшують гарантії трудящих і служать інтересам великого бізнесу та фінансових кіл, а й порушують основоположні права трудящих, закріплені у конвенціях Міжнародної організації праці (МОП), ратифікованих Україною.

Як зазначено у листі: «Нас вразила інформація про те, що рішенням суду на власність Федерації профспілок України та її членських організацій, у тому числі на Будинок профспілок



у Києві, побудований на членські внески у 1980 році та відновлений профспілками після пожежі під час Революції гідності, був нещодавно накладений арешт. Це рішення не лише порушує

зобов'язання країни за Конвенцією МОП № 87, але й суперечить рішенням Європейського суду з прав людини про те, що відчуження майна профспілок в інтересах держави суперечить

статті 1 Європейської конвенції з прав людини.

Ми неодноразово висловлювали свою позицію на підтримку членських організацій ЄФПГО України у листах до Президента, Уряду та Верховної Ради, а також під час зустрічей з державними посадовими особами України.

На жаль, Україна регулярно потрапляє до категорії 5 щорічного Глобального індексу прав МКП – «відсутність гарантій прав» – ситуація в ній є однією з найгірших серед країн Європи, і ми з жалем робимо висновок про те, що нещодавні атаки є частиною свідомої політики з підризу профспілкового руху в Україні.

Ми проінформуємо МОП, Європейський Союз та Раду Європи про ситуацію, що склалася, та висловлюємо повну підтримку Федерації профспілок України, її членським організаціям та всім

демократичним профспілкам України».

Генеральний секретар ЄФПГО закликав українських високопосадовців забезпечити виконання Україною своїх міжнародних зобов'язань згідно з конвенціями МОП, Європейською соціальною хартією та Європейською конвенцією з прав людини, а також Угодою про асоціацію між Україною та ЄС і Угодою про поглиблену і всеохоплюючу зону вільної торгівлі.

Копії листа направлено: Прем'єр-міністру України **Денису Шмигалю**, Голові Верховної Ради України **Дмитру Разумкову**, послу ЄС, Главі Представництва ЄС в Україні п. **Матті Маасікасу**, завідувачу сектором Європи і Центральної Азії Бюро трудящих МОП п. **Сергеюсу Гловацкасу** та ін.

Прес-центр ФПУ

КАДРИ – ЗОЛОТИЙ ФОНД ДП «ХМЗ «ФЕД»

В його роботі немає дрібниць

Робота з випробування агрегатів поспіху не любить. Тут важливо дотримуватися параметрів і протоколів регулювань, тоді кінцевий результат буде схвалений контролером і задовольнить покупця. Цей трудомісткий процес у 22 цеху виконують слюсарі-випробувачі, стаж яких обчислюється роками.

Серед них корифеями називають **Юрія Миколайовича Абрамченка** і **В'ячеслава Івановича Середу**, який у 2020 році до Дня машинобудівника України наказом Генерального директора ДК «Укроборонпром» був відзначений почесною Відзнакою концерну.

Після школи хлопець мріяв стати автослюсарем, для цього закінчив професійно-технічне училище № 33, практику здобув на авто підприємстві, але остаточний вибір зробив на користь «ФЕДУ», тому що тут багато років працював його батько Середя Іван Григорович.

Робота в одному з відділів підприємства не принесла очікуваного задоволення, хотілося працювати руками. Тому, як і батько, В'ячеслав обрав спеціальність слюсаря механоскладальних робіт. Спочатку був учнем другого розряду, який пів року знайомився з продукцією цеху й за допомогою прекрасних наставників та фахівців Єрмолова Євгена Миколайовича та Юхмана Віктора Микитовича ба-



В'ячеслав Середя

гато разів перебирав та складав агрегати залізничного призначення. Потім почав працювати самостійно.

У 90-ті роки залізничні виробниці випускалися великими партіями, що практично врятувало завод від закриття. Робітники 22 цеху працювали в декілька змін, не відходячи від своїх робочих місць. Вони буквально жили в цеху й були щасливі від того, що є робота. Але потім попит зменшився, а з ним зменшилась кількість спеціалістів із цього напрямку. Ті, хто залишилися, були вимушені перекваліфікуватися на інші виробниці. Так зробив і В'ячеслав Іванович Середя.

Два роки тому начальник 22 цеху запропонував йому перейти на випробувальну станцію. Попит у нього багатий, енергій вистачає, кваліфікації теж. В.І. Середя не відмовився. І сьогодні жартома себе називає «універсальний солдат», бо і цю роботу освоїв швидко.

На спеціальному стенді він обкатує та регулює роботу складного авіаційного агрегату, створює для нього робочі умови, як у двигуні. Після цього агрегат частково розбирають у складальній залі, дивляться як притерлись деталі. І знову виріб повертається на випробувальний стенд для іспитів. Технологія

складна й дуже відповідальна. Від неї залежить якісна робота двигуна.

Для майстра другої дільниці **Ігоря Володимировича Діденка**, В.І. Середя – випробувач широкого профілю, прекрасний спеціаліст, безвідмовна та хороша людина. «Таких берегти треба, він впорається з будь-яким завданням», – резюмує він.

«Молодий, здатний навчатися новому, з високою освітою. Він і сьогодні дуже виручає наш підрозділ, – розповідає голова цехового комітету профспілки **Валентина Олександрівна Войтенко**. – Коли потребує виробнича необхідність, В.І. Середя допомагає своїм колегам на виготовленні інших виробів».

Якщо раніше слюсарі-випробувачі спеціалізувалися кожен на своєму виробі, то сьогодні їм доводиться освоювати відразу декілька агрегатів, через плінність кадрів. Пенсіонери йдуть на відпочинок, молодь неохоче обирає робочі професії. Такі реліє часу. Але є надія, що так буде не завжди.

Сподіваюся, що цей рік буде кращим, ніж той, що минув і принесе нам багато приємних новин: більше замовлень, роботи, стабільність. Цього хочуть усі, хто працює на нашому підприємстві», – каже В'ячеслав Іванович Середя.

Газета «Федівець»



Відбувся Відкритий Чемпіонат КМФСТ «Україна» з настільного тенісу

6 лютого у Києві відбувся Відкритий Чемпіонат КМФСТ «Україна» з настільного тенісу за програмою «Здорова нація» за підтримки Департаменту молоді та спорту Київської міської адміністрації.

РЕЗУЛЬТАТИ ЧЕМПІОНАТУ-2021:

Особистий залік – чоловіки:

- 1 місце – Ветров Віталій (ДП «Спецоборонмаш»);
- 2 місце – Мельченко Андрій (ДП «Антонов»);
- 3 місце – Карєбін Геннадій (ДП «ДержККБ «Луч»).

Особистий залік – жінки:

- 1 місце – Малюк Людмила (ДП «Антонов»);
- 2 місце – Лисенко Ірина (ДП «ДержККБ «Луч»);
- 3 місце – Павленко Марина (ДП «Спецоборонмаш»).

Загальнокомандний залік:

- 1 місце – ДП «Антонов»;
- 2 місце – ДП «ДержККБ «Луч»;
- 3 місце – ДП «Спецоборонмаш».

Нагороджував переможців голова КМФСТ «Україна» **Максим Бобовик**.



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 ведуться 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 15.08.2006 р. Підписано до друку 07.02.2021 р. Замовлення № 3.