

Олександр ГАЛУНЕНКО: «Я не хочу бачити, як наша «Мрія» перетвориться на металобрухт»!

09.06.2020 Михайло НАУМЕНКО, [для «Урядового кур'єра»](#)



31 травня — 74-та річниця заснування конструкторського бюро під керівництвом О.К. Антонова. Сьогодні воно відоме вже як ДП «АНТОНОВ» — флагман авіаційної галузі України. Одне робоче місце на цьому підприємстві, де працюють нині близько 9,5 тисячі фахівців, створює ще 10 робочих місць на суміжних підприємствах.

Про сьогоднішню легендарної фірми «АНТОНОВ» ми говоримо із заслуженим льотчиком-випробувачем, командиром першого екіпажу найбільшого у світі транспортного літака Ан-225 «Мрія», Героєм України, заслуженим працівником транспорту України, заслуженим майстром спорту України, президентом Федерації авіаційного спорту України, радником президента ДП «АНТОНОВ» Олександром Васильовичем Галуненком.

— Олександр Васильовичу, вітаємо вас і колектив ДП «АНТОНОВ» з річницею створення підприємства! Нині в усіх на слуху робота

«Авіалінії Антонова» з доставки вантажів для боротьби з коронавірусом. Як здійснюються ці перевезення та що вони, на вашу думку, означають для нашої держави?

— Дякую за привітання. Для мене, як і для тисяч людей, які працюють або працювали на ДП «АНТОНОВ», день народження підприємства — це свято, адже з ним пов'язана велика частина нашого життя, і «АНТОНОВ» — це, можна сказати, другий дім, наша велика родина. Сьогодні через карантин не відбудуться традиційні зустрічі з ветеранами підприємства та інші масові заходи з нагоди цієї дати, але ми постійно на зв'язку.

Якщо говорити про авіаперевезення, то робота йде дуже інтенсивно, причому в усіх підрозділах підприємства. На теперішній час переважна кількість рейсів здійснюється з Китаю до різних країн світу, куди доставляють вантажі, які необхідні для боротьби з COVID-19. Цей період ще раз виявив високий попит на важкі транспортні літаки. Задіяна навіть «Мрія»! Ще раз повторюся — у забезпеченні цих місій бере участь все підприємство: конструктори, які постійно займаються вдосконаленням конструкції, обладнання літаків. Ви, мабуть, чули, що в березні було завершено черговий етап модернізації Ан-225. Виробничі підрозділи, які забезпечують технічне обслуговування та ремонт, звісно, комерційні служби, служба оперативного планування, аеродромні служби, які супроводжують всі рейси, починаючи від отримання замовлення, організації перельотів, забезпечення повного дотримання всіх умов контракту.

У час пандемії є також додаткові вимоги, які необхідно виконувати — забезпечення екіпажів усіма необхідними засобами для уникнення зараження, обов'язкове перебування на карантині після повернення літака до гостомельського аеродрому, проведення дезінфекції літака тощо. До речі, карантинний період наші співробітники проводять на відомчій базі відпочинку, що забезпечують наші соціальні служби. Наша медико-санітарна частина здійснює контроль за здоров'ям тих, хто був у відрядженні. Безумовно, дуже напружено працює льотний та технічний склад. Адже необхідно виконувати тривалі перельоти, і не в усіх країнах можна вийти на відпочинок, хоча процес завантаження та розвантаження триває до 8—10 годин, а іноді ще довше. Але це наша робота, яку ми маємо виконувати. До того ж, ми пишаємося, що в такий спосіб Україна робить вагомий внесок у боротьбу з пандемією. Тільки уявіть собі — на цей час наші літаки вже подолали відстань, рівну майже шістдесяти (!!!) навколосвітнім подорожам. Хто ще у світі спроможний на таку працездатність і витривалість?! Так було завжди: «АНТОНОВ» там, де люди і країни чекають на допомогу.



Фото з архіву ДП «АНТОНОВ»

— «Авіалінії Антонова» — частина підприємства «АНТОНОВ» та одне з основних джерел прибутку підприємства?

— Так! Це правда. Історично цей підрозділ було створено за ініціативи та зусиллями колишнього очільника нашого підприємства — Петра Васильовича Балабуєва саме для того, щоб зберегти його під час розпаду Радянського Союзу за умов повного припинення державного фінансування. Майже 30 років більшість коштів, зароблених авіакомпанією, використовуються для реалізації програм ДП «АНТОНОВ». Це одне з джерел прибутку, адже ми, хоча і є державним підприємством, як і раніше, працюємо без фінансової підтримки з боку держави.

Крім того, за будь-якої влади в Україні знаходяться охочі відокремити авіакомпанію від ДП «АНТОНОВ». Такі спроби здійснюються й зараз. І на це дуже боляче дивитись. Адже ці люди не розуміють, що як підприємство не виживе без авіакомпанії, так і авіакомпанія не зможе функціонувати без підприємства. Наведу аргумент на користь цього твердження. Основу повітряного флоту ДП «АНТОНОВ» становлять літаки типу Ан-124-100 «Руслан». З урахуванням того, що цим машинам вже понад 25 років, а деяким і за 30, необхідно постійно виконувати роботи задля підтримання їх льотної придатності. А зробити це можуть лише фахівці сертифікованого підприємства-розробника, які мають необхідну документацію, кваліфікацію та досвід, тобто працівники ДП «АНТОНОВ». Отже, в разі знищення підприємства, зупиняться, тобто залишаться на землі, всі літаки

ДП«АНТОНОВ», а наша гордість, наша «Мрія», стане просто металобрухтом.

Є ще один дуже важливий момент, на який мало хто звертає увагу. Як відомо, літаки Ан-124-100 будували з матеріалів та за технологіями СРСР. Часи змінилися, деяких матеріалів та комплектуючих виробів вже взагалі не випускають. Аналогічна ситуація і з верстатами та технологіями. Тож для підтримання льотної придатності літаків авіакомпанії, забезпечення їх відповідності сучасним міжнародним вимогам безпеки необхідно здійснювати перепроєктування елементів конструкції, виготовляти нові деталі та агрегати за новими технологіями або з нових матеріалів, оновлювати обладнання та системи. Але для цього знову-таки потрібні дуже кваліфіковані фахівці, а саме конструктори, технологи та інженери авіаційного виробництва, а також відповідна потужна комплексна база. Таку роботу може виконати ТІЛЬКИ підприємство «АНТОНОВ». Тож його знищення автоматично призведе до зупинення парку літаків авіакомпанії.

Вбачаючи реальну загрозу подальшому існуванню підприємства, я та мої колеги з льотного складу ДП «АНТОНОВ» звернулися до керівників держави та уряду з листами, аби привернути їхню увагу до існуючої проблеми. Наша країна не може втратити таку високотехнологічну галузь як авіація. Нащадки нам цього не пробачать!

— Це так, але на теперішній час виробництво літаків призупинене...

— Відновлення серійного виробництва літаків для нас сьогодні — найбільший пріоритет. Проте для цього необхідно повністю завершити програму імпортозаміщення. Необхідні вітчизняні та західні аналоги на заміну комплектуючих, що раніше ми отримували з Росії, вже підібрано. Випущено необхідну конструкторську документацію. Але тепер треба закупити нові складові, встановити на літак та провести необхідні випробування. Це досить дорога програма, і здійснюється вона виключно коштом підприємства. Наразі ведуться роботи з переобладнання дослідного зразка транспортного Ан-178. В той же час у виробництво запущено п'ять серійних зразків. Один з них буде передано до Перу. Але й ці роботи ми поки виконуємо власним коштом. Дуже сподіваємося на підтвердження замовлення на Ан-178 у вигляді підписання контрактів із силовими відомствами України, зокрема з Міністерством внутрішніх справ. Це була б вагома допомога нашому підприємству та авіаційній галузі загалом.

Ми також з готовністю сприйняли ініціативу Президента України про створення державної авіакомпанії, флот якої складався б переважно з літаків Ан. Для неї ми готові запропонувати сучасні пасажирські літаки Ан-148 та

Ан-158. Побудувати ми їх зможемо за умови прийняття та фінансування держпрограми імпортозаміщення. Вона включає в себе кілька великих етапів: вибір нових комплектуючих, їх закупівля та встановлення на літак, проведення комплексу льотних, наземних, стендових випробувань, сертифікації. Поки «АНТОНОВ» просувається цим шляхом за власний кошт. Його вкрай недостатньо. Попередні уряди обіцяли надати фінансування, але далі обіцянок не пішло. Отримання відповідного замовлення дало б змогу швидше добудувати такі машини, які вже були доведені до етапу кінцевого складання. Це стало б додатковим чинником для просування наших літаків на зовнішні ринки. Адже потенційний замовник завжди запитує, чи працюють літаки, що пропонуються в країні розробника — в Україні?



— Тобто, за умови державної підтримки є шанс зберегти велику авіацію в Україні?

— Звісно. І не йдеться виключно про пряму фінансову допомогу. Необхідно ухвалити державну програму розвитку авіабудування, яку не приймали з 2010 року. Забезпечити держзамовлення. Створити нову профільну структуру управління авіаційною галуззю. Ці заходи просто необхідні, адже сьогодні легковажні управлінці з ДК «Укроборонпром» вживають всіх заходів, щоб наскоком, якомога швидше, провести корпоратизацію підприємства без детальної оцінки наявних при цьому ризиків, складання бізнес-плану, урахування думки колективу...

Взагалі, маю з чим порівнювати, адже деякий час працював радником Генерального директора Концерну, надавав консультації стосовно

авіаційного сектору, скажу, що теперішній склад керівництва «Укроборонпрому» зовсім не опікується питаннями розвитку та виробництва.

Один із застосованих методів — нескінченні перевірки підприємства комісіями з непрофільних фахівців, незважаючи навіть на умови карантину. Наразі, коли ще не закінчила роботу попередня комісія, «Укроборонпром» вже заводить нову, до складу якої входять іноземці, які отримають доступ до документації «АНТОНОВ». І все це з єдиною метою: отримати висновки західних «авторитетних» експертів про доцільність проведення термінової корпоратизації ДП «АНТОНОВ». Адже об'єктивних підстав для таких перевірок немає. ДП «АНТОНОВ» є фінансово стабільним, найбільшим платником податків у Києві та в повному обсязі виконує взяті на себе зобов'язання.

Враховуючи сумний досвід низки українських підприємств, зокрема сусіднього заводу АТЕК, які були знищені внаслідок подібних дій, ми не можемо залишатися байдужими до такої ситуації. Мене, як і багатьох моїх колег, «АНТОНОВ» «поставив на крило» в повному сенсі цього вислову. Тому нам не байдужа його подальша доля. Ми будемо боротися за рідне підприємство!



Радник президента ДП «АНТОНОВ» Олександр ГАЛУНЕНКО

Олександр Васильович ГАЛУНЕНКО. Народився 1946 року у селі Троїцьке Запорізької області. Закінчив Чернігівське вище військове авіаційне училище льотчиків за спеціальністю льотчик-інженер, Ленінградський

інститут авіаційного приладобудування, Школу льотчиків-випробувачів Міністерства авіаційної промисловості СРСР за спеціальністю льотчик-випробувач. З 1975 року працював на ДП «АНТОНОВ» льотчиком-випробувачем. Володар 263 світових рекордів, 234 з яких встановлені на літаку Ан-225 та занесені до Книги рекордів Гіннеса. Нині радник президента ДП «Антонов». Заслужений льотчик-випробувач СРСР, заслужений працівник транспорту України, заслужений майстер спорту України, президент Федерації авіаційного спорту України, кандидат технічних наук, Герой України.