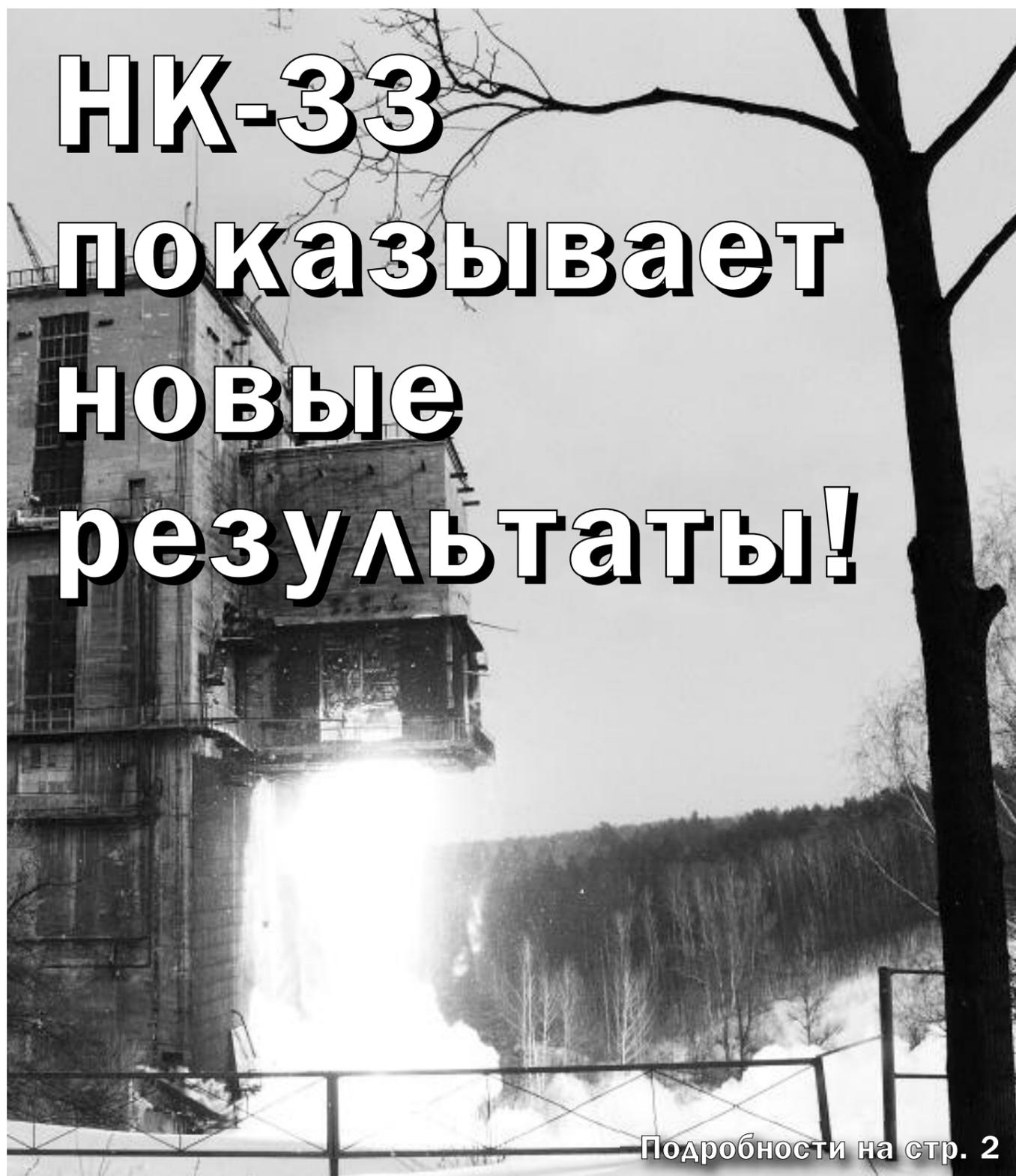


ИСПЫТАНИЯ

«Лунный» двигатель возвращается в «российский космос»

НОВОСТИ



НК-33 показывает новые результаты!

Подробности на стр. 2

Милые женщины! Дорогие коллеги!

В этот весенний праздничный день примите наши сердечные поздравления и слова искренней благодарности за ваш безупречный труд в нашем коллективе.

Вы всегда были и остаетесь надежной опорой в решении наших общих задач.

От вашей активной жизненной позиции сегодня во многом зависит будущее нашей компании, а значит, наше общее благополучие. Сейчас на предприятии нет ни одного направления деятельности, где бы не трудились наши женщины. Вы сумели реализовать себя в производстве и бизнесе, науке и общественной жизни, социальной и финансовой сферах.

Независимо от капризов погоды в наших сердцах – это всегда самый теплый и ясный день весны, любви и красоты – всего, что составляет сущность женщины!

Пусть сбудутся все ваши мечты и надежды, а невзгоды обойдут вас и ваш дом стороной.

Пусть близкие каждый день радуют вниманием и любовью.

Желаю вам полностью реализовать себя, сохраняя при этом женственность, красоту, желание любить и быть любимой.

Крепкого вам здоровья, счастья, успехов, светлых и радостных дней на вашем пути!

Исполнительный директор

Н.Ф. Никитин

Выполнили обязательства

В середине февраля ОАО «Кузнецов» завершило отгрузку двигателей по «Программе 1» в адрес «ЦСКБ-Прогресс», выполнив тем самым контрактные обязательства 2010 года. И хотя передача двигателей была завершена с небольшим опозданием, необходимо отметить, что в прошлом году впервые за постсоветское время объем заказов по этой тематике вырос на 30%. В 2011 году этот портфель заказов увеличиться еще на 20%.

Спорят о цене

Специалисты ОАО «Кузнецов» 24 февраля в Коломне провели совместное совещание со специалистами ОАО «ВНИКТИ» («дочка» РЖД) по проекту «Газотурбовоз». Ключевой вопрос обсуждения – стоимость «жизненного цикла» локомотива. На основе данных, предоставленных железнодорожниками, нашим экономистам вновь предстоит рассчитать стоимость двигателя для газотурбовоза. В конце марта на совещании под председательством вице-президента РЖД Валентина Гапановича будут утверждены основные параметры проекта и дальнейший план работ. В настоящее время в Щербинке проводятся слесарно-конструкторские работы для оценки состояния двигателя газотурбовоза после испытаний, проведенных в ноябре 2010 – январе 2011 г.

Две победы за неделю

Ветераны ОАО «Кузнецов» стали бронзовыми призерами Кубка России по волейболу, выступив в составе сильнейших команд своей возрастной группы на чемпионате, проходившем 20-27 февраля. Победителей наградили почетными грамотами Федерации волейбола России. А уже 26 февраля сборная команда волейболистов предприятия заняла 2-е место в соревнованиях Обкома профсоюзов трудящихся авиационной промышленности, проводившихся среди команд авиапредприятий Самары.

Надо чаще встречаться

1 марта Клуб «Победа» собрал более 260 ветеранов труда ОАО «Кузнецов» на очередную встречу. Председатель совета ветеранов Нина Малкина и заведующий отделом охраны труда профсоюза Владимир Калинин поздравили ветеранов с Днем защитника Отечества и наступающим Международным женским днем. После чего с концертом выступил хор «Волжские зори».

ВКРАТЦЕ

Выходим
на финишную прямую

28 февраля акционеры ОАО «Кузнецов» на внеочередном собрании приняли решение о реорганизации Общества путем присоединения к нему ОАО «СНТК им. Н.Д. Кузнецова», ОАО «СКБМ» и ОАО «НПО «Поволжский АвиТИ». Это решение поддержали также акционеры присоединяемых обществ. Таким образом, Объединенная двигателестроительная корпорация приступает к завершающей фазе консолидации своих самарских двигателестроительных активов.

Решение об объединении предприятий самарского двигателестроительного комплекса в одно целое было принято основным акционером ОАО «Кузнецов», ОАО «СНТК им. Н. Д. Кузнецова» и ОАО «СКБМ», «ОПК «Оборонпром» еще в марте 2009 года. Выход из предбанкротного состояния, в котором оказались самарские заводы, оптимизация производства и сокращение расходов, как и в целом, реализация антикризисной программы более эффективна под единым брендом.

Фактически как «единый организм» ОАО «Кузнецов», «СНТК им. Н.Д. Кузнецова», «Винтайский машиностроительный завод» и ОАО «СКБМ» работают с прошлого года, когда завершилась реорганизация управленческого состава.

Однако для проведения завершающих юридических процедур по объединению необходимо было получить «зеленый свет» от акционеров всех предприятий, входящих в самарский двигателестроительный комплекс.

28 февраля акционеры ОАО «Кузнецов» одобрили реорганизацию путем присоединения к предприятию ОАО «СНТК им. Н.Д. Кузнецова», ОАО «СКБМ» и ОАО «НПО «Поволжский АвиТИ».

За реорганизацию проголосовали 99,8% от принявших участие в собрании акционеров. Также было принято решение об увеличении уставного капитала ОАО «Кузнецов» путем размещения дополнительных обыкновенных акций, которые будут конвертированы из акций присоединяемых обществ по следующей схеме:

- в одну обыкновенную акцию ОАО «Кузнецов» будет конвертировано две обыкновенные акции ОАО «СНТК им. Н.Д. Кузнецова», три акции ОАО «СКБМ» и семь обыкновенных акций ОАО «НПО «Поволжский АвиТИ»;

- две привилегированные акции ОАО «СНТК им. Н.Д. Кузнецова» и семь привилегированных акций ОАО «НПО «Поволжский АвиТИ» будут конвертироваться в одну обыкновенную акцию ОАО «Кузнецов».

По оценкам специалистов уставный капитал ОАО «Кузнецов» может увеличиться за счет конвертации на 155 тысяч обыкновенных акций.

Также на внеочередных акционерных собраниях, которые состоялись на ОАО «СНТК им. Н.Д. Кузнецова» и ОАО «СКБМ» 28 февраля, а на ОАО «НПО «Поволжский АвиТИ» -

1 марта, вопрос о реорганизации обществ путем присоединения к ОАО «Кузнецов» решен положительно большинством голосов.

ИСПЫТАНИЯ

«Лунный» двигатель возвращается в «российский космос»

НК-33 показывает новые результаты!

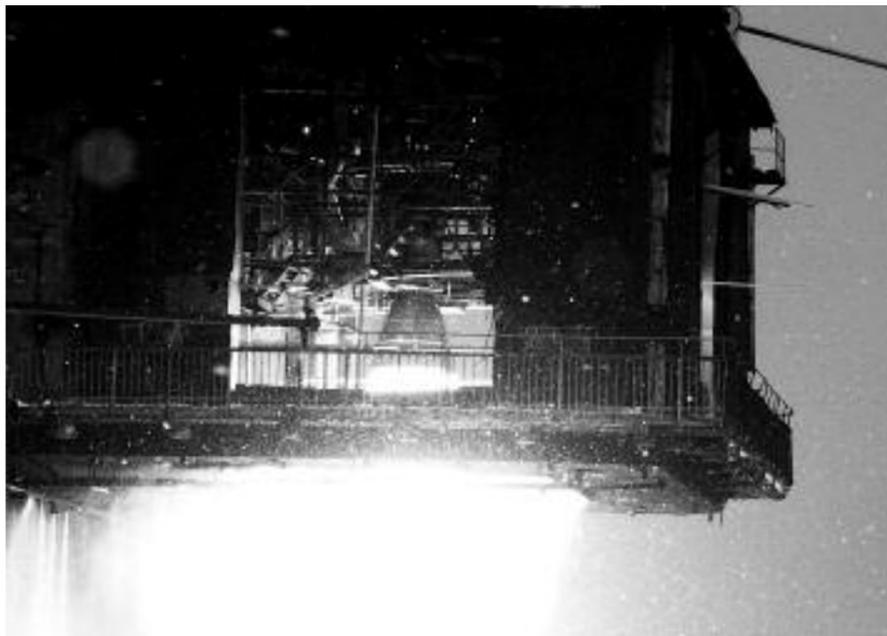
Последние две недели работа на испытательном комплексе «Винтай» была напряженной. Свои первые испытания проходил двигатель НК-33А, модифицированный из легендарного «лунного» двигателя НК-33 для ракеты-носителя «Союз-2-1в», создаваемой сейчас ФГУП «ЦСКБ-Прогресс».

«Союз-2-1в» - первая самарская ракета легкого класса. А потому и двигатель для нее нужен особый. И оказалось, что лучше всего для новой ракеты подходит- изготовленный еще в 1972 году - НК - 33.

«Мы только сейчас, спустя треть века, начинаем узнавать, какие возможности были заложены создателем НК-33 Николаем Кузнецовым в свою машину», - говорил ранее исполнительный директор ОАО «Кузнецов» Николай Никитин. И был

зал беспрецедентный результат – суммарная продолжительность 600 секунд (в 2,5 раза больше, чем требуется для вывода Taurus II на орбиту).

Но по планам NASA Taurus II будет стартовать с космодрома Уоллопс (Wallops) в Западной Виржинии. Запуск легкого «Союза» должен состояться с космодрома Плесецк, а климатические условия в Архангельской области далеки от континентального климата американского штата. Поэтому опытный двигатель НК-33А уже сейчас проходит испытания на минимальных и максимальных температурах. Так, для испытаний, которые состоялись 3 марта на испытательном комплексе «Винтай» температура керосина была снижена до минус 42 градусов и это при том, что градусник уличного термометра показывал всего лишь минус 12 градусов.



абсолютно прав, с каждым новым испытанием НК-33 доказывает свою уникальность и надежность.

Еще в прошлом году на огневых испытаниях для американской ракеты Taurus II, где также будет использоваться этот двигатель, двигатель пока-

несмотря на то, что этому двигателю почти 40 лет и большую часть из них он простоял на складе, НК-33А уверенно отработал на стенде 250 секунд, показав тягу в 100%.

«С учетом первого испытания, которое состоялось в конце февраля,

Есть данные

Тем временем на сайте компании Orbital (<http://www.orbital.com/NewsInfo/>) появилась информация, что оба двигателя НК-33(AJ-26), которые планируются к установке на ракету Taurus II, после успешных испытаний отправлены на космодром Уоллопс. После интеграции двигателей, первая ступень ракеты пройдет еще одни огневые испытания. По прогнозам компании эти испытания состоятся летом.

двигатель отработал 350 секунд, это три ресурса [времени работы двигателя при запуске – прим. ред.] и это беспрецедентно» - отметил главный конструктор ОАО «Кузнецов» Валерий Данильченко.

По словам Данильченко, на испытываемом двигателе НК-33, специально для ракеты «Союз-2-1в», были заменены и доработаны почти 30 позиций: электропроводка, приводы, система зажигания и т.д. Все эти системы четко, без сбоев, сработали на прошедших испытаниях. Но чтобы окончательно подтвердить свою надежность, испытываемый на этой неделе при низких температурах двигатель, в конце марта подвергнется испытаниям с нагретым до плюс 35 градусов керосином. И в случае успешного прохождения следующего «экзамена» двигатель станет неким аналогом для доработки существующих сейчас НК-33 и поставки их на ракеты «Союз - 2-1в».

По плану наших конструкторов, испытания двигателей, которые будут установлены непосредственно на ракеты, пройдут в конце апреля, а старт «Союз-2-1в» планируется уже на III квартал этого года.

Милые женщины!

Сердечно поздравляем вас с самым красивым весенним праздником – днем 8 Марта.

Пусть начало Весны принесет вам хорошее настроение, новые планы, желания и творчество во всей вашей жизни!
Будьте всегда прекрасны, любимы и счастливы!

Управляющий директор
ОАО «УК «ОДК»

Д.Ю. Колодяжный



Женщина умнее мужчин. Вы когда-нибудь слышали о женщине, которая бы потеряла голову только оттого что у мужчины красивые ноги?

Фаина Раневская

Дополнительное соглашение к коллективному договору ОАО «Моторостроитель» на 2010 год

Работодатель в лице представителя - Исполнительного директора НИКИТИНА Н.Ф., действующего на основании Устава и доверенности от 30.12.2010 года, с одной стороны, и работники, в лице Председателя ППО РЫБАЛКО С.Г., действующего на основании решения профсоюзной конференции работников от 12 марта 2008 года, с другой стороны, на основании решения конференции работников (Протокол конференции от 17 февраля 2011г.), в соответствии со ст. 44 ТК РФ, заключили соглашение о следующем:

1. Продлить действие Коллективного договора ОАО «Моторостроитель»

2010 года на один год.

2. Внести изменения в Коллективный договор и его Приложения на 2011 год с учетом изменений федеральных законов и рекомендаций консультанта Управления трудовых отношений департамента труда и занятости населения Самарской области.

3. Настоящее дополнительное соглашение вступает в силу с момента его подписания сторонами и действует в течение года.

4. Настоящее дополнительное соглашение составлено в 3 экземплярах, имеющих одинаковую юридическую силу, и является неотъемлемой частью Коллективного договора ОАО «КУЗНЕЦОВ» на 2010 год.

Изменяемые нормы	Основания изменений	Текст изменений, вносимых в КД, комментарии
Наименование организации	Протокол № 29 от 05.04.2010 внеочередного общего собрания акционеров	«Открытое акционерное общество «Моторостроитель» заменить на «Открытое акционерное общество «КУЗНЕЦОВ»
Раздел 1, пункт 1.5		Слова «При поступлении на работу» заменить словами «При приеме на работу» Добавить фразу:... «и иными локальными нормативными актами, непосредственно связанными с трудовой деятельностью работника»
Раздел 1, пункт 1.6		Исключить
Текст КД		Слова по тексту КД «администрация» заменить словами «работодатель»
Текст КД		Слова «сотрудники» заменить словами «работники»
Раздел «Обязательства и ответственность сторон»		1-й абзац исключить
Раздел «Обязательства и ответственность сторон»		Абзац 3 – слово «цеховых» исключить из текста
Раздел «Обязательства и ответственность сторон»		Слова абзаца 5 и 6 «Невыполнение подразделениями предприятия мероприятия Коллективного договора в установленные сроки, непредставление или задержка отчета о выполнении или сообщении сведений, не соответствующих действительности, расценивается как невыполнение служебных обязанностей их руководителями. За 2-кратное невыполнение мероприятий Коллективного договора без объективных причин к руководителям подразделения принимаются меры административного или дисциплинарного воздействия» заменить словами: «В период действия коллективного договора, при условии соблюдения его требований, Стороны обязуются устранять причины и обстоятельства, которые могут повлечь возникновение конфликтных ситуаций, коллективных трудовых споров»
Раздел 3, пункт 3.2		Заменить в 1-м абзаце «4-й кв.2009г.» на «4 кв. 2010г.»
Раздел 3, пункт 3.7		После слов: «за неиспользованные отпуска» добавить слова: «а также оплаты среднего заработка при направлении работника в служебную командировку». Далее по тексту
Раздел 4, пункт 4.4		В 3-м абзаце слова «и работы в дни отдыха, не предусмотренных графиком» заменить на слова: «и работ в выходные дни и нерабочие праздничные дни»
Раздел 5, пункт 5.3		Добавить абзац: «Для работников, работающих посменно, установить суммированный учет рабочего времени. Порядок введения суммированного учета рабочего времени установить в Правилах внутреннего трудового распорядка. (ст.104 ТК РФ)»
Раздел 6, пункт 6.1.1	от 24.07.2009 № 213 – ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ и признании утратившими силу отдельных законодательных актов РФ»	Фразы: «III степень ограничения способности к трудовой деятельности - семикратного годового заработка пострадавшего; II степень ограничения способности к трудовой деятельности - трехкратного годового заработка пострадавшего; I степень ограничения способности к трудовой деятельности - двукратного годового заработка пострадавшего. Заменить словами: I группа - семикратного годового заработка пострадавшего; II группа - трехкратного годового заработка пострадавшего; III группа - двукратного годового заработка пострадавшего».
Раздел 6, пункт 6.7	29 декабря 2006г. № 255 – ФЗ ст. 3 в редакции от 08.12.2010 № 343 -ФЗ	Слова: «Оплату первых двух дней по временной нетрудоспособности вследствие заболевания или травмы (за исключением несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний) работнику»... заменить на слова: «Пособие по временной нетрудоспособности вследствие заболевания или травмы (за исключением несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний) за первые три дня работнику» ... далее по тексту
Раздел 8, пункт 8.1.3		Заменить дату: «01.02.2010г.» на: «01.02.2011г.»
Раздел 9, пункт 9.5		В первом абзаце слова «расторгнут или» - исключить.
Приложение 1 «Правила внутреннего трудового распорядка»		Приведены в соответствие с ТК РФ определения, указанные в рекомендациях Департамента труда от 23.04.2010г. № 39/03 Приложение 1 «Правила внутреннего трудового распорядка» Стр. 6
Приложение 2 «Часовые тарифные ставки»	Приказ № 995 от 29.11.2010	Приложение 2 «Часовые тарифные ставки» Стр. 7
Приложение 4 «График работы на 2011 год для работников при пятидневной рабочей неделе с двумя выходными днями»	Приказ № 973 22.11.2010	Приложение 4 «График работы на 2011 год для работников при пятидневной рабочей неделе с двумя выходными днями» Стр. 8
Приложение 5 «Время начала работ и продолжительность смен»	Приказ № 87 28.01.2011	Приложение 5 «Графики работы и регламент перерывов на ОАО «КУЗНЕЦОВ» Стр. 9 – 12
Приложение 7 «Список работ, профессий и должностей с вредными условиями труда, работа в которых дает право на дополнительный отпуск»		Приложение 7 «Список работ, профессий и должностей с вредными условиями труда, работа в которых дает право на дополнительный отпуск» Стр. 13-35
Приложение 10 «Спортивные и культурно-массовые мероприятия для работников предприятия» 2010 г.	Приказ № 660 от 31.08.2010	Приложение 10 «Спортивные и культурно-массовые мероприятия для работников предприятия на 2011 год» Стр. 36
Приложение 17 «График проведения аттестаций рабочих мест по условиям труда в подразделениях предприятия в 2010 году»		Приложение 17 «График проведения аттестации рабочих мест по условиям труда в подразделениях предприятия в 2011 году» Стр. 37

ВАЖНО



Кто нас будет лечить?

В конце января 2011 года на ОАО «Кузнецов» были сокращены штатные единицы бюро охраны здоровья. Оно состояло из 16 медработников: 4 медсестер, 7 врачей, а также фельдшеров и заведующей отделением врачей общей практики. «ВМ» выяснило, с чем связано решение о сокращении этих штатных единиц, и кто будет заниматься здоровьем работников предприятия.

Как пояснил советник исполнительного директора по социальным вопросам Алексей Ананченко, принципиальное решение о выведении за штат работников бюро охраны здоровья было принято еще в конце 2009 года. Тогда у предприятия истек срок лицензии на ведение медицинской деятельности и в результате детального анализа ситуации, принимая во внимание финансовое состояние завода на тот момент, было принято решение лицензию не продлевать.

Изначально этот разрешительный документ выдавался в то время, когда у предприятия имелась собственная полноценная медсанчасть, но постепенно на предприятии остался лишь небольшой штат медицинского персонала. «Начиная с 2001 года работники бюро работали на заводе по совместительству, являясь постоянными работниками ММУ МСЧ №1», - пояснили в отделе кадров дирекции по персоналу и социальным вопросам. Конечно, для них сохранялись все социальные выплаты и льготы, как и всем заводчанам. В связи с реформированием службы главного инженера, куда входило медбюро, и оптимизацией численности персонала было принято решение о сокращении медицинских работников. Однако это не означает, что людей в белых халатах, готовых оказать первую помощь, больше не будет на предприятии. Несмотря на сокращение медиков из структуры предприятия, медицинское обслуживание работники ОАО «Кузнецов» получать не перестанут. Договор на обслуживание уже заключен с МСЧ №1. Его работники как и ранее, ведут прием в медпункте на территории предприятия и готовы оказать врачебную помощь, выехать в цеха на машине скорой помощи. В бюджете предприятия предусмотрены 4,3 млн рублей на оплату медицинских услуг для работников.

ВОПРОС-ОТВЕТ

В думах о заработной плате

На имя исполнительного директора ОАО «Кузнецов» Николая Никитина в начале этого года поступило несколько обращений от работников предприятий самарского двигателестроительного комплекса с вопро-

сами по начислению их заработной платы и предложениями по ее увеличению. «Время Моторов» публикует ответы, подготовленные Центром сквозного планирования и контроллинга.

«При переводе на ОАО «Кузнецов» по нашей специальности комплектовщик авиационной техники 5 разряда были существенно изменены тарифные ставки с 33,69 рублей в час на 25,823 рубля в час, что привело к резкому снижению заработной платы. Просим перевести нас на тарифную сетку 511, что соответствует 5 разряду – 35,033 рубля в час». Комплектовщики авиационной техники участка сборки двигателей №28, комплекса №4.

В своем ответе директор Центра сквозного планирования и контроллинга Виктор Шпилевой уточнил, что при переводе на ОАО «Кузнецов» все комплектовщики переведены на тарифную сетку 512.

«Действительно стоимость часа 512 сетки 5 разряда на ОАО «Кузнецов» с 1 мая 2010 года составляет 25,823 рубля, но уровень премии для комплектовщиков на «Кузнецове» на 20% выше, чем на «СНТК им. Н.Д.Кузнецова», отмечает в ответе Шпилевой.

При этом, как следует из письма Шпилевого, с 1 февраля этого года введены новые часовые тарифные ставки. И стоимость часа работы по сетке 512 вырастет до 33,57 рубля за каждый час. А в целом, из представленных расчетов следует, что с 1 февраля итоговая заработная плата для комплектовщика 5 разряда выросла с 9176,55 рублей в месяц (было на «СНТК им. Н.Д. Кузнецова») до 11084,82 рублей в месяц (при полном выполнении номенклатурного плана).



Гальваники цеха № 27 (группа 1) также прислали письмо, в котором вместе с просьбой об общем повышении зарплат, просят: «...Разъясните, почему изменилась наша заработная плата? А также просим начислить нам недополученную часть за ноябрь-декабрь...» (письмо датировано декабрем 2010 года).

Как отмечает в своем ответе Виктор Шпилевой, стандарт оплаты труда на предприятии появился лишь 1 сентября 2010 года. До этого момента на предприятии не имелось корпоративных документов, предусматривающих порядок начисления премии рабочим на местах.

В связи с введением стандарта премия до 1 февраля начислялась по новому стандарту, но сохранялась доплата, чтобы сохранить существующий до этого уровень оплаты труда. Так доплата за ноябрь была утверждена в декабре 2010 года и выплачена работникам в январе 2011 года. А доплата за декабрь 2010 года утверждена приказом исполнительного директора в конце января и уже выплачена вместе с февральской заработной платой.

При этом в ноябре прошлого года на предприятии утвержден приказ о введении повременной оплаты труда и повышении тарифных ставок с февраля 2011 года. Для тех, кому при новой системе расчетом грозило уменьшение итоговой оплаты, введены персональные надбавки. Так, к примеру, гальваник 5 разряда цеха №127 при старой системе оплаты труда имел в итоге заработную плату в 14 799 рублей, при новой системе (с учетом новой системы начисления премии и персональных надбавок), его зарплата сохранена на уровне 14 811 рублей.

«Дальнейшее увеличение сложившейся заработной платы будет проводиться в общем порядке в соответствии с экономическими возможностями предприятия и с учетом выполнения производственной программы в 2011 году», отмечает в своем ответе Виктор Шпилевой.

АНОНС

ОАО «Кузнецов» ищет таланты

Творчество и космос

В этом году нам предстоит вместе со всей страной отпраздновать Российский год космонавтики и 50-летие с момента первого полета человека в космос.

В преддверии «космических» праздников, среди которых не только 12 апреля, но и 100-летие выдающегося конструктора Николая Кузнецова, ОАО «Кузнецов» проводит ряд творческих конкурсов для своих работников и их детей.

Уже сейчас мы ждем ваши эссе как об известных людях космической отрасли, так и о работниках самарского двигателестроительного комплекса, их буднях и праздниках, профессиональных подвигах и научных открытиях на конкурс литературных работ «Жизнь, отданная космосу». Все

желающие принять участие в литературной баталии могут представить свои эссе и зарисовки до конца марта 2011 года.

А с 21 марта стартует конкурс детского рисунка, посвященный космосу. Конкурс будет проводиться среди трех возрастных групп: до 6 лет, с 6 до 9 лет и с 9 до 14 лет. Поощрены будут все.

Рисунки и материалы (электронный вариант обязательен) можно отправить по адресу: motor@motor-s.ru с пометкой «Литературный конкурс», опустить в ящик «Времени моторов» на проходной или принести в Совет молодежи, который располагается в корпусе отдела кадров, на 3-м этаже, комната 31.

Догадки женщин гораздо точнее, чем несомненные факты мужчин.

Редьярд Киплинг

Возвращение на Родину

21 февраля 2011 года исполнилось ровно 10 лет с того времени, когда был осуществлен перегон восьми самолетов Ту-160 с территории Украины в Россию.

По иронии судьбы, а точнее, благодаря политике «и вашим и нашим» тогдашнего президента Украины Леонида Кучмы, одновременно на разных концах аэродрома Прилуки Черниговской области находились американцы и мы. Фирма «Хьюз» рубила и измельчала 7 самолетов, предоставленных украинской стороной за деньги, выделенные США для уничтожения оружия стратегического назначения, от которого Украина тогда отказалась. И мы (прибывшая из России экспедиция, в количестве 100 офицеров и одного представителя промышленности, то есть меня), кто восстанавливал оставшиеся в живых 8 самолетов. Мимо казармы, где нас разместили, проходили огромные грузовики с измельченными размером 10x10 см фрагментами самолетов. А у нас один раз в неделю уходил корабль в Россию. Именно корабль, потому что, когда видишь Ту-160 в полете, понятно, что он плывет в небе. Кстати, у старших техников так и называется должность – «инженер корабля».

А вначале местные военные были в недоумении: «Это ж дрова, – говорили они. – Последнюю каплю керосина из двигателей слили еще шесть лет назад, а ШРы (электроразъемы с содержанием драгоценных металлов) хлопцы «поодкуцывали» сразу». Действительно, входные и выходные устройства двигателей зачехлены не были, роторы вращались от ветра, как ветряные мельницы, в воздухозаборниках лежала многолетняя пыль. А один из самолетов местный прапорщик, видно изрядно хлебнув горилки в карауле, вместо того, чтобы охранять, прострелил из пистолета. На вопрос к бывшему инженеру эскадрильи, знакомому по совместной работе там же

в 1988-1990 годах, а затем инженеру базы разделки: «Володя, как же так?», – последовал мудрый житейский «А шож?... Кстати, мне по секрету сказали, что за разделку самого нового на тот момент самолета №604, в первую очередь, отдельным людям в долларах проплатили отдельно и хорошо.

Но были и положительные моменты: под бдительным американским оком, благодаря старым знакомым, удалось поменять отказавшие на исправные с разделки такие агрегаты, как регулятор сопла и форсажа РСФ-32, турбостартер, привод-генератор ГП-22 и еще кое-что по мелочам. Американцы чувствовали наверное, что мы скоро приедем, или боялись, что украинское руководство еще раз перепродает самолеты за газовые долги.

А наше руководство, в лице тогдашнего президента Владимира Путина, торопило ВВС с перегоном нашей восьмерки. Говорят, что Путин знал конкретно ситуацию по номерам бортов.

Не было вспомогательных средств для работы, не было и обогрева зоны работы. Самолет в буквальном смысле согревался телами лежащих на плоскостях техников, устраняющих неисправности. Многие тогда заработали простудные заболевания. Мне повезло: обошлось двумя растворившимися в керосине и масле комбинезонами да парой расслоившихся ботинок. Практически не работала система объективного контроля, дешифрирующая записи бортовых самописцев, поэтому мне приходилось лично опробовать двигатели и контролировать процесс их работы вживую на месте правого летчика, а затем вместе с летным составом выполнять контрольные пробежки по взлетно-посадочной полосе.

21 февраля 2001 года оркестр грянул «Прощание славянки», и знаменные группы украинского и российского полков, сверкая саблями и медленно чеканя шаг, двинулись навстречу друг

другу, затем, соединившись, замерли в одном строю. Командир корабля в очередной раз показал мне поднятый вверх большой палец руки – «все идет нормально», вывел двигатели на максимальный форсированный режим, журналисты от запредельных децибел закрыли головы руками и последний самолет ушел в Россию.

За коротких два месяца работы с руководством инженерно-авиационной службы у меня сложились дружественные и взаимно доверительные отношения, что способствовало и способствует в большинстве случаев избегать рекламационных актов и находить в трудных ситуациях правильные решения.

О надежности

Прибывшие с Украины двигатели прошли дополнительные проверки и отладки. Впоследствии один из этих самолетов совершил полеты к далеким берегам Венесуэлы и Канады, замечаний по работе двигателя не было. А еще попозже разрешенные ресурсные показатели двигателям были увеличены практически вдвое.

Вот еще пример: при очередном опробовании двигателей произошел помпаж. Офицеры уже готовились к убытию и закупили украинские сувениры в городе. Вздрогнули, услышав мощный хлопок со стороны аэродрома. А молодой техник, находившийся на связи во время гонки двигателей, по словам очевидцев, приподнялся от земли и приземлился на «пятую» точку. Когда я спустился из кабины самолета и спросил его об увиденном, он рассказал, что «сзади было большое пламя...» (то есть из реактивного сопла), а потом, приходя в себя, добавил: «...и спереди тоже» (то есть в воздухозаборнике). Позднее, проведя тщательный осмотр газоздушного тракта с помощью оптических приборов, я убедился, что повреждения его отсутствуют. В тот раз нештатно сработала электронная система управле-

ния двигателем, тогда она часто давала сбой. А в дальнейшем двигатель отработал свой ресурс и был снят по его выработке.



Двигатели разработки Николая Кузнецова до сих пор работают без перебоев

Или вот пример: после авиасалона в Жуковском МАКС-2003 одному из Ту-160 пришлось выполнять проруливание по плохо подготовленной рулежке, в результате чего на вход одного из двигателей попал посторонний предмет. Но мы об этом узнали уже после, когда в приборы увидели очень сильно поврежденные лопатки компрессоров – след от предмета, напоминающего кусок арматуры, который прошел через все каскады, но летчики ничего не почувствовали. Самолет благополучно приземлился в Энгельсе.

Все перечисленные примеры говорят о большом запасе прочности, заложенном при создании двигателя.

Да, бывают дефекты, особенно при учебных полетах в зоне аэродрома. Это и повышенные вибрации, и отказы электроники. Двигатели, да и самолет в целом, «капризничают». Как бы не хотят работать как истребители.

Но под руководством Н.Д. Кузнецова были созданы «умные» двигатели. Когда осуществлялись полеты через Атлантику, Индийский и Тихий океаны, и замечаний, как говорят в авиации, «не привозили» вообще. А это как раз то, для чего все задумывалось и создавалось, все это – Дальняя авиация!

Знаменательно, что в одном строю сейчас стоят поименно самолеты «Николай Кузнецов» и «Валентин Близнюк» – детища Генерального конструктора двигателей НК и Главного конструктора Ту-160.

В феврале и я отметил скромный юбилей – 25 лет работы в отделе авиационных двигателей, и именно на НК-32. И, честно говоря, я горжусь, что в течение этого времени удалось приложить свои знания и опыт для того, чтобы двигатели НК работали без перебоев, а их ресурс увеличивался.

Владимир Гришин,
ведущий инженер отдела
авиационных двигателей
авиабаза Энгельс



Владимир Гришин на авиабазе Энгельс

С прицелом в будущее

В конце февраля на заводе ОАО «Сатурн – Газовые турбины» был открыт новый производственный корпус по пэкиджированию (сборке) газопоршневых установок. На торжественном мероприятии генеральный директор ОАО УК «ОДК» Андрей Реус объявил также о создании в корпорации энергетического дивизиона.

Решение о создании энергетического дивизиона было принято еще в середине 2010 года на совещании, проходившем в Ярославской области под председательством Владимира Путина, однако то, что проекту дан зеленый свет, объявили только сейчас.

По словам Андрея Реуса, энергетический дивизион объединит все возможности предприятий ОДК, которые выпускают двигатели и занимаются пэкиджированием. Создание дивизиона преследует ряд стратегических задач, главная из которых – обеспечить к 2015 году 70% проектов промышленной энергетики российскими энергетическими установками.

Руководителем новой структуры назначен заместитель генерального директора ОАО «ОПК «Оборонпром» Сергей Михайлов. Он сообщил, что основу дивизиона составят базовые предприятия, входящие в ОДК, среди которых НПО «Сатурн», Уфимское моторостроительное производственное объединение, ОАО «Кузнецов», Пермский моторный завод, завод «Климов» в Санкт-Петербурге, ММП им. В.В. Чернышева и др. Головным интегратором и комплексным поставщиком в энергетическом дивизионе станет «Сатурн – Газовые турбины».

«Мы хотим повысить эффективность управления по таким направлениям, как создание газотурбинного оборудования и газоперекачивающих агрегатов, – говорит Михайлов. – Во-вторых, повысить эффективность самого бизнес-процесса созданием этих установок и поставкой их заказчику.

В-третьих, повысить надежность и качество выпускаемых нами изделий. И, в-четвертых, работать с постоянными и будущими клиентами через одно окно».

Для выполнения подобных задач, по мнению Андрея Реуса, понадобится четкая координация действий всех предприятий, входящих в новую структуру.

В настоящее время между ОПК «Оборонпром» и «Интер РАО ЕЭС» обсуждается вопрос взаимодействия по реконструкции большой энергетики. Оборудование на многих бывших подразделениях РАО ЕЭС, а ныне территориальных и объединенных генерирующих корпорациях, морально устарело. Как говорят специалисты, на некоторых станциях до сих пор используют так называемый паросиловый цикл выработки электроэнергии, который является менее эффективным в отличие от парогазового. Для сравнения, КПД на паросиловом цикле составляет от 50 до 60%, в то время как при парогазовом – более 80%.

ОПК «Оборонпром» в рамках будущей совместной программы собирается поставлять «Интер РАО ЕЭС» энергетические объекты, изготовленные на базе предприятия «Сатурн – Газовые турбины». На данный момент здесь освоено строительство газотурбинных энергетических объектов мощностью от 2,5 МВт и выше. Самыми эффективными и востребованными специалистами признают станции мощностью 70-80 МВт.

Как сообщил заместитель генерального директора ГК «Ростехнологии» Дмитрий Шугаев, один яркий пример подобного сотрудничества в Рыбинске уже есть. В настоящее время компаниями «Интер РАО ЕЭС» и General Electric здесь ведется работа по созданию совместного производства установок мощностью 75 МВт.

В компании «Сатурн – Газовые турбины» полагают, что открытие нового производства газопоршневых двигате-

лей позволит расширить модельный ряд выпускаемой продукции мощностью от 500 кВт до 4 МВт, охватив тем самым новый сегмент рынка. Газопоршневые установки позволят предприятиям промышленности утилизировать тепло, высвобождаемое при выработке электроэнергии. КПД этих станций будет на 30% выше, чем газотурбинных. Срок окупаемости такого агрегата, по оценкам специалистов компании, в среднем составит 3-4 года.



Сборка корпусных деталей для установок

Как рассказал генеральный директор «Сатурн – Газовые турбины» Игорь Юдин, в этом году предприятие выпустит первые 10 энергетических агрегатов. Задача состоит в том, чтобы выйти на ежегодный выпуск более 100 агрегатов. По мнению Юдина, новое производство должно окупиться менее чем за 4 года. Расчеты специалистов компании говорят, что прирост производства составит порядка 3 млрд рублей в год.

По словам Андрея Реуса, одним из направлений этой деятельности является локализация в России пэкиджа газопоршневых установок с использованием приводов ведущих мировых производителей.

Помимо понятного интереса со стороны «Интер РАО ЕЭС» в решении задач по модернизации отечественной энергетики, активным потребителем продукции «Сатурн – Газовые турбины» сегодня также является «Газпром». Для одного из главных своих клиентов компания строит объекты для энергоснабжения газовых месторождений, удаленных от традиционных линий электропередачи. Большой сегмент покупателей продукции «Сатурн – Газовые турбины» составляют и нефтегазовые компании. Использование попутного газа в качестве бесплатного топ-

лива на энергетических объектах, построенных здесь на заводе в Рыбинске, помогло нефтяникам решить сразу две проблемы. Во-первых, утилизировать попутный нефтяной газ. И, во-вторых, обеспечить за счет него энергоснабжение месторождений.

Последнее время свою заинтересованность в строительстве новых энергообъектов показали и в РЖД. В настоящее время между компанией «Сатурн – Газовые турбины» и ОАО «Российские железные дороги» подписан меморандум о сотрудничестве. На первом этапе компания построит для РЖД энергообъекты общей мощностью 90 МВт. Объем поставки составит 68 агрегатов, 48 из которых будут созданы на базе только что открывшегося производства газопоршневых двигателей.

Сейчас специалистами предприятия ведется проверка устаревшего оборудования в котельных на энергообъектах станций, снабжающих электричеством и теплом железные дороги. Также идет разработка комплексной программы по энергетической реконструкции всех железных дорог.

Отдельным сегментом в деятельности «Сатурн – Газовые турбины» стоит региональная энергетика, включающая в себя промышленное производство и предприятия ЖКХ. По словам губернатора Ярославской области Сергея Вахрукова, производство в России новых современных энергетических установок является одним из стратегических направлений по развитию кластерного энергетического машиностроения региона и всей энергетики страны в целом.

«С созданием энергетического дивизиона развитие этого бизнеса приобретет более системный характер», – отметил Игорь Юдин. Генеральный директор компании «Сатурн – Газовые турбины» рассказал, что уже в этом году предприятие намерено выйти со своими продуктами на международные рынки. Одной из главных задач Юдин также назвал создание необходимых условий для развития инновационных технологий, которые бы помогли в разработке альтернативных источников энергии. «Сегодня мы закладываем будущее на далекую перспективу, на 15-20 лет. И считаем, что компания готова к этому», – добавил Юдин.

В марте этого года состоится Президиум Государственного Совета под председательством Президента РФ Дмитрия Медведева, где будет рассматриваться вопрос дальнейшего повышения энергетической надежности и электроснабжения Российской Федерации. Вопрос замены старых агрегатов на новые является сегодня одним из важнейших аспектов повышения эффективности всей региональной российской энергетики.



Агрегат GTA-8 предназначен для поставки в Тутаев (Ярославская область)

Ежели вы хотите узнать, что на самом деле думает женщина, смотрите на нее, но не слушайте.

Оскар Уайльд

Замечательные люди нашего производства

Мужчины – защитники

На стыке зимы и весны мы находимся между двумя важными для нашей страны праздниками: мужским – 23 Февраля и женским – 8 Марта. В это время начинаешь задумываться о том, какие люди нас окружают. В честь

только что прошедших и предстоящих красных дней календаря «ВМ» решило представить несколько портретов настоящих Мужчин и Женщин, которые работают на заводе бок о бок с нами.



Ильдар Абдыканов

Родился в 1988 году в селе Орловка Кошкинского района. Окончил Тольяттинский государственный университет. В течение года, с ноября 2009-го, проходил службу в ВВС (СКВО Астраханской области) в качестве сержанта-командира отделения комдантской роты. После демобилизации устроился на наше предприятие штамповщиком в цех №3.



Денис Васильев

Призван в ряды Российской армии после окончания Самарского политехнического лицея №23. Свой долг Родине отдал в составе МВД в Пензенской области. За отличную службу получил звание связиста. Сразу после армии устроился на наш завод оператором ЧПУ в цех №10. Надо отметить, что в этом же цехе уже работают слесарями его родители – Олег Николаевич и Ирина Евгеньевна.



Сергей Гребнев

Пришел на завод после окончания Самарского техникума аэрокосмического машиностроения и покидал его лишь для прохождения службы в Армии. Служил в Екатеринбурге, здесь же окончил школу младших командиров и в течение трех лет служил в звании командира отделения. После возвращения на «гражданку», вновь вернулся к нам на завод, в цех №11.



Ильмир Миначев

Родился в 1990 году в Похвистнево. Призван в армию после окончания Самарского техникума городского хозяйства строительных технологий. Служить Ильмиру пришлось в артиллерийском полку – командиром самоходной артиллерийской установки в Забайкальском крае, в городе Борзя. После службы поступил работать на наш завод, где успешно исполняет обязанности токаря в цехе №24.



Виктор Шереметьев

Что такое армейская жизнь, Виктор узнал не понаслышке сразу после школы. Он был направлен в танковые войска города Челябинска. Был механиком-водителем танка Т-72Б. Армейская закалка помогает ему и в обычной гражданской жизни: после демобилизации Виктор добросовестно работает слесарем-сборщиком в цехе №24. Здесь же до сих пор работает его бабушка, посвятившая нашему заводу всю свою жизнь.



Дмитрий Голотенко

Был призван в армию в 2002 году, сразу со школьной скамьи. Служил водителем-механиком в ракетных войсках в соседней Оренбургской области, на станции Тоцкое. За два года службы получил звание младшего сержанта и отличника Вооруженных Сил. Вернувшись в родную Самару, по стопам родителей пошел работать на ОАО «Кузнецов» в цех №48. Здесь уже более 30 лет работает его отец, мама трудится в цехе №7, а брат Сергей – в цехе №10.

Женственность в душе – качество в работе

В честь Международного женского дня хочется рассказать о женском коллективе Бюро технического контроля участка №24. В этом подразделении 70 работников. Все они, включая контрольных мастеров, – женщины. И среди них все – ответственные, грамотные, опытные специалисты. Уже на протяжении 7 лет этот прекрасный женский коллектив возглавляет Ольга Шеина.

Она пришла работать на наше предприятие сразу же после окончания авиационного техникума контролером в цех №24. Практических навыков у нее было недостаточно, поэтому азы профессии пришлось постигать прямо на рабочем месте под присмотром наставников-старших контролеров. Спустя пять лет добросовестной работы, Ольга была назначена на должность контрольного мастера. С годами она накопила значительный опыт,

который пригодился ей в дальнейшей работе уже в качестве начальника БТК: и при разработке новых технологических процессов, при контроле качества собираемых двигателей.

В ее обязанности входит контроль за качеством основной линейки двигателей: НК-36СТ, НК-37, НК-12СТ, НК-14СТ, МП серии 1 и серии 2, изделий «Е» и «Р».

По словам самой Ольги Шеиной, ее коллектив регулярно принимает участие в Днях качества. «А каждый вторник мы проводим свое цеховое совещание «час качества», на котором обстоятельно анализируем свою деятельность все службы цеха: разбираем случаи нарушения техпроцесса, причины съема двигателей с испытаний, обсуждаем мероприятия по улучшению качества собираемых изделий», – отмечает она.

Глядя на Ольгу Шеину и ее коллег, хочется говорить о них не только как об отличных работниках, но и как о замечательных женщинах. Ведь мы, мужчины, должны поклониться женщинам не только в день 8 Марта. Было бы лучше, если бы каждый прожитый нами день – зимний или осенний – был для наших матерей и жен, невест и сестер вечным продолжением 8 Марта, когда мы, мужчины, полны проявлений душевности и внимания.

Ведь все женщины остаются добрым, прекрасным светом в жизни каждого из нас – от колыбельной песни матери до шепота первого признания в любви. И здесь нельзя не вспомнить стихотворение Андрея Дементьева, посвященное прекрасной половине человечества.



Я верю, что все женщины прекрасны
И добротой своею, и умом.
Ещё весельем, Если в доме праздник.
И верностью, Когда разлука в нём.
Не их наряды И не профиль римский-
Нас покоряет женская душа.
И молодость её. И материнство.
И седина, Когда пора пришла.
И мы, мужчины, Кланяемся низко
Всем женщинам Родной страны моей.
Недаром на солдатских обелисках
Чеканит память лики матерей.

Иван Шадрин

7 марта 1957 года

Первый полет пассажирского самолета Ан-10 «Украина» и ТВД НК-4.

8 марта 1941 года

Основан лётно-исследовательский институт, ныне ЛИИ им. М.М. Громова.

9 марта 1934 года

Родился Юрий Гагарин, лётчик-космонавт СССР, Герой Советского Союза.

10 марта 1941 года

Состоялся первый полет серийного штурмовика Ил-2.

14 марта 1983 года

Первый беспосадочный перелет через Атлантику на Кубу двух Ту-142М ВВС РФ.

ТВОРЧЕСТВО**Завод, где правда сложилась**

*Сердце мое, как включенный станок,
Работает для труда.
Руками рабочих людей
Творятся порой чудеса.*

*И то, что не каждый может,
Умело сделает тот,
Чей труд многолетний и честный
Прославил, как песню, завод.*

*Завод, где правда сложилась,
Что жизнь создана для труда.
Творить своими руками –
Это лучшее для меня.*

*Станок ли так славно работает?
В инструменте ли волшебство?
Но главное - это руки,
Хранящие мастерство!*

*И дышится как-то легче...
Приятно осознавать:
Пока жизнь бурлит на заводе,
В России царит благодать.*

Андрей Костин. цех №89.



Коллектив цеха №27 от всей души поздравляет своих коллег с днем рождения:

Гальваников **Валентину Ларину (7 марта)** и **Любовь Елизарову (17 марта)**, инженера-технолога **Юрия Зеньковича (23 марта)**, контролера **Лидию Котлову (28 марта)**

*Желаем счастья,
здоровья, успехов в труде
и долгих лет жизни!*

ТОРЖЕСТВО

Депутаты поздравили с 8 марта женщин-ветеранов

Праздник для прекрасных дам

Вчера в Самарской губернской Думе состоялось праздничное мероприятие, посвященное Международному женскому 8 Марта. На праздник было приглашено 510 женщин – ветеранов Великой

Отечественной войны, и труда многолетних матерей. Из них 12 – сотрудницы наших предприятий. Приглашенных представительниц прекрасного пола поздравил председатель СГД Виктор Сазонов.



«ВРЕМЯ МОТОРОВ»

УЧРЕДИТЕЛЬ: ОАО «Кузнецов»

Главный редактор: Анастасия Денисова
Адрес редакции: 443009, г. Самара, Заводское шоссе, 29,
тел. (846) 995-06-81

Цена: Бесплатно
Выходит два раза в месяц
Тираж (сертифицирован) 2000 экз.
Газета отпечатана в «ООО Новая типография - Самара»

Заказ № 020
Время сдачи по графику: 23.00
Подписано в печать: 23.00

Газета зарегистрирована управлением Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Самарской области.

Свидетельство о регистрации ПИ № ТУ 63-00173 от 10 февраля 2010 г.

Перепечатка материалов издания допустима только с разрешения редакции.