

# ГЛАВНОЕ ДЕЛО ЖИЗНИ

## К ЮБИЛЕЮ В.А. БОГУСЛАЕВА



*В отечественной инженерно-технической традиции высокого уровня принято связывать бренды, характеризующие эту продукцию с теми, кто её разрабатывает и выпускает. Это касается всех разделов техники, и исключений почти нет. В авиации, например, все работающие знают самолёты Ил, Ан, Ту, Бе, Су, вертолёты Ми и Ка – по аббревиатурам фамилий основателей ОКБ. То же и у авиадвигателей: АМ – Александр Микулин, ВК – Владимир Климов, НК – Николай Кузнецов, ПС – Павел Соловьёв. И так далее...*

*Но, порою, и без наречения логотипа, любой причастный к делу скажет вам, что, например Пермский моторный – это сейчас, и уже давно, А.А. Иноземцев, а Запорожский Моторный – много, много лет В.А. Богуслаев.*

*И, может быть, не самый лучший образец стиля статей про людей, которые ассоциативно связаны со своей деятельностью – когда начинается статья про человека, а через недолгое течение своего повествования – уже целиком говорит о перипетиях дела его жизни и особенностях его изменения, модернизации и обновления. Боюсь, и нам не удастся целиком избежать этого. В чём заранее каемся перед читателем.*

*Редакция журнала "Двигатель"*

**В** Запорожье, где Вячеслав Александрович проработал всю сознательную жизнь, и с которым, как мы уже утверждали выше, он неизбежно ассоциируется, Богуслаев в 1961 году приехал учиться из западноказахстанского Уральска (где родился 28 октября 1938), отслужив в армии. С красным дипломом окончив Запорожский машиностроительный институт, попал на Запорожский моторостроительный завод имени П.И. Баранова. И с тех пор он запорожец и, более того – часть имиджа Запорожья.

Руководил Запорожским моторостроительным заводом в то время весьма примечательный человек: Василий Иванович Омельченко. Он был известен двумя вещами: исключительной технической и деловой интуицией, позволявшей решать самые сложные вопросы и столь же исключительной твёрдостью характера. Что с одной стороны позволяло партнёрам опираться на его слово, как на каменную стену, и, с другой стороны, не допускало возможностей каких-либо "хитрых шагов" при работе с заводом. И ещё – дураков он очень не любил. Особенно тех, кто пытался строить из себя специалиста, каким не был. И человек в этом отношении был весьма резкий и безапелляционный. Молодой Вячеслав Богуслаев ему сразу понравился. И ему поручили возглавить копировально-множительный центр завода. Удачно. Через четыре года работы Омельченко направил Богуслаева своим представителем в Волочиск, где предстояло поднимать "с нуля" филиал запорожского завода. По замыслу В.И. Омельченко, филиалу в Волочиске предстояло специализироваться на переданном из Запорожья производстве деталей для авиадвигателей, номенклатурой до 20 тысяч типов: всевозможного инструмента и штампов, отдельных узлов и агрегатов технологической оснастки, многотиражных деталей и разнообразных метизов, крепежных, установочных, монтажных и т. п. Вячеслав Александрович Богуслаев был назначен исполняющим обязанности директора филиала в Волочиске 13 августа 1973 года.

Вскоре последовало создание на базе моторостроительного завода Запорожского производственного объединения "Моторостроитель", в состав которого вошел и филиал в Волочиске. Впрочем, в качестве филиала он пробыл недолго – 28 ноября 1974 года его преобразовали в Волочиский машиностроительный завод.

Одной из наиболее значительных работ, выполненных Волочиским машиностроительным заводом в 1970-1980-е годы, стало изготовление передвижных электростанций. Существовало огромное количество местностей, где сохранялись трудности с сетевой подачей электроэнергии. Автономные источники электроэнергии также требовались геологическим поселкам, буровым установкам и строителям.

Запорожским двигателестроителям удалось приступить к этой работе после того, как ресурс гражданских авиационных газотурбинных двигателей достиг величины 2,5-4 тысячи часов. В 1963 году небольшая группа энтузиастов под руководством директора завода приступила к проектированию передвижных газотурбинных электростанций с приводом от двигателей, созданных на базе АИ-20. Первый образец такой электростанции был собран и испытан в 1965 году. Первые электростанции, разработанные запорожскими авиадвигателестроителями на базе авиационного двигателя АИ-20, мгновенно оказались востребованными. После строительства завода в городе Волочиске по инициативе ставшего его директором Вячеслава Богуслаева, изготовление передвижных электростанций было перенесено туда. С этого времени процесс доводки и совершенствования ПАЭС-2500 приобрел характер специализированного направления работ, ориентированного на требования конкретного заказчика.

В 1980 году, чувствуя острую потребность в новых управленческих знаниях, В.А. Богуслаев поступил в Академию народного хозяйства в Москве. Он окончил ее в 1983 году, написав за это время несколько научных работ, связанных с системой планирования и управления предприятием. Ряд научных выводов и рекомендаций исследований, выполненных в процессе учебы, Вячеслав Александрович вскоре внедрил в практику собственной работы. Например, в виде ставшей широко известной системы "планово-предупредительного обслуживания рабочих мест". Всякому, кому посчастливится побывать в цехах современного Запорожского моторного завода, не может не броситься в глаза исключительная целесообразность организации КАЖДОГО рабочего места на заводе, что является одной из причин слаженной общей работы предприятия.

В 1986 году на Волочискском заводе начало работу бюро автоматизации технологической подготовки производства на базе ЭВМ, бюро программирования, бюро электронной службы для обслуживания станков с числовым программным управлением. Незадолго до этого события Вячеслав Александрович Богуслаев был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

**70-е - 80-е годы XX века** – время наиболее интенсивного развития (и в количественном и в качественном отношении) реактивной авиации. И в стране, и в мире происходили в этой области бурные качественные и количественные изменения. За год отечественным авиапромом сертифицировалось по несколько новых авиадвигателей, да и поколения их сменялись прямо на глазах.

В "портфеле заказов" запорожского производственного объ-

единения, сформировавшемся к концу 1970-х - началу 1980-х годов, находился целый ряд двигателестроительных программ. Запорожский авиадвигателестроительный гигант участвовал в нескольких национальных программах, связанных с созданием и освоением в производстве новых типов авиационных двигателей. Первыми среди них значились: двигатель Д-18 для гигантского транспортного самолета Ан-124 "Руслан", вертолетные двигатели ТВ3-117 и Д-136 и ещё некоторые. В 1990 году в Запорожье создали модификацию двигателя Д-436Т, которая стала основой для его последующих вариантов: Д-436Т1, Д-436Т-148 и Д-436ТП. Они предназначались для разрабатывавшихся в те годы самолетов Ту-334, Ан-148 и Бе-200. Для руководства выполнением всего этого требовался и человек с соответствующим масштабом способностей. В.И. Омельченко к тому времени покинул нас. В марте 1988 года генеральным директором Запорожского ПО "Моторостроитель" был назначен Вячеслав Александрович Богуслаев.

Кому бы в конце 80-х могло и прийти в голову, какого объёма и характера задачи придётся решать руководителям и производственным коллективам промышленных предприятий в ближайшие десятилетия. Все понимали, что экстенсивный способ развития себя исчерпан, но строя планы на будущее, тем не менее, опирались на имеющийся опыт ближайшего прошлого. Тем временем в стране началась Перестройка.

С самого начала своего директорства Богуслаев отчетливо понимал, что будущее в таком капиталом- и наукоемком деле, как авиадвигателестроение, принадлежит союзам, объединениям высокопрофессиональных коллективов, концентрирующими интеллект, производство и капитал. И он постоянно был инициатором всякого рода объединительных компаниях - когда партнёры стремились объединиться в союзы, ассоциации, объединяющие советы. И с ходом всякого рода экономических экспериментов в руководстве страны и республик стало абсолютно понятно, что направление деятельности выбрано верно: только укрепление непосредственных контактов смежников позволит существовать как каждому из них, так и их партнёрству в целом. Ждать помощи от центральной власти, как привыкли при Советах, неразумно, а уж следовать её указаниям попросту опасно. Вот и выживали самостоятельно.

4 июня 1989 года запорожское производственное объединение "Моторостроитель" первым среди авиационных предприятий Советского Союза получило право на осуществление самостоятельной экспортной деятельности. В марте 1993 года В.А. Богуслаеву был вручен Сертификат о соответствии системы качества №77752 - первый международный Сертификат, выданный украинскому предприятию. Вслед за этим последовал и ряд других признаний запорожского объединения.

**Рубежный для страны Советов день** - 19 августа 1991 года показал и то, что дальше всё будет не так, как было до того и те приоритеты, какими будут руководствоваться. В запорожском моторостроительном объединении акценты были расставлены сразу и надолго - устами его руководителя. Вслед за заявлением ГКЧП по заводскому радио выступил генеральный директор: "Никакой паники! Мы работаем. У нас есть, что делать." Вслед за ним выступили руководители кадровой службы, предупредив, что предприятие с этого момента будет усиленно охраняться, а работа будет продолжена в две смены. И по сей день - работа на "Мотор Сич" - понятие непрерывное. В некоторых цехах производство не останавливается даже в выходные дни и праздники, потому что каждый упущенный час времени - это недополученная прибыль - единственный источник финансирования предприятия...

В течение тех нескольких августовских дней Богуслаев не покидал завод. А 23 августа в 10 утра руководители заводских подразделений выступили перед своими коллективами и передали слова генерального: "Наша задача - качественные двигатели. Это было и остается главным!" И это направление вектора основного приложения сил работает и по сию пору, позволяя предприятию жить и работать, несмотря ни на что.

Именно тогда в Богуслаеве с особой силой и убежденностью проявилось чувство личной ответственности за судьбу научно-инженерного дела в целом. Для него было предельно ясно, что он обязан его поддерживать и защищать всеми силами. В противном случае, всего лишь через несколько лет защищать будет нечего.

В начале 1990-х годов для решения фундаментальных проблем требовалось выходить за региональные рамки. Так, в МАПе (Межрегиональной ассоциации промышленников, которая фактически стала его детищем, а Вячеслав Александрович Богуслаев еще в 1992 году был избран её президентом) удалось объединить промышленников из 17 областей Украины.

В начале 1992 года налаживавшееся десятилетиями взаимодействие оказалось перечеркнуто неожиданно возникшими таможенными барьерами. Одновременно с этим заметно уменьшилось количество заказов на изготовление в Запорожье двигательных установок. Несмотря на то, что альтернативы многим из них практически не было, стали появляться надуманные предлоги, чтобы урезать, а то и вовсе отказаться от совместной работы российско-украинской кооперации, которая десятилетиями задавала тон в мировом авиадвигателестроении. И продолжение действий в этих условиях также было одним из объектов постоянного и самого пристального внимания Вячеслава Александровича.

Вот несколько строк из статьи Вячеслава Александровича: "В конце 1980-х - начале 1990-х годов была создана на предприятии мощная группа прогнозирования путей его адаптации к условиям рыночной экономики. Вскоре по рекомендациям этой группы приступили к решению нескольких задач. Прежде всего, самостоятельно провели обстоятельные презентации на тех рынках, на которых традиционно закрепились наша продукция еще с советских времен. При этом мы попутно выявили многие серьезные недостатки в работе с нашей техникой и наметили оптимальные формы дальнейшего взаимодействия с прежними партнерами. В зарубежных деловых контактах нашли выгодных инвесторов, основным требованием которых была приватизация госсобственности".

Борьба за приватизацию предприятия продолжалась почти пять лет. В итоге, трудовой коллектив предприятия стал абсолютным юридическим хозяином своей собственности - ключевых процентов акций. У государства не было ни одной акции, а остальные распределились среди множества акционеров, как своих, так и зарубежных, не способных вмешиваться, впрочем, в деятельность стратегического менеджмента предприятия. Именно с началом приватизации связано приобретение предприятием нового названия - "Мотор Сич", в котором сосредоточить два знаковых для запорожцев слова: мотор и Сич, т.е. Хортица, казачья вольница. К слову, возрождение





Запорожского казачества напрямую связано с Богуслаевым. Изучая историческое прошлое Запорожского края, Вячеслав Александрович все-

гда стремился сделать доступным его культурное наследие для всех его жителей. Благотворительность в его понимании - это нечто большее, чем помощь людям, нуждающимся в поддержке и заботе. В первую очередь, это забота о духовности, сбережение народных традиций, равнодушие к судьбе ближнего.

**Назначение Богуслаева директором** крупнейшего авиадвигателестроительного предприятия пришлось на время, когда все большую популярность начали приобретать гражданские вертолеты Ми-17 и Ка-32, оснащавшиеся различными модификациями изготавливаемых в Запорожье двигателей ТВЗ-117. Одновременно шёл процесс по ремоторизации на этот же новый двигатель широко распространённого в мире и отлично зарекомендовавшего себя в самых различных качествах вертолёт Ми-8.

К выполнению этой чрезвычайно сложной работы запорожским двигателестроителям довелось приступить в условиях острой необходимости получения новых заказов на производство двигателей. Неудивительно, что с начала 1990-х годов еще одним, и едва ли не центральным видом деятельности Богуслаева стал непрерывный мониторинг потенциальных рынков покупателей авиадвигателей.

При этом каждый летательный аппарат, оснащённый новыми запорожскими двигателями, являл собой новую страницу в развитии гражданской авиации. Это уникальные по грузоподъёмности, возможностям и надёжности транспортники Ан-225 "Мрия" и Ан-124 "Руслан", транспортно-пассажирский гидросамолёт-пожарный Бе-200 - исключительных и до сих пор не достижимых другими полётных и деловых качеств, перевозчики ближних магистралей Ан-140 (во многом - следствие инициативных разработок запорожских моторостроителей, специально спроектированных по инициативе генерального директора предприятия ТВЗ-117ВМА-СБМ1, с внешним валом винта и задним выносным редуктором) и Ан-148. Все они стали такими во многом благодаря разработанному и производимому в Запорожье на "Мотор Сич" под руководством Богуслаева авиационным двигателям.

Именно на эти двигатели - в частности на развитие двигателя Д-436(Т1, Т2 и Т3) был ориентирован выпуск перспективных пассажирских самолётов: ближнемагистрального Ту-334 вместе с Ту-204-300, Ту-204 и Ту-214, которые должны были войти в состав унифицированной линейки перевозчиков, способной обеспечить



транспортную от 70 до 210 пассажиров на расстоянии от 3000 до 9000 км. Наряду с пассажирским вариантом была разработана и грузо-

вая модификация Ту-334. Дальнейшими планами также предусматривалось, что модифицированными двигателями Д-436Т1 будут оснащаться пассажирские самолёты Ту-134, Як-42, Ан-72 и Ан-74.

Серийное производство самолёта Ан-140 было развернуто на Харьковском государственном авиационном производственном предприятии, на самарском авиационном заводе "Авиакор", а также на одном из авиазаводов в Иране, где они очень востребованы, в частности, используются при патрулировании границ. За создание двигателя на Ан-140 Богуслав был удостоен высшей государственной награды - звания героя Украины с вручением ордена Державы.

XXI век начался для Богуслаева с того, что он, руководитель крупнейшего авиадвигателестроительного предприятия Украины, стал проявлять активный интерес к вертолестроению, которое на многие годы вперед оказалось для него одной из основных перспективных тем.

Выполнение этой работы началось с ремоторизации отлетавших уже не один десяток лет вертолетов Ми-8Т и Ми-2. Недалеко от аэродрома Запорожья "Мотор Сич" восстановила два ангара, где специалисты предприятия начали возвращать вертолеты к жизни. Замысел оказался весьма своевременным. Во многих странах начали выводиться из эксплуатации тысячи вертолетов с невыработанным ресурсом. Из разошедшихся по всему миру 22 тысяч вертолетов Ми-8 поднимались в воздух лишь 7-8 тысяч!

В 2011 году при поддержке "Мотор Сич" была восстановлена производственная деятельность Винницкого авиационного завода в части ремонта вертолетов Ми-2. Тогда же на "Мотор Сич" начались работы по модернизации силовой установки этих вертолетов - замене изготовлявавшихся в Польше двигателей ПД-350 на запорожские АИ-450.

Новый вертолётный двигатель ТВЗ-117ВМА-СБМ1В производства АО МОТОР СИЧ открыл новую эру для самого массового двухдвигательного вертолёт в мире - Ми-8. Проведенная на мощностях завода ремоторизация позволила вертолету установить несколько мировых рекордов в своем классе. На испытаниях вертолета Ми-8МТВ, проведенных 19 мая 2010 года на аэродроме Конотопского авиаремонтного завода, вертолет поднялся за 13 минут на высоту 8100 метров! А в мае 2018 года вертолет Ми-8МТВ с двигателями ТВЗ-117ВМА-СБМ1В серии 4Е серии в классе Е-1 установил уже 12 мировых рекорд по скороподъемности на 3 и 6 км.

Проведенный на предприятии анализ статистических данных по их эксплуатации показал, что парк Ми-8Т с двигателями ТВ2-117 почти в пять раз превышает парк более совершенных вертолетов Ми-8МТВ с двигателями ТВЗ-117. При этом годовой налет Ми-8Т также практически в пять раз выше, а наработка на один инцидент Ми-8Т в 1,56 раза выше, чем вертолета Ми-8МТВ. Наибольшее количество отказов также приходится на двигатель ТВ2-117. Учитывая высокую эксплуатационную надежность Ми-8Т и прекращение производства ТВ2-117 при том, что ресурс планера вертолета вполне достаточен, целесообразность замены двигателя ТВ2-117 на ТВЗ-117ВМА-СБМ1В серии 4Е (модификации двигателя ТВЗ-117ВМА-СБМ1В) была вполне обоснована. Подобная замена обеспечи-

вала получение этой заслуженной машиной 30% экономии по расходу топлива, что влияло не только на дальность и грузоподъем-



В.А. Богуслав с А.А. Саркисовым, В.М. Чуйко и М.И. Каштаном



Богуслаев и его "Надія"

составить всего два с половиной года. После этого использование новых двигателей становилось прибыльным.

Первый полет модернизированного подобным способом вертолета, получившего обозначение Ми-8МСБ, состоялся 16 июня 2011 года на аэродроме "Мотор Сич". А 15 августа 2013 года Ми-8МСБ поднялся на недостижимую раньше для вертолета высоту - 9 150 м, установив мировой рекорд для двухдвигательных вертолетов!

14 ноября 2012 года распоряжением Кабинета Министров Украины В.А. Богуслаев был назначен генеральным конструктором по созданию и модификации вертолетной техники. Уже в мае следующего года, на выставке "HeliRussia" "Мотор Сич" предьявил ее посетителям интригу - макет вертолёта МСБ-2 - новой генерации Ми- 2. Многие с интересом рассматривали просторную кабину и удобное рабочее место пилота. Дважды на стенд "Мотор Сич" наведывался Сергей Игоревич Сикорский, сын великого русского авиаконструктора, консультант американской фирмы "Сикорский Эйркрафт". В августе 2017 года вертолет МСБ-2 "Надія" совершил свой первый полет. И теперь, волею запорожских моторостроителей в небе можно видеть не только крылатую Мечту - Мрію, но и лёгкую Надежду - Надію!

**Вслед за этим, подтверждения** о том, что они находятся на правильном пути, запорожцы начали получать буквально со всего света. Так, в мае 2013 года, незадолго до открытия в Москве выставки "HeliRussia" стало известно, что вертолет Ми-17 ВВС Перу перелетел с грузом через горные вершины Анд, высота которых достигает 6300 метров. Ми-17 летели парой. Один вертолёт, оснащенный двигателями предыдущего поколения, не смог подняться выше 6000 метров, и был вынужден вернуться, а второй, оснащенный запорожскими двигателями ТВЗ-117-СБМ1В, пролетел над горами на высоте свыше 7000 метров и выполнил задачу. Это событие оказалось знаковым для перуанских вертолётчиков, ведь их страна разделена Андами, и чтобы обойти горы и попасть из одной части Перу в другую требуются сутки.

**Стоит заметить, что практический подход** к любому выполняемому делу - личное качество Вячеслава Александровича и теперь - марка всей "Мотор Сич". В Советские и Перестроечные времена на все производственные предприятия спускался от

министерства

плана по "товарам народного потребления", ТНП, который многие рассматривали как гирию на шею. В Запорожье - не то. То, что дела-

лось здесь под флагом "ТНП", составляло ритейлеров и заказчиков выстраиваться в длинные очереди и приносило немалый доход предприятию.

Потому как ерунды не делали, но только то, что проверенно имело спрос. Для этого на предприятии было создано научно-производственное управление, в состав которого вошли подразделения, занимающиеся маркетингом, разработкой, изготовлением, испытанием и доводкой новых изделий, разработкой и внедрением в серийное производство новых технологий, разработкой, изготовлением и внедрением в производство высокопроизводительного специального технологического оборудования. В перестроечные времена именно товары народного потребления стали для предприятия одним из способов выживания и сохранения уникальных технологий. А о товарах "Мотор Сичи" для медицины легенды ходят не только по Украине, но и далеко за её пределами.

Примерно такой же подход у "Мотор Сич" к вопросам собственной кадровой политики, неременной частью которой здесь полагают "социальную сферу", полагаемую на иных предприятиях непрофильной. На "Мотор Сич" сохранили все то лучшее, что было в социалистической системе хозяйства, в первую очередь, постоянную заботу о трудящихся, социальные гарантии, общедоступное медицинское обслуживание и отдых. И такой подход даёт эффект в виде очереди запорожской молодёжи на рабочие места на предприятии.

По той же причине - заботе о собственных кадрах - "Мотор Сич", руководимый Богуслаевым, фактически, руководит спортивной работой в Запорожье: содержат дворец спорта, финансируют городскую команду по гандболу (кстати - юношескому увлечению Генерального). В Запорожье издаётся заводская многотиражка "Мотор" и поддерживается республиканская газета "Позиция". И в нашем журнале постоянно появлялись содержательные статьи и Богуслаева и ведущих специалистов "Мотор Сич", что делает "Двигатель" более содержательным.

И уж совсем редкое в наше время: осенью 2012 года Вячеслав Александрович Богуслаев ввел в строй в Запорожье еще один объект - Музей техники Богуслаева. За многие десятилетия до этого, в 1936 году на территории завода №29 на базе Бюро технической информации был организован музей авиамоторов. В послевоенные годы музей воссоздали в качестве заводского музея "Трудовой славы". 28 апреля 1988 года Министерство культуры Украины присвоило этому весьма содержательному и представительному музею звание "Народного".

Новая эра в его истории началась в 2012 году, когда всего за 10 месяцев по специальному проекту было рекон-



С.И.Ф. Кравченко



В.М. Чуйко, С.И. Сикорский, В.А. Богуслаев



Открытие Музея техники Богуслаева



В.А. Богуслав с космонавтами А.А. Леоновым и В.В. Терешкова

струировано здание бывшего авиационного техникума, находящегося на территории парка им В.Я. Климова. Музей техники обрел не только новое имя, светлое

просторное помещение и богатейшие коллекции экспонатов, но и вошел в число главных экскурсионных объектов Запорожья. Здесь представлена вся история авиации с момента ее зарождения - не только авиадвигатели, но и модели самолетов, стенды, посвященные пионерам воздухоплавания, выдающимся авиаконструкторам и летчикам, совершавшим героические подвиги. В музее также разместились коллекции самоваров, мотоциклов, оружия, которые многие годы собирал Вячеслав Александрович. И всё это собрание позволяет сотрудникам предприятия, особенно молодежи, ощущать своё место на передовой технического прогресса.

**Богуслав - личность настолько многогранная**, что практически невозможно назвать те сферы жизни общества, в которых бы он не проявил себя специалистом высокого класса. Так, по его настоянию 4 сентября 1995 года с благословения архиепископа Запорожского и Мелитопольского Василия в здании бывшего кинотеатра была зарегистрирована Свято-Андреевская религиозная община Украинской Православной Церкви. А в 2001 году, на Рождество Христово, владыка Василий освятил новый Свято-Андреевский собор, отслужил в его стенах первую праздничную литургию.

Создание Храма стало не единственным деянием запорожцев по увековечиванию памяти апостола Андрея Первозванного.

В 2003 году рядом с храмом был установлен и освящен 5-метровый бронзовый памятник апостолу Андрею Первозванному скульпторов Н.С. Соболя и Н.Н. Соболя.

Памятник и храм образовали единый архитектурный комплекс, стали символами духовного возрождения украинского народа, зримым воплощением славянского духа.

За годы, прошедшие с момента завершения строительства, собор обрел не только любовь запорожцев, но и стал для многих храмом души. В праздники здесь многолюдно. Особенно 13 декабря, когда весь православный мир отмечает память Святого апостола Андрея Первозванного.

В 2004 году Вячеслав Богуслав стал лауреатом международной премии Фонда Андрея Первозванного "Вера и Верность" за укрепление российско-украинского сотрудничества, создание в городе Запорожье кафедрального собора во имя Святого Всех-

вального апостола Андрея Первозванного и памятника апостолу Андрею. Кавалер орденов Трудового Красного Знамени, Знак Почета за заслу-

ги трех степеней, лауреат Государственной премии Украины в области науки и техники, дважды лауреат общенациональной программы "Человек года".

В ноябре 2003 года награжден орденом Преподобного Сергия Радонежского II степени Русской Православной Церкви.

При активном участии АО "Мотор Сич" и лично В.А. Богуслава в Запорожье прошел Собор народов России, Украины, Беларуси (17-19 мая 2004 г.), приуроченный к 350-летию Переяславской Рады - важнейшей вехи в истории славянского мира. Цель проведения Собора народов России, Украины, Беларуси - содействие процессу преодоления разобщенности народов трех государств и всего славянства на основе углубления процессов интеграции в сферах духовной жизни, культуры, образования, информации, экономики, науки.

**Для Богуслава ни в чем не существует мелочей.** Будь то бытовые проблемы микрорайона, в котором живут работники "Мотор Сич", или установка памятника Андрею Первозванному. Масштаб этих задач различен, но для Богуслава все они имеют одинаковую значимость.

Но, безусловно, главное дело его жизни - это "Мотор Сич", где он в течение трех десятилетий находится во главе процесса создания удивительного сплава из людей и металла, приводящего к созданию лучших в мире авиационных двигателей.



С.Д.О. Рогозиным



**Присоединяемся к общему хору поздравлений Вячеслава Александровича с 80-летием: Многих лет! Многих радостей: любви, здоровья и счастья - себе и близким! И ещё многих и многих сбывшихся мечтаний на этой Земле.**



Вручение премии "Вера и верность"