ТЕХНІЧНІЙ ІНСПЕКЦІЇ ПРАЦІ ПРОФСПІЛОК — 90 РОКІВ!

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

Авіабудівник України

Громадсько-політична газета Профспілки авіабудівників України

№ 9 (33), травень 2008 року

Победа трудового коллектива ХАЗа

Справедливые требования трудового коллектива Харьковского государственного авиационного производственного предприятия были услышаны, и, как результат, Министр промышленной политики Украины назначил новым генеральным директором Анатолия Мялицу.

Как известно, ситуация на предприятии обострилась уже давно, однако в последние полгода стала просто невыносимой из-за отсутствия загрузки предприятия, невыплаты заработной платы, утечки кадров. Помимо этого, у предприятия имеются не только огромные долги перед банками, которые надо выплачивать вместе с процентами, но и невыполненные заказы.

Подобная плачевная картина для трудового коллектива стала невмоготу, ведь хочется жить и работать на стабильном предприятии, будучи уверенными в завтрашнем дне. Кроме одних обещаний, ни исполняющие обязанности гендиректора предприятия, ни представители высших органов власти ничем не могли помочь трудовому коллективу. Нужен был кризисный менеджер, способный работать в экстремальной обстановке. И трудовой коллектив предложил кандидатуру **Анатолия Мялицы,** который уже дважды до этого занимал эту должность. Профсоюзный комитет ПАУ на ХГАПП занял четкую и последовательную позицию – только Анатолий Мялица способен «вытащить» предприятие из кризиса.

ХГАПП – не обычное предприятие. Оно имеет статус стратегического для всей страны, а не только для отрасли. Именно поэтому кандидатура генерального директора согласовывалась на высшем уровне – с Премьер-министром Украины. Об этом сообщил представителям СМИ первый заместитель Министра промышленной политики Украины **Виталий Немилостивый.**

Анатолий Мялица начинает свой рабочий день с осмотра подразделений завода. Новый гендиректор знает производство в совершенстве. Кстати, он не скрывает ни от кого, что завод переживает кризис. Однако, у **Анатолия Мялицы** есть четкое видение выхода из сложившегося положения.

Работники предприятия с надеждой смотрят в будущее, так как считают, что с таким руководителем они не пропадут.

Конечно, радоваться еще рано, ведь впереди много сложностей, которых придется преодолеть работникам предприятия. Однако, вместе с **Анатолием Мялицей**, они могут быть уверены в том, что любые преграды им не страшны, и завод будет стабильно работать, наращивая темпы производства.

Новый руководитель предприятия пообещал, что выплата текущей зарплаты будет происходить регулярно, а долги – будут погашены.

Анатолий Мялица хоть и стал новым генеральным директором предприятия, но его здесь, в трудовом коллективе, хорошо знают и помнят с прежних времен, как требовательного и принципиального руководителя, способного отстоять интересы предприятия на любом уровне.

Соб. инф.

<<< з біографії

Мялиця Анатолій Костянтинович, доктор технічних наук.

Народився у 1940 році. З 1957 року – слюсар, авіаційний механік. 1960-66 – студент Харківського авіаційного інституту. З 1966 – інженер льотно-випробувальної станції. З 1967 працює спочатку слюсарем, згодом технологом, майстер, заступник начальника цеху, начальник цеху, заступник головного інженера, заступник генерального директора з виробництва. З 1985 року – генеральний директор Харківського авіаційного виробничого об'єднання. З січня 1990 по серпень 1991 – перший секретар Харківського обкому КПУ. 1991-1996 – заступник генерального директора з зовнішньоекономічних зв'язків. 1996-2002 – генеральний директор Харківського авіаційного виробничого об'єднання. З 10.06.2002 по 11.01.2004 – Міністр промислової політики України. Далі працював на посадах радника Прем'єр-міністра України, генерального директора - Голови Правління корпорації "Антонов", члена правління ДАК «Авіація України». 24 квітня 2008 року призначений генеральним директором ХДАВП.

<<< людина праці

Надійність, перевірена небом

ТРИЧІ ОРДЕНОНОСЕЦЬ

Є люди-легенди, а ще є люди-символи, жива пам'ять-спогад. Людина-історія – військовий льотчик-снайпер, кавалер двох орденів Червоної Зірки, нагороджений орденом "За службу Батьківщині у Збройних Силах СРСР" III ступеня, Почесний працівник авіатранспорту України **Микола Андрійович Волкозуб** другого дня після аварії на ЧАЕС у числі перших десяти льотчиків брав участь у ліквідації її наслідків.

Цікава і по-справжньому героїчна його біографія.

Перший орден Червоної Зірки Микола Андрійович отримав за підготовку у Центрі дослідження бойових можливостей літальних апаратів і перенавчання льотчиків, які згодом виконували інтернаціональні місії в різних країніх світу.

За освоєння і випробовування всіх типів сучасних вертольотів, виховання і допомогу у ратному становленні новачків - молодих повітряних бійців, - плідна праця полковника М.А.Волкозуба відзначена орденом "За службу Батьківщині у Збройних силах СРСР".

Другий орден Червоної Зірки - за Чорнобиль.

А минулого року за мужність і героїзм, проявлені при ліквідації наслідків аварії на ЧАЕС та сумлінну працю на заводі, вагомі трудові здобутки та особисті заслуги штурмана льотно-випробувальної станції Державного підприємства "Київський авіаційний завод "АВІАНТ" Миколу Андрійовича Волкозуба нагороджено нагрудним знаком. І відтоді він – Почесний працівник авіатранспорту України. Про нього хочу розповісти читачам „Авіабудівника України" докладніше.

СТОРІНКА З КНИГИ ЖИТТЯ. ЧОРНОБИЛЬ

"Жди меня и я вернусь всем смертям назло!
Кто не ждал меня, тот пусть скажет: "Повезло".
Не понять, не ждавшим им, как среди огня
Ожиданием своим ты спасла меня.
Как я выжил, будем знать только мы с тобой.
Просто ты умела ждать, как никто другой».

Ці рядки з відомого вірша Костянтина Симонова прийшли мені на згадку, коли я спілкувалася з авіатором, чорнобильцем і просто прекрасною людиною — Миколою Андрійовичем Волкозубом. Своїм життям сьогодні ветеран завдячує не лише долі, везінню, а в першу чергу - дружині Лідії Миколаївні, якої, на жаль, зараз вже немає серед нас. Саме її любов завжди допомагала, підтримувала у скруті. Її незрима присутність завжди оберігала від біди, захищаючи, коли гелікоптер полковника зависав над жерлом палаючого реактора у 86-му. Але це щодо ліричного образу, а проза життя зовсім інша. Її реалії, як зізнався мені Микола Андрійович у довірливій розмові, у внутрішньому ізолюванні гелікоптера свинцем. Тому й отримав меншу дозу випромінення, ніж інші гелікоптерники, які гасили палаючий реактор, коли зависав над його жерлом загальним часом 19 хвилин 40 секунд, які могли коштувати пілоту життя протягом найнебезпечніших, гарячих днів з 27 квітня по 19 травня 86-го. Але вижив, бо так розпорядилась доля, вважає Микола Андрійович. А я переконана: йому судилося жити, щоб бути нам прикладом мужності, самовідданості, професіоналізму і головне – живою пам'яттю про Чорнобильську трагедію.

КРОК У МИНУЛЕ, АБО ПОЛІТ НАД РЕАКТОРОМ

Якими були ті дні – сьогодні згадує мій співрозмовник і учасник вікопомних подій військовий льотчик-снайпер, полковник, майстер вертольотного спорту СРСР Микола Андрійович Волкозуб:

— 27 квітня вранці мені повідомили по телефону: з'явитися в штаб Київського військового округу з усіма індивідуальними засобами захисту. Я швидко зібрався, під'їхала машина, дісталися штабу, де й довідався про аварію на ЧАЕС. Отримав команду: вилетіти до Прип'яті. Місця мені були знайомі, я часто там літав. Ввімкнули на вертольоті бортовий вимірювач доз і вже на підході до АЕС помітили, що рівень радіації збільшується. Я побачив вентиляційну трубу, зруйнований четвертий енергоблок. Було димно, і всередині, в розвалі реактора, помітне полум'я. Того дня ми до темряви скидали мішки з піском та борною кислотою. Доповіли на Державній комісії по ліквідації наслідків аварії на ЧАЕС, яку очолював заступник Голови Ради Міністрів СРСР Б.Є.Щербина, про те, що скинули в реактор більше вісімдесяти мішків. Борис Євдокимович сказав, що це мізер, крапля в морі. Дуже мало. Туди треба тонни.

Микола Андрійович продовжує розповідь:

— Ми полетіли на базу і почали шукати інше вирішення проблеми. Невдовзі ідея з'явилась: підвішувати на зовнішню підвіску вантаж. Класти мішки в гальмові парашути винищувачів, бо вони надто міцні, і підвішувати. І робота пішла. Спочатку працювали на Мі-8, потім підключили більш потужні машини Мі-6. І так відпрацювали методику скидання, що все потрапляло до реактора. На допомогу прибували екіпажі з інших частин. Ми їх готували до польотів, пояснювали цю методику. Я сідав другим пілотом, проводив одне заходження вертольота, потім вони працювали самостійно. Після цього проводилась санітарна обробка і дезактивація вертольотів. 1 травня ми припинили закидання реактора. Саме тоді на засіданні Державної комісії по ліквідації наслідків аварії на ЧАЕС вчені, спеціалісти прийняли рішення щодо проведення подальших заходів по ліквідації аварії. А для цього треба було знати температуру в реакторі

продовження - на 2 сторінці

<<< оголошення

Міністерство промислової політики України
Асоціація підприємств авіаційної промисловості «Укравіапром»
Професійна спілка авіабудівників України
Центральна рада фізкультурно-спортивного товариства «Україна»

3-7 червня 2008 року
Олімпійський учбово-спортивний центр «Спартак»
(м. Алушта, вул. Перекопська, 7)

VII МІЖНАРОДНА СПАРТАКІАДА ПРОФСПІЛКИ АВІАБУДІВНИКІВ УКРАЇНИ

ФІНАЛЬНІ ЗМАГАННЯ

---------- У ПРОГРАМІ ----------

армрестлінг, гирьовий спорт, легка атлетика, настільний теніс, шахи, шашки, футзал

У змаганнях беруть участь команди підприємств авіаційної промисловості України і Росії

Парад учасників та урочисте відкриття Спартакіади відбудеться
4 червня о 17 год.

Оргкомітет

Поздоровляємо ювілярів ПАУ!

Профспілка – як жива істота: росте, розвивається, зміцнюється, досягає певного віку (в цьому році очікуємо 17-ю річницю). Аналогічно і її кадри – зростають професійно, набувають досвіду і – віку (в т.ч. ювілейного)!
В березні-травні цього року ювілейні «пороги» перейшли:

Сидоров Андрій Федорович – заступник голови ПО ПАУ у ДАХК «Артем» - 30 років;

Філіпсон Роман Вольфович – голова ПО ПАУ у ВАТ «УХЛмаш» - 60 років;

Цибулін Володимир Петрович – голова ПО ПАУ у ВАТ «Дніпропетровський агрегатний завод» - 60 років.

Тож побажаємо їм, незалежно від розміру «порогу», молодецького завзяття, нестримної енергії в житті і на роботі, довгих років ефективної профспілкової діяльності на благо членів Профспілки авіабудівників України!

ЦК Профспілки, редакція газети «Авіабудівник України»

<<<

<<< події

Встреча Премьер-министра Украины Юлии Тимошенко с представителями ПАУ, запланированная на 13 мая, временно отложена.

***

ГП "Лизингтехтранс" объявил конкурс по определению лизингополучателя самолетов Ан-148 на условиях финансового лизинга.

***

Чистая прибыль европейского аэрокосмического концерна European Aeronautics Defence and Space Co. (EADS) за I квартал 2008г. составила 285 млн евро, тогда как за аналогичный период годом ранее компания получила чистые убытки в размере 10 млн евро.

EADS

***

Сотрудники российского холдинга «Сухой» перенимают опыт у корпорации Boeing, японских автопроизводителей и американских военных. Предполагается, что увеличение производительности станет возможным благодаря применению принципов «бережливого производства», внедрением которых сейчас занимаются в холдинге. Осваивать технологии «бережливого производства» придется всем сотрудникам «Сухого».

***

Венесуэла намерена в ближайший месяц закупить военную авиационную и морскую технику у России на общую сумму около $2 млрд.

***

Совещание на высоком уровне по вопросам развития авиации в России планируется провести в мае текущего года.

***

Европейскому концерну Airbus не удалось продать два своих завода, против чего протестуют французские сотрудники авиастроительного гиганта.

***

Вячеслав Богуслаев: «ОАО «Мотор Сич» готово утроить поставки вертолетных двигателей в Российскую Федерацию. Увлечение же прожектами вроде Sukhoi Superjet100, существующими только на бумаге, по словам Богуслаева, весьма пагубно сказывается на двигателестроительной отрасли России и весьма дорого обходится бюджету.
«Ни одно агрегатное ОКБ, а их 6, не задействовано в этом проекте - все агрегаты европейские. Самолет будет стоить на порядок дороже - ориентировочно 40 млн. долл., в то время как стоимость Ту-334 (с запорожским двигателем) определяется сегодня в 24-27 млн. долл., приблизительно 22-23 млн. долл. будет стоить Ан-148 (80 пассажиров)»

***

Президент Украины Виктор Ющенко принял участие в презентации легкого многоцелевого вертолета КТ-112 "Кадет", разработанного ООО "Конструкторское бюро "Вертикаль".

<<< голос молодих

Євро 2012 – проблеми доріг та аеродромів України

Новітні методи проектування аеродромних покриттів

Варіанти заощадження коштів на реконструкції аеропортів

Україна виборола шанс проведення Євро – 2012, що не тільки дозволить добре „заробити" на футболі, а й залишить по собі значний спадок у вигляді реконструйованих аеропортів, побудованих доріг та готелів, більш розвиненої інфраструктури. Усе це потребує вкладання значних коштів, що для держави є споконвічною проблемою.

Нині влада почала вирішувати деякі з цих нагальних питань. Про це свідчить розробка Закону України "Про введення цільового збору на розвиток інфраструктури аеропортів цивільної авіації". Він, зокрема, передбачає формування коштів за рахунок збільшення вартості авіаквитка для реконструкції, ремонту, модернізації аеропортів цивільної авіації України.

На жаль, повною мірою таке фінансування не розв'яже усіх проблем, адже більшість аеровокзалів та аеродромів в Україні були збудовані у 60-х та 80-х роках минулого століття, і з того часу їх модернізація і капітальна реконструкція не проводилася. І до нині наявні технології аеропортів, технічний стан споруд, будівель, систем та обладнання не відповідають сучасним міжнародним стандартам. Винятком є аеропорт Бориспіль.

Серед заходів, що дозволяють зменшити вартість робіт є впровадження новітніх, більш економічних моделей проектування, завданням яких є зменшення вартості будівництва за рахунок зміни технології виконання робіт, впровадження сучасних механізмів, проектних рішень. Все це дає змогу зменшити обсяги використання будівельних матеріалів.

Щороку завдяки прогресу, в цивільній авіації, науці і будівельній техніці відбуваються істотні зміни. Вони стосуються насамперед вимог, що висуваються до аеропортів та аеродромів, які проектуються. Ці вимоги пов'язані з базуванням сучасних літаків, розташуванням територій, задіяних у роботі аеропорту в цілому. Складність проектування аеропорту полягає саме в обмеженості територій, які відводяться під споруди аеродрому та службово технічну територію. Проблеми, що виникають при проектуванні, потребують точних, вивірених і багатоваріантних рішень, насамперед оригінальних і нетипових порівняно з промисловим та цивільним будівництвом.

Порівняння варіантів і методів розрахунку конструкцій складових частин тієї чи іншої споруди є дуже важливим кроком щодо вдосконалення системи проектування в цілому. Оскільки малі витрати матеріальних ресурсів та людської праці є найвагомішим фактором для вдосконалення розрахунку будь-яких конструкцій, то, лише порівнюючи витрати, можливо визначити, який варіант чи метод розрахунку є найефективнішим.

Цікаве рішення запропонував професор **В.К. Цихановський** – завідувач кафедри реконструкції аеропортів та автошляхів Національного авіаційного університету. Пропонується нова конструкція покриття зі збірних металозалізобетонних плит, принцип дії якої полягає у використанні існуючих металевих плит типу К-1Д, які призначаються для улаштування збірно-розбірних покриттів на польових аеродромах в умовах фронтової авіації.

Ця конструкція покриття має свої переваги та недоліки, але якщо її розглядати як альтернативний варіант традиційним бетонним і армобетонним покриттям з добре налагодженою технологією виконання робіт, то вона має переваги за критерієм зниження матеріалоємних та капітальних затрат. Крім того, в екстремальних умовах, за необхідністю спорудження мобільних злітно-посадкових смуг, цей варіант має суттєву перевагу. При використанні цієї плити в гранично допустимому стані процес тріщиноутворення майже відсутній, стикування плит відбувається з використанням елементів конструкції безшовних аеродромних покриттів.

До наявних позитивних якостей конструкції можна додати, що при експлуатації покриття забезпечується хороше зчеплення з пневматиком повітряного судна за рахунок гофрованої поверхні покриття.

Сьогодні цей метод є унікальним і немає його жодних аналогів у світі, а це доводить високий рівень професійності українських вчених. Маємо надію, що влада створить умови для плідної праці науковців, надасть змогу реалізувати нові цікаві проекти та гідно оцінить їх ідеї. Україна повинна використати свій шанс і довести світу, що вона є справжньою європейською державою.

Андрій ПОЖИВИЛ, Ірина СЕМЕНКО, студенти Національного авіаційного університету

<<< людина праці і подвигу

Надійність, перевірена небом

продовження, початок - на 1 сторінці

і склад вихідних газів. Оскільки підійти або під'їхати в притул до реактора було неможливо через високий рівень радіації, академік Лєгасов запропонував зробити заміри з вертольота.

— Але ж це вкрай складно!

— Дійсно, подібне завдання ніхто і ніколи в світі не виконував. Заміри мали зробити таким чином: термопару, закріплену на 300-метровому тросі, опустити в реактор. Прилетів до нас командувач Військово-Повітряних Сил і запитує: "Хто зможе?" Всі мовчать, бо знають – окрім радіаційного, над кратером було ще й потужне теплове випромінення, яке різко погіршує аеродинамічні якості машини. Іншими словами, можна було швидко опинитися в реакторі разом з вертольотом. Потім звертається до мене: "Як це зробити?" Відповідаю: "Складно, але треба спробувати".

— Миколо Андрійовичу, на той час Ви були полковником, висококласним спеціалістом, у Вас були підлеглі. Але чому саме Ви вирішили зависнути над реактором?

— По-перше, запропонували саме мені; по-друге, у мене досвід великий, літаю на всіх типах вертольотів, майстер вертольотного спорту, суддя всесоюзної категорії, був головним тренером команди ВПС України, особисто брав участь у змаганнях. Я на цих вертольотах, як на велосипеді, мені було однаково, коли літати – вдень, вночі, бо всі польоти виконував. В будь-якому випадку при відмові двигунів посаджу машину завжди. Саме тому так для себе вирішив: якщо гелікоптер не підведе, я виконаю завдання. А інші... Так, звичайно, були бойові льотчики, які пройшли Афганістан, але таке завдання, як я вже говорив, ніхто в світі ніколи не виконував. Але рішення треба було комусь приймати. То чому б не мені? Так я і зробив.

А тим часом (це було 9 травня), під'їхали доктор технічних наук, заступник директора інституту атомної енергії ім. І.В.Курчатова **Є.П.Рязанцев** та начальник зміни дозиметристів **О.С.Цикало.** Встановили апаратуру у вертольоті. Перед польотом ми самі зробили захист із листів свинцю – поклали його на підлогу, сидіння, себе пообкладали свинцевими пластинами. Незахищеним залишилося лише місце біля педалей. На мені ще й жилет був з свинцевими пластинами. Піднялись на висоту 350 метрів. Вертоліт завис над реактором. Заміри температури робили на висоті 50, 40, 20 метрів і в самому реакторі. Від моменту зависання ця процедура зайняла 6 хвилин 20 секунд, а здалося – вічність. Це була перемога. Наступного дня виконували інше завдання – визначали склад вихідних газів. Знову ж той трос, але замість термопари був контейнер. І завдання набагато простіше – не зависати, повільно пройти. 12 травня все треба було повторити з термопарою. Знову полетіли. І, незважаючи на те, що досвід нібито вже був, але зависати менше 6 хвилин ніяк не вдавалося. Загалом, над реактором я зависав тричі загальним часом протягом 19 хвилин 40 секунд.

Микола Андрійович вважає: тоді він зробив саме те, що підказувала совість і обов'язок військового і громадянина:

— Якби я доручив це завдання комусь іншому, і трапилось непередбачене, мені б жилося зараз не так легко, як нині.

Микола Вилкозуб

Безсумнівно: підсумком найскладнішого випробування на витривалість, мужність, зрештою у двобої з приборкування розбурханого атома, була не просто перемога людини, а й нагородження військового льотчика-снайпера полковника **Миколи Андрійовича Волкозуба** другим орденом Червоної Зірки, що є свідченням героїзму, готовності до самопожертви заради захисту людства від руйнівного впливу екологічної катастрофи.

ЯК ЕКСТРЕМАЛЬНІ СИТУАЦІЇ СТАЮТЬ ЗВИЧАЙНИМИ

Звичайно, це стосовно не всіх і не завжди. Тільки професіоналам, які відчувають вертоліт руками, серцем, усім своїм єством, підвладна гвинтокрила машина, бо підкоряється лише сильним, мужнім, впевненим. Насамперед, таким, як Микола Андрійович Волкозуб - людина непересічна, вольова, і над усе любить крилату техніку і небо, бо для нього це - найважливіша і єдина істина.

Тож, ще один епізод з героїчної біографії.

Це було 69-го року в небі над Каунасом під час перебазування командного складу льотної частини із Приволзького військового округу до Прибалтики. Військові добре знають - перебазування - досить тривалий процес, протягом якого польоти майже припиняються, навики у льотчиків частково втрачаються. У старшого інструктора М. А. Волкозуба було завдання - допомогти льотчикам пройти через свого роду професійну реабілітацію. Ніщо не передвіщало біди в осінньому небі. Час, близький до півночі. Виконаний останній політ, вертоліт заходить на посадку. І раптом...

— Спалахує один з двигунів, - розповідає Микола Андрійович.

— Від несподіванки екіпаж, хоча й досвідчений, та й командир має близько тисячі годин нальоту, - розгубився. Запитую: «Який двигун горить?» Відповіддю - мовчання. А переді мною й приладів потрібних немає. Починаю діяти інтуїтивно. Швидко (наскільки це можливо) визначив палаючий двигун, відключив його і вертоліт почав знижуватися. А в ілюмінаторі - блищить Німан, назустріч стрімко летять вогні нічного міста, на яке ми ось-ось впадемо. Круто розвертаю машину в бік темряви, вмикаю фару і бачу під вертольотом ... ліс. Тягнемо далі. Висота стрімко падає... 50, 40, 30 метрів... Ще трохи й ми торкнемось верхівок дерев, а місця для посадки все ще не видно. 20 метрів ... і під нами ... рілля. Звичайно, це не кращий варіант, але вибирати нема з чого. Сіли. Погасили полум'я, оглянули вертоліт. Він був у пір'ї і крові. Ми врізались в зграю гусей, які летіли на південь. Ними й забило двигун. Озирнулись навколо - в кількох кроках від машини лінія електропередач, за машиною - яр. За інших обставин я ніколи не наважився б посадити машину в подібному місці. Ми врятувалися чудом.

А загалом, життя льотчика-снайпера М. А. Волкозуба багате на екстремальні ситуації, коли часу на роздуми не було, а правильне рішення приймав терміново, не зволікаючи, виходячи переможцем у двобої з бідою. Цьому ж навчав інших, підлеглих. Впевнена: будь-яка життєва ситуація ніколи не стане несподіванкою - неодмінно знайде вихід з неї, бо слово «безвихідь» не існує для офіцера, пана полковника Миколи Андрійовича Волкозуба.

***

Сьогодні герой мого нарису абсолютно цивільна людина. Працює на льотно-випробувальній станції.

ПАМ'ЯТЬ. ІСТОРІЯ. ПОДВИГ

Розповідь буде неповною, якщо не додати: відважний і сміливий полковник (а іншим він просто не міг бути в силу своїх поглядів і переконань!) з числа перших десяти льотчиків, які гасили палаючий реактор і нагороджені знаком "За ліквідацію наслідків аварії на ЧАЕС". А в музеях Києва, Українському Домі є реліквії тих вікопомних днів – фотографії, дозиметри, грамоти М. А. Волкозуба.

Неля КОВАЛЬ, кореспондент радіомовлення державного підприємства "Київський авіаційний завод "АВІАНТ"

на підприємствах галузі

Колдоговір прийнято. Соціальні орієнтири намічені

Конференції трудових колективів підприємств авіабудівної галузі щодо розгляду виконання діючих колективних договорів та ухвалення нових (або внесення змін та доповнень до діючих) колдоговорів, відбуваються регулярно. Як ми і обіцяли, цій темі в нашій газеті будемо приділяти особливу увагу. Цього разу пропонуємо Вашій увазі матеріали конференції трудового колективу ДАХК «Артем». Редакція закликає всі профспілкові організації ПАУ повідомляти про колективно-договірні заходи на Ваших підприємствах на сторінках газети «Авіабудівник України».

Станіслав Смаль, президент Компанії – голова правління ДАХК «Артем»:

— Пройшов іще один рік нашої трудової діяльності, отже підведемо підсумок даного року. Перш за все, величезне спасибі усім артемівським трударям, котрі зробили свій внесок до спільної справи. І головним результатом роботи підприємства є те, що намічені завдання ми виконали.

Ось наші основні показники. Обсяг товарної продукції за минувший рік склав 1 млрд. 200 млн. грн. Це дало нам можливість виконати платежі до бюджету в сумі 111 млн. грн., що становить 147% від запланованого. А чистий прибуток заводу склав 20 млн. грн.

Середньомісячна заробітна плата на підприємстві – 2 203 грн. Це 122,3% від такого ж показника 2006 р. За два роки кількість молоді зросла майже вдвічі. Така позитивна тенденція створилася завдяки ефективній кадровій політиці ДАХК «Артем».

Та щоб ця тенденція зростала й надалі, необхідно створювати умови для роботи молоді у нас. І вагомою складовою у цьому питанні є технічне переозброєння підприємства.

Цілком зрозуміло, молодь не працюватиме на застарілому обладнанні. Не кажучи вже про те, що такій роботі треба навчатися роками, щоб виконувати її кваліфіковано. Отже, єдино можливий шлях для розвитку усього колективу – це курс на переоснащення, на прогрес. І я вдячний усім, хто це розуміє, підтримує – зокрема, керівникам технічних служб, технічним спеціалістам.

Результати виробничо-господарської діяльності підприємства дозволили поліпшити й соціальну сферу. Реконструйовано артемівські гуртожитки по вулицях Татарській, Печенізькій, Сирецькій. Гуртожиток №1 облаштовано за євронормами з повним комплектом необхідного обладнання. Це 30 кімнат, близько 20-ти 1-кімнатних квартир. На Бакинській, 95 реконструйовано І поверх. Це 10 малогабаритних квартир для молодих родин. Плануємо ще десять.

Гордістю є те, що наш колдоговір виконано на 100%, і що він у конкурсах стабільно займає провідні місця – не нижче ІІ-го.

Оцінюючи наше становище об'єктивно, скажу: досвід довів, що продукція ДАХК «Артем» має попит. І хоча торік заявок не було, та я впевнений – рано чи пізно вони будуть! Є і приємна новина: згідно з Указом Президента України, до державного бюджету на цей рік включено фінансування одного із спецвиробів. Отже, за попередніми прогнозами, у ІІ-му півріччі робота буде безперебійною. А на майбутній рік вже підписано контракт із Росією.

***

А взагалі, я впевнений – Колдоговір-2008 ми виконаємо, як і виконали КД-2007!

Олександр Кельїн, голова ПО ПАУ на ДАХК Артем»:

— За останній рік ми провели чималу роботу. Абсолютну більшість зобов'язань виконано, частину перенесено на 2008 рік. У цьому плані у нас вже відпрацьована структура колективного договору та сформовані традиції ретельного його виконання. Зростає поінформованість працівників та відповідальність керівників. Та не забуваймо, що досконалість не має меж, отже треба покращувати свою діяльність.

А загалом, навіть я, невиправний оптиміст, не уявляв, якими важливими конкретними справами наповняться наші вельми узагальнені зобов'язання, наприклад, із третього розділу КД: «Сторони взаємно забезпечують розвиток Компанії на засадах світової практики якості, як основи корпоративної соціальної відповідальності» (п.3.1), «… запроваджувати сучасні принципи лідерства у сфері якості й відповідальності» (п.3.2.3). Розглянемо, що з цих пунктів уже є в житті Компанії?

По-перше, сертифікати за трьома міжнародними стандартами (у т.ч. й ISO 9001). Безсумнівно, це ознаки наближення до міжнародної практики, більш того, це ознаки нашого лідерства. Та лідери не повинні стояти на місці, інакше їхнє місце займуть інші. Тому я нещодавно запропонував президенту Компанії розпочати підготовку до сертифікації за не менш важливим міжнародним стандартом SA 8000 «Соціальна відповідальність».

Одним із етапів формування нашої соціальної відповідальності була досить складна робота зі скорочення чисельності. Це вимушене й болюче питання. І щоб вирішити його у максимальній відповідності до закону, було змінено порядок надання згоди на звільнення працівників, а саме – ми прийняли рішення залишити право цієї згоди лише за профспілковим комітетом. Хоча це виявилося складніше суто організаційно, зате забезпечило більше об'єктивності й дотримання колдоговірних норм, в результаті ми не вийшли за норми КД – 4 %.

За підсумками виконання галузевої угоди й колдоговору, відзначено, що ДАХК «Артем» за рейтинговою оцінкою соціально-економічної діяльності має найкращі показники за зарплатнею, випуском товарної продукції на 1 працівника (326, 653 грн.), соціальними витратами на 1 працівника (278 грн.), витратами на охорону праці тощо.

За підсумками Всеукраїнського конкурсу на кращу первинну профспілкову організацію, ми посіли ІІ місце (по своїй галузі), поступившись ФЕДу лише за одним показником, а саме: чисельність нашої профспілки – яка становить 92% від загальної кількості працюючих на підприємстві (у них - 97%).

За підсумками галузевого Рейтингу ДАХК «Артем» визнана кращою за підсумками 4-го кварталу та 2007 року в цілому.

Колективним договором передбачено заходи з додаткового страхування працівників за напрямами: недержавне пенсійне страхування, добровільне медичне страхування та страхування від нещасних випадків (п.9.2.13). Останнє профком узяв на себе й застрахував усіх членів профспілки, які працюють у важких та шкідливих умовах – це 473 особи. На наступний рік беремо на себе таке ж зобов'язання і вже не тільки у розділі «Сторони домовилися», але й у розділі «Профком зобов'язується».

Звичайно ж, треба віддати належне керівництву Компанії. Питання охорони праці, особливо зобов'язання по КД, ретельно контролюються. Витрати на дані цілі зростають і в розрахунку на 1 працюючого становлять 615,24 грн. (по галузі – 446,18). А наша комплексна система управління охороною праці, розроблена й видана під керівництвом О.В.Марченка, стала взірцем у галузі. Наш досвід вже переймають. Тісно співпрацює зі службою охорони праці наша профкомівська комісія з охорони праці й техніки безпеки.

Віталій Павленко, начальник відділу роботи з молоддю ДАХК "Артем":

— Розповім про участь відділу роботи з молоддю у виконанні КД-2007. Свою основну мету ми, як і раніше, бачимо у залученні й закріпленні молодих фахівців на нашому підприємстві. І для цього проводиться низка заходів.

На початку року провели анонімне анкетування серед молодих працівників, у якому взяли участь 36 підрозділів. Це дало можливість отримати інформацію щодо побажань артемівської молоді, знайти й виправити помилки, а значить, покращити роботу відділу. І що важливо, постійно з'ясовуємо причини, пов'язані з плинністю кадрів, щоб їх зменшувати.

З метою зміцнення й розвитку партнерських відносин серед молоді підприємств авіаційної галузі, пройшли футбольний турнір, кубок КВК (цього року його отримала артемівська команда), виїзд молодіжного активу на КиАЗ «Авіант» для ознайомлення й обміну досвідом. Також партнерські стосунки налагоджено з представниками навчальних закладів: НАУ, Національного аерокосмічного університету ім. Жуковського «ХАІ», вищого професійного училища №40 та іншими.

Колективним договором для артемівської молоді встановлено низку пільг: «підйомні» у розмірі 3-х окладів тим, хто прийшов по закінченні ВУЗів (при дипломі з відзнакою – 5 окладів) та звільненим із лав Армії; 50% компенсації молодим сім'ям за житло та утримання дітей у дитсадку, безвідсоткові кредити на придбання житла; одноразова допомога (2000 грн.) при вступі до шлюбу, безкоштовні заняття у спортивних секціях тощо.

***

Конференція трудового колективу дійшла висновків, що спільна робота правління Компанії та профкому обумовила збільшення обсягу виробництва, впровадження нового устаткування, продовжується реконструкція об'єктів соціальної сфери.

Конференція затвердила звіт сторін та схвалила проект колективного договору з доповненнями та змінами і прийнято як КД-2008.

Головним завданням сторін вирішено вважати забезпечення завантаженості Компанії на поточний рік, освоєння нових видів продукції, ефективне використання існуючих та створення нових робочих місць.

Двосторонній комісії доручено контролювати хід виконання КД-2008 і вести підготовку колдоговору на 2009 р.

Підготовлено за матерілами, наданими радакцією газети "Артемівець"

Вмілий керівник — гарантія розвитку підприємства

Олександр Недашковський – директор Сніжнянського машинобудівного заводу «Мотор Січ», що на Донеччині, - кавалер ордена «За трудові досягнення». Має звання «Заслужений моторобудівник» і «Заслужений машинобудівник України».

Нещодавно **Олександр Недашковський** був нагороджений галузевою відзнакою – нагрудним знаком «Почесний авіабудівник України» за багаторічну, бездоганну та плідну роботу на підприємстві, за активне сприяння розвитку авіаційної промисловості України.

Сніжнянський машинобудівний завод, першочергове завдання якого – забезпечення комплектними деталями авіаційних двигунів, - був створений у 1970-му році як філіал ордена Леніна Запорізького моторобудівного заводу імені 50-річчя Великої Жовтневої соціалістичної революції. СМЗ входить до складу Акціонерного товариства відкритого типу «Мотор Січ».

Сніжнянський машинобудівний завод був першим у галузі спеціалізованим заводом із виробництва лопаток газотурбінних двигунів. Досяг максимальних показників із обсягів виробництва і чисельності персоналу до 1988 року. Володіє спеціальними технологіями, має висококваліфіковані кадри

Після подій 1991 року, пов'язаних із розпадом СРСР, скороченням виробництва авіаційних двигунів, СМЗ опинився у найскладнішому становищі щодо завантаження замовленнями серед усіх подібних підприємств, що входили до складу ВАТ «Мотор Січ». Виробничі потужності були збалансовані під конкретну номенклатуру виробів основного профілю, з котрих у період масового виробництва були створені запаси, що й зараз дозволяють головному заводу здійснювати складання двигунів різних найменувань без виготовлення комплектуючих на Сніжнянському машинобудівному заводі. Необхідно було скорочувати персонал. Але керівництво ВАТ «Мотор Січ» прийняло стратегічне рішення. Щоб зберегти колектив заводу, завантажили звільнені виробничі потужності виготовленням товарів народного вжитку і загально технічного призначення.

Невдовзі з'явилися високі результати праці: у 3,9 раза зріс випуск продукції на кінець 2003 року в порівнянні з 2000 роком. Сприяло цьому і те, що з другої половини 2000 року СМЗ було передано право на розроблення і затвердження конструкторсько-технологічної документації на продукцію широкого вжитку і товарів народного споживання; створено серійно-конструкторське бюро (СКБ) з проектування нових виробів, яке в 2003 році було перетворено на ПКВ – проектно-конструкторський відділ. ПКВ була запланована і спішно виконана програма розробки і запуску в серійне виробництво багатьох нових видів товарів широкого вжитку і продукції громадського призначення.

Створено відділ перспективного розвитку і маркетингу, проведена реструктуризація цехів основного і допоміжного виробництв тощо. Вжиті заходи уможливили забезпечення до кінця 2002 року повне завантаження наявної чисельності персоналу і сприяли переходу на повний графік роботи. У 2003 році завод відчув нестачу робочих рук для виконання поставлених завдань і створив нові робочі місця.

Нині за основним профілем роботи (комплектуючі до авіаційних двигунів) підприємство випускає понад 1600 найменувань деталей різного призначення – диски компресорів, робочі направляючі і спрямовуючі лопатки компресорів і турбін, дрібностальні деталі.

З продукції загально технічного призначення тут випускають 11 основних найменувань, у тому числі нагрівальні парові котли, з'єднувальні ланки калібру 24, 26, 30, кільця розвантаження, повітронагрівачі, роз гонщики колій, залізничні домкрати тощо.

Із товарів народного вжитку підприємство випускає 27 основних найменувань, зокрема, алюмінієві і чавунні м'ясорубки, соковижималки, паяльні лампи різних модифікацій, мотокультиватори, мотоблоки, набори сантехніка, автомобільні домкрати, крупорушки, врізні замки, садові обприскувачі, набори ключів для автомобіліста, нагрівальні побутові прилади тощо.

Отже, підприємство вижило у складних перебудовчих умовах і працює повноцінно.

Вл. інф.

соціальна політика

На заводе «ФЭД» Поздравили участников войны с Днем Победы

Ежегодное фото на память

На нашем заводе на протяжении многих лет существует очень хорошая традиция – накануне Дня Победы чествовать участников Великой Отечественной войны, работавших в разные годы в цехах и отделах предприятия. К этому празднику администрация, профком, заводской Совет ветеранов, а также весь трудовой коллектив готовятся заблаговременно, потому что многие участники войны, которым сегодня далеко уже за восемьдесят, на заводе бывают практически один раз в году.

Редеют ряды ветеранов. В этом году, 25 апреля, на праздник Победы пришло около 40 человек. В сопровождении председателей цеховых комитетов бывшие фронтовики прошлись по территории завода, побывали в цехах и отделах, где трудились до ухода на пенсию. В родных коллективах их встречали очень тепло: с крепким рукопожатием, добрым подбадривающим словом и поздравлениями с наступающим великим праздником. Для тех, кто долгие годы приближал победу над фашизмом, услышать искренние, теплые слова в свой адрес было до слез трогательно и приятно.

А в 14.00 у заводской проходной для участников Великой Отечественной войны играл военный духовой оркестр. В исполнении Заслуженного артиста Украины **Олега Литенко** звучали песни военных лет. Девочки в украинских костюмах каждому ветерану преподнесли алые гвоздики, был сделан общий фотоснимок на память.

Возложение цветов к памятнику погибшим в годы Великой Отечественной войны заводчанам

В сопровождении колонны курсантов из Харьковского высшего военно-авиационного училища бывшие солдаты и офицеры, одним словом – защитники Родины, возложили гирлянду и корзину с живыми цветами к памятнику погибшим в годы Великой Отечественной войны заводчанам. Вместе с ними цветы к памятнику возложили директор завода **А.А. Жданов**, председатель профкома **В.Т. Тындик,** представители Совета молодежи.

Под мелодии духового оркестра участники войны прошли в заводскую столовую, там для них по-праздничному были накрыты столы и приготовлены фронтовые сто грамм. Первый тост провозгласили за победу!

Нашим ветеранам было о чем говорить: они вспоминали юность, опаленную войной; однополчан, не вернувшихся с фронта; мирные послевоенные годы совместной работы на заводе; рассказывали о нынешних буднях, своих детях и внуках. Вместе с харьковскими артистами пели песни военных лет.

Цветы – ветеранам

Все участники войны по инициативе администрации и профсоюзного комитета были премированы (всего 72 человека). Тем, кто не смог по состоянию здоровья приехать в этот день на завод, денежные премии предцехкомы отвезли домой.

После праздничного обеда ветеранов заводскими автобусами развезли по домам. Все остались очень довольны теплым приемом. В интервью Харьковскому областному телевидению, которое снимало в этот день заводской праздник, посвященный Дню Победы, наши участники войны рассказывали о своих боевых подвигах, благодарили руководство завода, профком и Совет ветеранов, возглавляемый **П.И. Красовским**, за постоянное внимание к бывшим фронтовикам, за прекрасное мероприятие, организованное в их честь.

Следующий праздник для участников Великой Отечественной войны пройдет на заводе ровно через год. И как важно, чтобы эти люди были окружены вниманием и заботой не только накануне и в День Победы, но и ежедневно родными и близкими людьми, друзьями и бывшими коллегами по работе. Ведь они этого заслужили...

Инна ПИДЯК,
главный редактор
газеты «Фэдовец»

<<<конкурс

Святково, з піднесеним настроєм, пройшов у квітні на базі дослідно-експериментального цеху № 25 конкурс професійної майстерності «Кращий молодий електрик ДАХК «Артем» – 2008». Взяли участь молоді робітники з 3 по 6 розряди. Завдання були двох ступенів складності: окремо для 3-4 та 5-6 розрядів.

З напутнім словом до конкурсантів звернувся директор з персоналу М.Ф.Токаренко: «Електромонтер – це найбільш масова професія, тому ми вирішили влаштувати таке змагання. Але не ставтеся до нього, як до якогось страшного іспиту. Не треба нервувати, боятися програшу. Налаштуйтесь просто показати своє уміння, і ви обов'язково переможете. А ми віримо в вас!».

Голова профспілкового комітету О.Д.Кельїн підкреслив, що ця традиція – одна з найкращих, які зараз відроджуються. «Чудово, що у вас є запал, що ви відгукнулись на наш заклик. Ми хочемо, щоб про вас усі знали й писались. До речі, дуже вдячний тим учасникам конкурсу, які не будучи членами профспілки, тепер вирішили в неї вступити. Отже, святкового настрою вам!».

Потім начальник навчально-виробничого комбінату Р.В.Король пояснив порядок проведення конкурсу, нагадав про техніку безпеки, й конкурсанти розпочали виконання своїх завдань.

А тим часом усі присутні роздивлялись організовану тут же, в цеху, виставку рукодільних робіт: вишиванки, плетення, мережива тощо. Найбільшу увагу привертали майстерно вишиті картини. Але про виставку газета розповість окремо.

Досхочу насолодившись мистецтвом цехових майстринь, я почала оглядати цех. Світле, ошатне приміщення, оздоблене у витриманих пастельних кольорах. Охайні, зручно оснащені робочі місця, комфортні крісла. Працівники у гарних синьо-жовтих уніформах. На вікнах – вазони, усе «дихає» чистотою та свіжістю.

А тим часом хлопці зосереджено працювали над електросхемами. Панувала дружня, невимушена обстановка. «Завдання – досить складні, — зазначив Р.В.Король, — головні критерії оцінки: якість, точність виконання, раціональне розташування елементів, естетичне оформлення». А ще Ростислав Васильович повідомив, що за сорок років його роботи на підприємстві, конкурс електриків проходить уперше!

Хвилюючим моментом було підбиття підсумків, оголошення результатів та вручення нагород.

Наостаннє конкурсантів поздоровив М.Ф.Токаренко: «Бачу, дехто все ж хвилювався – та це й зрозуміло. Втім усі виявили непогані знання. Але найголовніше те, що ви вирішили взяти участь – і це вже перемога! Ви тут пройшли хорошу школу, і я впевнений, цей конкурс для вас не останній. Тож сердечно вітаю усіх!»

Далі Микола Федорович висловив щиру вдячність працівникам цеху № 25, які не тільки гостинно прийняли всіх, а ще й організували таку чудову виставку, а також усім організаторам та членам комісій. Було зазначено, що на базі цього цеху можна й надалі проводити подібні конкурси.

В інтерв'ю газеті «Артемівець» М.Ф.Токаренко наголосив: «Ще після першого конкурсу ми побачили, як він підтягнув нашу молодь, для неї з'явився стимул. Подальші конкурси показують, що проводити їх необхідно, вони позитивно впливають на роботу. Більш того, плануємо за підсумками таких конкурсів відбирати перспективних робітників на подальше навчання, підвищення».

Серед присутніх було висловлено чимало досить слушних думок. Досвідчені працівники підтверджували доцільність проведення таких заходів, схвалювали рішення адміністрації видати грошову премію не тільки переможцям, а й усім конкурсантам. Енергетики згадували, що раніше електрики були, як допоміжна служба – а це ж неправильно, без них не можна розпочинати жодної серйозної роботи. І даний конкурс підняв роль, престиж такої важливої професії.

Катерина КОЛЕСНИК,
головний редактор газети
«Артемівець»

<<< юридична консультація

Правовий захист не завадить

Зараз на підприємствах триває кропітка підготовка до VII-ї міжнародної Спартакіади Профспілки авіабудівників України. Особливо напруженими ці часи є для працівників - спортсменів, які будуть відстоювати честь свого підприємства.

На жаль, участь у заводських та галузевих Спартакіадах несе спортсменам не лише перемогу та задоволення від участі, але й має підвищену ймовірність травмування!

У зв'язку із цим постає питання: Чи пов'язана травма, отримана працівником-спортсменом під час змагань на Спартакіаді, із виробництвом? Який же акт необхідно складати в такому випадку?

Згідно з п.14 Порядку розслідування та ведення обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25 серпня 2004р. №1112, визнаються пов'язаними з виробництвом ті нещасні випадки, що сталися з працівниками під час виконання ним трудових обов'язків, у тому числі у відрядженні, а також ті, що сталися у період виконання дій в інтересах підприємства, на якому працює потерпілий, тобто дій, які не належать до трудових обов'язків працівника (подання необхідної допомоги іншому працівникові, дій щодо запобігання аваріям або рятування людей та майна підприємства, інших дій за розпорядженням або дорученням роботодавця) (п.п.5).

Отже, нещасний випадок, який стався з працівником під час участі у змаганнях, може бути визнаний пов'язаним з виробництвом, якщо роботодавець давав розпорядження на участь працівника у спортивних змаганнях Спартакіади.

Участь працівників-спортсменів у місцевих та виїзних змаганнях повинні бути оформлені належним чином, а саме: а) розпорядження про участь працівників у змаганнях повинно бути письмовим, із зазначенням працівників та заходів, в яких вони будуть приймати участь, місце та терміни їх проведення; б) у випадку виїзних змагань обов'язково оформляється відрядження працівника.

Консультувала зав. відділу правової роботи ВА ЦК ПАУ Каріна ПЛАХОВА

<<<переможці

Переможці конкурсу «Кращий молодий електрик ДАХК «Артем» – 2008»

Серед 3-4 розрядів:
І місце – **Віталій Лопуш**
(ВАТ «Завод «Артемзварювання»).
ІІ місце – ***Юрій Лисов***
(ц. № 32 СГЕ).
ІІІ місце – **Остап Нікішин**
(ВАТ «Завод «Русава»).

Серед 5-6 розрядів:
І місце – **Павло Ізбицький**
(ц. № 32 СГЕ).
ІІ місце – **Тарас Прилепа**
(ц. № 32 СГЕ).
ІІІ місце – **Олександр Рій**
(ВАТ «Завод «Артем-Контакт»).

Решта учасників конкурсу:
Олександр Поліщук
(ц. № 32 СГЕ).
Павло Гнатюк (ц. № 56).
Олександр Головатий
(ВАТ «Завод «Артеммаш»).
Сергій Калістий
(ДП МФ «Артем»).

Винагороди: за І місце -1000 грн., за ІІ місце – 800 грн., за ІІІ місце – 500 грн. Заохочення конкурсантам, які не отримали призові місця – 300 грн.

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 реакції ведеться тільки на сторінках газети. Матеріали не рецензуються і не повертаються.
Газета видається з серпня 2006 року.

Засновник: **Профспілка авіабудівників України**
Головний редактор **Олександр ПАЛІЙ**
Випусковий редактор **Ольга ГОРОДНЯ**
Верстка **Марія РАДОВА**
Видавець: **Профспілка авіабудівників України**

Поштова адреса редакції:
01012, м. Київ,
Майдан Незалежності, 2.
Тел. 279-16-45.
Факс 278-86-81.
aviabudivnyk@narod.ru

Видруковано в
ТОВ "Видавнича компанія "КИТ"
м. Київ, вул. Фрунзе, 19-21.
Виходить двічі на місяць.
Наклад: 2500 примірників.

Реєстраційне свідоцтво: КВ
№11645516
від 15.08.2006
Підписано до друку 20.05.2008
Замовлення № 8