

ОАО «Мотор Сич»: Твори, выдумывай, пробуй С профессиональным праздником, изобретатели и рационализаторы!

Отрадно, что в Украине пересмотрена законодательная база изобретательства и рационализаторства — теперь она соответствует международным стандартам и относится к интеллектуальной собственности, которая защищается соответствующими патентами.

Именно это стало причиной реорганизации изобретательской службы на «Моторе»: теперь группа патентоведения, изобретательства, интеллектуальной и промышленной собственности, которую возглавляет ведущий конструктор С. И. Шкурко, относится к УГК, а бюро рационализаторства, под руководством В. Л. Захарченко, — к КТУ. Руководит работой по защите интеллектуальной собственности технический директор П. Д. Жеманюк, автор целого ряда патентов.

Об особенностях работы этих служб читайте в интервью нашего корреспондента.

— Сергей Иванович, чем вызвана реорганизация некогда единой службы, занимающейся вопросами изобретательства и рационализации?

— На нашем предприятии всесторонне поощряется и поддерживается творческая активность работников завода. И это понятно, так как на современном этапе в условиях недостаточного внимания к развитию отечественной фундаментальной науки изобретательство и рационализаторство являются одним из надежных способов прорыва в экономике. Свидетельство тому — наше предприятие, где в самые трудные годы уделялось серьезное внимание развитию новой техники, что, в конечном счете, позволило предприятию сохранить и упрочить свое положение в авиастроительном мире.

— Какие задачи стоят перед Вашей службой?

— В числе основных задач можно выделить следующие:
— проведение патентных исследований с целью повышения технического уровня создаваемых изделий, технологических процессов, обеспечения их патентоспособности, па-



Коллектив бюро рационализаторства под руководством В. Л. Захарченко

тентной чистоты и конкурентоспособности на внешнем рынке;

— осуществление работ по правовой охране в Украине и за рубежом изобретений, полезных моделей, промышленных образцов и торговых марок;

— проведение работ по выплате в установленном порядке вознаграждения авторам изобретений, полезных моделей, промышленных образцов;

— проведение работ по выявлению нарушений прав собственников действующих охранных документов и заявителей на объекты промышленной собственности;

— проведение работ по оценке целесообразности поддержания действующих патентов предприятия в силе за очередной год их действия.
С развитием рыночных отношений увеличивается интерес к торговым маркам и их правовой защите. Торговые марки становятся ориентиром для покупателей при выборе продукции, выпущенной конкурирующими предприятиями. Наша группа занимается оформлением, регистрацией торговых марок. Их у нашего предприятия несколько. Основной, ставшей широко известной в Украине и за рубежом, является торговая марка «Сокол» на фоне земного шара.

— Как защищается интеллектуальная собственность? Были ли прецеденты?
— На каждое изобретение оформляется патент. Именно он свидетельствует, что разработка оригинальна и не имеет аналогов. Патент является основным документом, удостоверяющим авторство во всех инстанциях.

Случаи, когда возникали претензии к авторству, были. Но до суда не доходило — наличие патента решает все спорные вопросы.

— Это кропотливая работа?

— Надо сказать о том, что, если выполнены все исследования на патентную чистоту продукции, создаваемой и изготавливаемой на предприятии, то вопросов не возникает. Патентная чистота — это проверка всей существующей базы данных по данной тематике на предмет наличия или отсутствия аналогичных разработок. Такой подход обязательен, так как практика показывает, что могут проводиться одновременные одинаковые исследования в разных местах и разными авторами. Роль здесь играет первенство. Когда разработка прошла исследования на патентный уровень техники и чистоту, осуществляется государственная регистрация или, проще говоря, «патентование» в Госдепартаменте интеллектуальной собственности на объекты промышленной собственности и авторского права.

Понимаю, что мудрено, но такова наша терминология.

— Как оценивается наше достояние в плане интеллектуальной собственности?

— За период существования службы по защите объектов права интеллектуальной собственности было получено более 600 охранных документов. Это авторские права и патенты на технические решения как по тематике основного производства, так и по товарам народного потребления, медицине.

Назову следующие разработки:

— патент на изобретение № 21314 «Двухконтурный газотурбинный двигатель», авторы В. А. Богуслав, Ю. Ф. Басов, П. Д. Жеманюк, А. Н. Максимов;

— патент на изобретение № 57356 «Способ контроля местного нагрева деталей двигателя и устройство для его осуществления», авторы В. И. Воробьев, Н. Н. Дедишев, В. М. Сачко, В. И. Полупан;

— патент № 31914 «Установка для диффузионного насыщения деталей в циркулирующей газовой среде», авторы В. В. Мурашко, В. Г. Ключихин, О. И. Быков, Н. А. Таланова;

— патент № 25781 «Способ ремонта газотурбинного двигателя», авторы В. Г. Сачко, В. Ф. Мозговой, С. С. Баштовой, Е. В. Мионов, В. И. Полупан;

— патент № 38495 «Способ электролитно-плазменной размерной обработки», авторы В. Н. Пшеничный, В. Д. Погуца, М. М. Курвякин, О. П. Левандовский, В. Н. Сергиенко, Н. Г. Попович;

— патент на полезную модель № 3985 «Глушитель шума воздушного потока», авторы Ф. И. Ищенко, А. П. Гавриленко, Ю. А. Важенин. Это только некоторые из разработок заводских изобретателей, имеющие высокую практическую ценность для предприятия и использования их в качестве товара.

Надо сказать и о том, что мы осуществляем патентное сопровождение всех зарубежных контрактов, составляем патентные формуляры согласно действующим ГОСТам при заключении контрактов, отправке продукции на экспорт, выставки и т. д.

— Назовите лучших изобретателей ОАО «Мотор Сич».

— В. А. Богуслав, П. Д. Жеманюк, заслуженный изобретатель Украины Ф. И. Ищенко, главный конструктор С. И. Шанькин, главный металлург В. Г. Ключихин, слесарь 20-го цеха В. Н. Пшеничный, ведущий инженер-технолог И. А. Герасименко, начальник бюро З. В. Леховицер, ведущий инженер-технолог Н. А. Таланова и многие другие.

— Могут ли передаваться, продаваться авторские права?

— Конечно, как и любая собственность. Но должны быть оформлены в соответствующем порядке лицензионные договоры на передачу прав

на объекты прав интеллектуальной собственности.

— Объемы выполняемых работ значительны. Сколько человек в Вашем подчинении?

— Руководит группой Светлана Николаевна Плотникова. Помогают ей Ирина Викторовна Алиева, Ольга Николаевна Крамная, Светлана Александровна Кравченко опытные и очень ответственные работники. Хорошо проявили себя молодые специалисты Анна Олеговна Полушина и Анна Геннадиевна Чикина. Вот и весь состав группы. Раньше было 17 человек. Но коллектив сумел перестроиться. У нас достаточно компьютеров, есть собственная библиотека библиотек, дисков, необходимая литература, интернет.

Конечно, надо назвать наших помощников, которые активно работают в подразделениях. Это наши патентоведы С. В. Трушин (КТУ), Э. Л. Рожковская, А. В. Мельник (УГК), В. А. Разбегав (УГМет) и др.

— В годы советской власти наши изобретатели и рационализаторы столько всего изобретали и напридумывали, что, говорят, японцы до сих пор с успехом внедряют напечатанное в журналах «Наука и техника», «Юный изобретатель». Так ли это?

— Что здесь скажешь?! Щедрость и бескорыстие славянской природы общезвестны. Но не надо так мрачно. Думаю, стремление к творчеству, поиску неординарных решений в нас неизменно. Наше общество не раз обеспечивало инновационный прорыв в научно-исследовательской работе и исследовательско-конструкторских разработках, модернизируя отечественную экономику и повышая социальную активность соотечественников. К тому же у нас свой менталитет: европеец, американец становится в тупик, как только попадает в нештатную ситуацию. Вплоть до анекдотических случаев. Мне как-то рассказывали, что машина, в которой ехали четыре англичанина, попала на обледенелый участок дороги, ее снесло на обочину и она забуксовала. Для нашего брата проблема проще простого: в машине четверо мужиков — один за рулем, трое толкнули машину.. и поехали. Англичане же по мобильному стали вызывать техническую помощь!

Окончание в следующем номере.
Лариса ОНУФРИЕНКО,
газета «Мотор Сич»

Володимир Пупена з «Точприладу» зробив свій вклад у перемогу України

З 5 по 15 вересня 2009 року на острові Тайвань в місті Тайбей відбулися XXI літні Дефлімпійські ігри серед спортсменів з вадами слуху.



20 золотих, 22 срібних та 25 бронзових та 12 світових рекордів. Кожна із медалей здобувалися надзвичайними зусиллями наших спортсменів за професійною підтримкою тренерів і фахівців та в напруженій боротьбі з

суперниками-представниками країн світу зі сталими спортивними традиціями. За підсумками участі в XXI літніх Дефлімпійських іграх наші спортсмени завоювали другу позицію в загальному командному заліку, пропустивши вперед лише збірну команду Росії.

Вперше в Іграх брав участь спортсмен із ВАТ «Мукачівський завод «Точприлад» слесар — складальник 5 цеху Володимир Пупена.

На шостому дні змагань Дефлімпіади, 11 вересня, на свій день народження, Володимир Пупена став срібним призером з легкої атлетики з метання диска, результат 47,19. На такому рівні він змагався вперше. Тренується Володимир 5 років у тренера Дьордь Балогі. При прибутті у Київ він отримав орден

«За мужність» III ступеня, а також грошову премію.

Історія Дефлімпійських ігор розпочалася в 1924 році, коли в Парижі за підтримки Міжнародного Комітету спорту глухих (Comite International des Sport des Sourds — CISS), були проведені перші літні ігри. Тоді спортсмени вели боротьбу за найвищі нагороди у п'яти видах спорту. Спочатку іграм дали назву Всесвітні ігри глухих. У 1969 р. вони отримали назву Всесвітніх тихих ігор, у 1978 році повернули попередню назву, а у 2001 році за ініціативою Міжнародного комітету спорту глухих Ігри отримали назву «Дефлімпійські ігри». В назві цих ігор після першої частини «деф» («deaf» з англійської означає «глухий») відсутня літера «о». Організатори дефлімпійського руху так

само, як у свій час організатори паролімпійського руху, відмовилися від уживання назви «олімпійський», який є власністю МОК. Таким чином, назва цих ігор стала терміном, а не словосполученням. На сьогодні Міжнародна федерація спорту глухих, яку очолює австралієць, Джон М. Ловел, налічує біля 80 країн-членів, а також виконком у складі восьми представників. Починаючи з 1949 року, Дефлімпійські ігри, як і паролімпійські, проходять один раз в чотири роки. Географія проведення ігор дуже широка. За цей період ігри проходили в Європі (Німеччина, Італія, Норвегія, Швейцарія і т. д.), США (Лейк-Плесід), Канаді, Австралії.

Підготовлено за інформаційної підтримки профкому ВАТ «Точприлад»

Газета «Авіабудівник України»

Редакція може публікувати матеріали, не поділяючи точки зору автора. Відповідальність за достовірність інформації несуть автори. У разі передруку матеріалів посилання на газету «Авіабудівник України» обов'язкове. Відповіді на питання з листів до редакції ведуться тільки на сторінках газети. Матеріали не рецензуються і не повертаються. Газета видається з серпня 2006 року.

Засновник:
Профспілка авіабудівників України
Головний редактор: Олександр Палій
Верстка: Олександр Павленко
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 СПД Біленька,
м. Київ, вул. Новокостянтинівська, 15
Виходить двічі на місяць.
Наклад: 2500 примірників

Реєстраційне свідоцтво:
КВ № 11645516
від 15.08.2006
Підписано до друку 20.10.2009
Замовлення № 15





Авіабудівник України

ГРОМАДСЬКО-ПОЛІТИЧНА ГАЗЕТА ПРОФСПІЛКИ АВІАБУДІВНИКІВ УКРАЇНИ

№ 17 (64), жовтень 2009 року

Будущее формируем сегодня:

Интервью с председателем правления ОАО «ФЭД» В. В. Поповым

— Виктор Васильевич, в сентябре в Подмоскowie прошла международная авиационная выставка МАКС-2009, в которой приняли участие и предприятия, входящие в состав ОАО «ФЭД» (или как принято за многие годы говорить — предприятия корпорации «ФЭД»). Что нового было получено от участия в авиасалоне?

— Выставка, которая, на мой взгляд, прошла довольно успешно, показала, что мы реально выходим на лидирующие позиции в странах СНГ в области авиаагрегатостроения. Корпорация была представлена более презентабельно, чем отдельные российские авиапредприятия и надо отдать должное главному заводу, ХАКБ и ВАЗу, которые традиционно в авиасалоне участвовали вместе.

Первомайский завод, учитывая что там сменился собственник, выставлялся отдельно, хотя они тяготеют к сотрудничеству с нами и мы не отвергаем партнерских отношений.

Авиационная выставка показала, что многие российские и украинские предприятия готовы к объединению своих производственных и финансовых ресурсов. Это важно не столько для стран СНГ, сколько для выхода на мировой рынок. Для того, чтобы максимально быстро и эффективно решать задачи в агрегатостроении и при проведении различных тендеров выглядеть конкурентоспособными, агрегатчикам Украины тоже надо объединяться и выступать под единым брендом. Это усилит наши позиции в мире.

Окончание на 2-й стр.

Оборудование «Радиоизмерителя» управляет самолетами:

Интервью с руководителем КП «Радиоизмеритель» А. П. Степаненко

Каждое предприятие отрасли делает свой вклад в развитие отечественного авиапрома. Не является исключением и КП «Радиоизмеритель». Без его оборудования ни один самолет отечественного производства не сможет взлететь в воздух. Над созданием сложнейшего и точного оборудования трудится коллектив этого предприятия под руководством Анатолия Петровича Степаненко, который не один год посвятил работе

на родном предприятии и теперь, совместно с трудовым коллективом, прилагает максимум усилий не только для того, чтобы предприятие смогло выжить в это нелегкое время, но и развиваться в будущем. Мы решили узнать точку зрения Анатолия Степаненко о современных тенденциях в отрасли и распространить о текущем положении на предприятии.

Окончание на 3-й стр.



А. К. Мялица — генеральный директор ХГАПП, А. А. Жданов — директор ГП «ХМЗ «ФЭД» вместе с делегацией Лаоса

Еще один самолет производства ХГАПП — на взлет!

15 октября 2009 года состоялась передача очередного самолета Ан-74ТК-300Д производства Харьковского государственного авиационного производственного предприятия (ХГАПП).

Самолет будет эксплуатироваться в авиаотряде Правительства Лаосской Народно-Демократической Республики. Для приема-передачи самолета в Харьков прибыл Посол ЛНДР в Российской Федерации и Украине Somphone Sichaleune (г-н Сомфон Сихалеун) и официальная правительственная делегация ЛНДР. Это второй самолет семейства Ан-74, поставляемый в Лаос. Первый самолет — Ан-74ТК-100 эксплуатируется в этой стране с апреля 1998 года.

В 2009 году ХГАПП передает иностранным заказчикам уже второй самолет Ан-74ТК-300, исполненный в VIP-варианте. Самолет Ан-74ТК-300Д относится к административным самолетам и предназначен для перевозок высших должностных лиц. Подобные самолеты эксплуатируются в Украине и Ливии, а также заказываются другими государствами. ХГАПП работает над изготовлением и поставкой в 2009 году других самолетов. Это стало возможным благодаря финансовой поддержке, реализуемой на государ-

ственном уровне — помощи, оказанной Кабинетом Министров Украины нашему заводу. Предприятие намерено в следующем году увеличить темпы выпуска новых самолетов, а также продолжить техническое перевооружение производства.

Легкий региональный транспортный самолет Ан-74ТК-300 создан в 2001 году АНТК им. О. К. Антонова при широком участии ЗМКБ «Прогресс», ОАО «Мотор Сич» и ХГАПП в результате глубокой модернизации базовой модели Ан-74 и двигателей Д-36. Благодаря перенесению двигателей на пилоны под крыло повышено аэродинамическое совершенство самолета, увеличены крейсерская скорость и дальность полета и, таким образом, улучшена рентабельность эксплуатации. По уровню шума и выбросам вредных веществ в атмосферу Ан-74ТК-300 полностью отвечает современным требованиям ICAO. Он оснащен усовершенствованным навигационным комплексом на базе аппаратуры спутниковой навигации отечественного производства, делающим возможной эксплуатацию самолета в любых метеословиях. В программе создания обновленного навигационного комплекса участвовали ГП «Оризон-Навигация», УкрНИИРА, ОАО «Авиаконтроль» и другие отечественные производители авионики.

Новый современный интерьер пассажирского салона обеспечи-

вает высокий уровень комфорта. Интерьер салона главного пассажира сочетает эстетику и функциональность, обеспечивая максимальный комфорт для работы и отдыха в течение всего времени путешествия. Светлые пастельные тона отделочных материалов салона самолета визуально увеличивают их размеры. Применение в оформлении интерьера наряду с экологически чистыми термопластичными натуральными высококачественными материалами, включая кожу, замшу, дорогие породы дерева и камня, золото, усиливают общее ощущение стиля и VIP-уровня салона самолета Ан-74ТК-300Д, модификации самолета Ан-74ТК-300, предназначенной для бизнес-перевозок. Оригинальная система освещения — источники света расположены на двух уровнях: верхний ряд плафонов образует своеобразную световую арку, а в нижний встроены многочисленные точечные светильники, создающие эффект звездного неба. Неотъемлемый атрибут современного делового самолета — мультимедийная система, пульты управления которой расположены в подлокотниках кресел. Мониторы размещены в перегородках салонов, позволяя во время полета наслаждаться фильмами и музыкой в стереозвучании.

Подготовлено по материалам пресс-службы ХГАПП



Досить жити в бідності!

17 жовтня, у Києві з нагоди Міжнародного дня боротьби з бідністю за ініціатииви Федерації профспілок України відбулася Всеукраїнська акція протесту профспілок проти бідності в Україні.

Акція проходила у рамках Осіннього наступу профспілок. Участь в акції взяли члени Профспілки авіабудівників України — представники підприємств авіабудівної галузі.

Мітинг на майдані Незалежності відкрив і виступив з промовою Голова ФПУ, народний депутат України Василь Хара.

У промовах Голови ФПУ та інших учасників акції відзначалося, що зростає рівень безробіття, необґрунтовано знижується заробітна плата, рекордних розмірів досягла її заборгованість, знижується рівень безпеки праці на робочих місцях і головне

— діє економічно необґрунтований прожитковий мінімум, що позбавляє мільйони українців законного права на належні соціальні гарантії. Розмір мінімальної заробітної плати на 1 січня 2010 року встановлюється у сумі 681 грн., що на третину менше від фактичного розміру прожиткового мінімуму і офіційно визначеної межі бідності у 778 грн.

Після мітингу пройшла народна хода до будинку Уряду, де відбулося пікетування КМУ. Учасники акції доручили заступникам Голови ФПУ вручити резолюцію Всеукраїнської акції протесту профспілок керівництву Уряду і Секретаріату Президента України.

За оцінками ФПУ в акції взяли участь понад 15 тисяч осіб.

Вл. інф.

ПРИВІТАННЯ ВІД ЦК ПАУ

Наша колега, журналіст **Нелі Коваль** була назначена головним редактором газети «Крила», которая выпускается на ГП «КиАЗ «Авиант». Мы рады, что руководство «Авианта» оценило бесценный вклад **Нелі Коваль** в информационное освещение деятельности родного предприятия и его профсоюзной организации. Желаем новому руководителю газеты «Крила» творческого вдохновения и успехов на журналистской ниве и выражаем надежду на плодотворное сотрудничество наших редакций.

РОБОЧА ГРУПА ЦК ПАУ

по підготовці проекту Галузевої Угоди на 2010 рік опрацювала всі пропозиції, які будуть розглянуті на засіданні ЦК ПАУ

21–22 ЖОВТНЯ 2009 р.

5–9 октября состоялся

І Всеукраїнський форум молодіжних авіастроїтелів

Он прошел на базе ГАХК «Артем» с участием молодежных организаций предприятий отрасли.

Подробности об этом важном событии читайте в ближайшем выпуске газеты.

Будущее формируем сегодня:

Интервью с председателем правления ОАО «ФЭД» В. В. Поповым

Окончание. Начало на 1-й стр.

Сегодня довольно успешно мы объединили усилия в разработке электронного блока системы управления двигателем АИ-222-25 Ф с Харьковским производственным объединением «Коммунар» и КБ «Полісвіт». Совместно были решены задачи по электронике — силовой и управляющей. В итоге «Коммунар» получил новые рынки сбыта, новые объемы работ, а мы усилили возможности системы управления двигателем.

Вообще, любая выставка — это сверка часов по действующим программам, наметки на будущее, общение с партнерами, это пища для размышления о перспективах. На МАКСе-2009 был подписан ряд соглашений, которые дают руководство к действию. В первую очередь, по работе над Ан-148.

К большому сожалению, совместный украинско-российский самолет Ан-148 на авиасалоне в Подмоскве практически не рекламировался, предпочтение отдавалось российскому самолету «Суперджет», хотя все специалисты понимали, что это продукт из нашего авиапрома, вся система управления на самолете западная, деньги на него были потрачены колоссальные. По сравнению с Ан-148, который родился на энтузиазме украинско-российских конструкторов и производителей, «Суперджет» обошелся России примерно в 2 млрд. долларов, 1 млрд. был потрачен на двигатель, и неизвестно когда эти деньги вернутся в бюджет страны. Тем не менее, никакие лоббистские действия не привели к закрытию программы по Ан-148 и многие заказчики официально подтвердили свои намерения о закупке именно этого самолета, поскольку Ан-148 — продукт, отвечающий самым современным авиационным требованиям и самолет в производстве намного дешевле «Суперджета», Ан-148 востребован на российском рынке. Если бы сегодня было произведено десять Ан-148, заказчики купили бы десять самолетов, если бы двадцать — то и двадцать нашли бы своих покупателей и так далее. Фактически рынок ждет эту машину, поэтому надо, чтобы все производители четко отвечали планам, которые наметили Воронежское самолетостроительное общество (ВАСО) и Киевский завод «Авиант». В ближайшие три-четыре года Украина должна равняться на российского произво-



«Надо реформироваться, искать новые методы работы, внедрять новые технологии, эффективно дорабатывать старые, повышать производительность труда. В целом, надо заниматься повышением внутренней эффективности».

Виктор Попов

дителя, а там планы по Ан-148 очень большие. Если «Авиант» в следующем году планирует выпустить два самолета, то ВАСО — восемь, в 2010 «Авиант» запланировал произвести четыре самолета, Воронеж — шесть-надцать. Улавливаете разницу? В 2016 году в России будет произведено тридцать шесть Ан-148, самолет очень перспективный. Поэтому перед руководством нашего завода стоят очень большие задачи, и к этой глобальной работе надо готовиться уже сегодня, сейчас. Технические службы головного предприятия должны составлять планы — каким образом завод сможет обеспечить такое количество агрегатов (От ред. на один самолет Ан-148 «ФЭД» производит 42 агрегата).

— Хватит ли у завода производственных мощностей?

— Надеюсь, что хватит. И здесь надо рассматривать не только внутренние производственные мощности, но и технические возможности наших кооперантов. Может быть, придется расширять кооперацию. Но прежде всего должна присутствовать полная техническая подготовка в обеспечении производства. Нужно искать резервы и в новых технологиях.

— Объемы работ есть, уже нет сомнений в том, что самолет Ан-148 будет поставлен на поток.

— Да, надо работать. Кроме того, растут заказы на наши традиционные кормильцы — агрегаты НР-3. Меры, которые за последние 6–8 лет корпорация предпринимала по продлению жизненного цикла этого изделия не оказались напрасными. Мы совместно с ОАО «Стар» (г. Пермь) разработали новую модификацию этого агрегата — НР-3 ВМТ, который за последние пять лет завоевал свою нишу на авиационном рынке. Производство и ремонт этого изделия для вертолетов увеличивается.

В первом полугодии 2008 года выпуск НР-3 модификации ВМТ увеличился на 102,7%, ремонт — на 87,6%. Совместно с ОАО «Стар» мы разработали агрегат НР-3 ВН и первый агрегат был отгружен на «Мотор Сич» в августе этого года. Прошли летные испытания и теперь в плане модернизации вертолетов Ми-8 МТ и Ми-8 МТВ эта программа будет развиваться в геометрической прогрессии. При ремонте вертолетов на его двигатель устанавливается наш НР-3 ВН, в соответствии с чем мощность двигателя увеличивается с 1800 лошадиных сил до 2500, вертолет поднимается на одну тонну больше и поднимается в воздух на 1 км выше. При этом агрегат устанавливается на вертолет без переделки борта, что очень важно. В новом качестве вертолет себя хорошо зарекомендовал, а значит на агрегаты НР-3 ВН будут расти заказы. И к этому тоже надо готовиться.

Также на выставке МАКС-2009 появилась информация, что российские внешнеторговые организации подписали контракты на поставку 225 вертолетов различных модификаций зарубежным партнерам. Эти вертолеты будут производиться в Ростове, Улан-Удэ, Казани и Кумертау и комплектоваться двигателями производства ОАО «Мотор Сич». А это значит, что на следующий год корпорация должна увеличить объем производства по НРам на 30–40%.

Вторая программа — замена двигателей на вертолетах Ми-8 на модификацию ТВЗ-117. В мире парк этих вертолетов насчитывает порядка 2000 штук. Минимум через год головной завод получит дополнительный заказ по НРам. Параллельно проходит ремоторизация вертолетов Ми-2. В сентябре мы отгрузили изделие НД-450 в Ростов, где должны пройти летные испытания двигателя АИ-450. Через год мы получим существенные заказы и по этой программе.

Прошедшие выставки в Подмоскве, в Париже, авиавыставка, которая состоится в Китае, подтверждают, что в мире начинается очередной вертолетный бум. Чрезвычайные происшествия в виде наводнений, землетрясений и прочих природных катаклизмов показали высокую эффективность вертолетной техники. Развивающиеся страны стали немного богаче, но они не имеют инфраструктуры для самолетного сообщения, и чтобы оставаться мобильными, самое оптимальное для них средство передвижения — это вертолеты. Поэтому вертолетной тематике на заводе будет уделяться больше внимания. Корпорация давно работает в этом секторе рынка и мы не отстали от новых программ. Вывод один: если мы стремимся сделать изделия конкурентоспособными, то должны заниматься подготовкой производства, перделкой технологий, чтобы они стали дешевле и менее трудозатратны. Считаю, что прошедшая выставка — это колоссальная пища для инженерных служб (главного технолога, главного металлурга, главного конструктора).

— Виктор Васильевич, какие еще договоренности были достигнуты между Украиной и Россией в плане развития авиации?

— На МАКСе был подписан ряд контрактов и договоренностей, которые дальше могут расширить наши технические притязания. Реанимировалась программа по Ан-70, на эту машину мы практически ничего не производим, но вскоре запланирована модернизация самолета и его систем. Ан-70 разрабатывался еще в 80-е годы и нам надо попытаться там себя реализовать. В этом вопросе корпорация совместно с ХАКБ должна объединить усилия и посмотреть, каким образом мы можем увеличить свое присутствие на этом самолете. Также был подписан протокол о намерениях возобновить производство супертранспортного самолета Ан-124 «Руслан» в Ульяновске на ОАО «Авиастар».

Еще один интересный момент. В России прошла кампания по национализации авиапредприятий. «Авиакор» (г. Самара) в конце года перейдет из собственности олигарха в государственную собственность и на предприятии стартует программа по производству Ан-140. Самолет хорошо зарекомендовал себя в условиях Крайнего Севера и россияне приняли решение в пользу этой машины. Так что, в конце это-

го года или в начале следующего мы получим устойчивые контракты на производство агрегатов для Ан-140.

— Как отмечает президент ОАО «ФЭД», директор завода А. А. Жданов, корпорация ведет работы по завоеванию китайского рынка и уже подписан контракт на более чем два миллиона долларов.

— Рынок СНГ, конечно, большой, но сейчас не очень активный. Судите сами: в прошлом году в странах постсоветского пространства было выпущено 20 самолетов, «Аэрбас» выпустил 465, а компания «Боинг» — 430 самолетов. Китайский рынок очень емкий, он доступен нам, так как мы имеем определенные технические заделы и 10 лет поставляем туда агрегаты. В Китае есть много программ — программа ремонта, создания новой гражданской и военной техники. На сегодняшний день подписано четыре контракта с КНР, мы их успешно выполняем. После МАКСа был подписан еще один контракт, небольшой, но он является прологом к подписанию большого контракта, сейчас идут переговоры, которые, надеюсь, успешно закончатся подписанием новых договоренностей в конце 2009 года.

В прошлом году был контракт на сумму 2,5 млн долларов на разработку новых агрегатов и поставку в Китай опытных партий, в этом году корпорация подписала с китайскими партнерами договор на 2,9 млн долларов на поставку запасных частей и технической документации на изделие ГП-21. В контракте задействованы практически все агрегатные заводы Украины, работа с Китаем закладывает будущее на большой объем работ. Мы занимаемся интеграцией в мировую авиапромышленность — это главное. И предприятия корпорации должны соответствовать высокому уровню по показателям, определяющим уровень конкурентоспособности и подтверждать эти показатели соответствующими международными авиационными сертификатами. Без этого на международном авиационном рынке делать нечего. Поэтому самая главная задача находится внутри завода: надо реформироваться, искать новые методы работы, внедрять новые технологии, эффективно дорабатывать старые, повышать производительность труда. В целом, надо заниматься повышением внутренней эффективности.

Интервью взяла Инна ПИДЯК, главный редактор газеты «Федовец»

Ан-24 — первый 50-летний рубеж преодолен

20 октября 2009 г. исполняется 50 лет со дня первого полета пассажирского самолета для местных воздушных линий Ан-24. Его пилотировал экипаж в составе: Г. И. Лысенко (командир), Ю. В. Курлин (второй пилот), В. Н. Попов (штурман), П. С. Мельниченко (бортрадист) и Я. И. Рыжик (ведущий инженер по летным испытаниям).

Ан-24 был создан для замены устаревших самолетов Ил-14, Ил-12 и Ли-2 с поршневыми двигателями. Этот 50-местный пассажирский самолет был оснащен двумя турбореактивными двигателями мощностью по 2550 э. л. с. конструктор А. Г. Ивченко. От своих предшественников он отличался большей скоростью полета, увеличенными полезной нагрузкой, производительностью полета, межремонтным ресурсом, сниженной себестоимостью перевозок, высокой технологичностью обслуживания и неприхотливостью к местам базирования. В конструкции Ан-24

впервые в мировой практике (1959 г.) были применены клеесварные соединения в фюзеляже и оперении, заменившие традиционную клепку. Этот новый метод был разработан специалистами Конструкторского бюро О. К. Антонова совместно с Институтом электросварки им. Е. О. Патона АН УССР. Он позволил значительно снизить затраты на изготовление самолета, уменьшить его вес, повысить прочность и долговечность конструкции.

Высокие летно-технические качества Ан-24 и рентабельность его эксплуатации обеспечили экспорт самолета в 38 стран мира.

По данным АНТК им. О. К. Антонова, сегодня более 430 самолетов Ан-24 продолжают работать в 26 странах мира. Он имеет Сертификат типа, выданный Госавиадминистрацией Украины 23.03.2001 г.

По материалам пресс-службы АНТК им. О. К. Антонова

14 ОКТЯБРЯ В МОСКВЕ, В ЗАЛЕ ЗАСЕДАНИЙ ИСПОЛКОМА ФНПР СОСТОЯЛСЯ VIII ПЛЕНУМ ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА РОСПРОФАВИА. С докладом «О действиях профсоюза по дальнейшему развитию социального партнерства в авиационной промышленности» выступил председатель профсоюза Н. К. Соловьев. По обсуждаемому вопросу состоялся пленарный прием с участием в качестве приглашенных представителей Объединенной авиастроительной корпорации.

75 ЛЕТ В ОКТЯБРЕ ОТМЕТИЛ ПРОФСОЮЗ ТРУДЯЩИХСЯ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИИ (Роспрофавиа). От имени ПАУ участие в праздничных мероприятиях, посвященных юбилею, приняли Председатель ПАУ Ярема Жугаевич и председатель ПО ПАУ на ГАХК «Артем» Александр Кельин. Организационно Профсоюз оформился в октябре 1934 года после

разъединительного пленума ЦК профсоюза автотракторной и авиационной промышленности (РАТАП).

В ЗАПОРОЖЬЕ НА БАЗЕ ОАО «МОТОР СИЧ» (президент ОАО, председатель совета директоров — Вячеслав Богуслаев, председатель ПО ПАУ — Михаил Труш) состоялось совещание Минпромполитики под руководством первого заместителя Министра промышленной политики Украины — председателя Агентства по вопросам ОПК Александра Пинского.

В ходе совещания были подведены итоги работы авиационной промышленности за девять месяцев текущего года и обсуждены задачи, стоящие перед отраслью в четвертом квартале 2009 года.

Было рассмотрено состояние выполнения основных задач Стратегии развития отечественной авиационной промышленности и гражданской авиации на период до 2020 года

На совещании выступили Дмитрий Кива, Генеральный конструктор АНТК им. Антонова, Герой Украины, Федор Муравченко, Генеральный конструктор ГП «Ивченко-Прогресс», Герой Украины, Вячеслав Богуслаев, президент, председатель совета директоров ОАО «Мотор Сич», народный депутат Украины, Герой Украины, Сергей Дудкин, главный конструктор — директор ГП «Оризон-Навигация», Станислав Смаль, президент, председатель правления ГАХК «Артем», Олег Коростылев, генеральный директор — генеральный конструктор ГосККБ «Луч», Председатель ПАУ Ярема Жугаевич.

Гости осмотрели предприятие. Особое внимание было уделено вопросам модернизации и ремонта обрабатывающих центров, станков с ЧПУ и другого оборудования на ОАО.

Соб. инф.

СТРАТЕГІЧНІ РОЗДУМИ

Оборудование «Радиоизмерителя» управляет самолетами: Интервью с руководителем КП «Радиоизмеритель» А. П. Степаненко

Окончание. Начало на 1-й стр.

— Анатолий Петрович, расскажите, пожалуйста, об истории предприятия.

— Предприятие было организовано в 1944 году в тот момент, когда необходимо было восстанавливать разрушенное энергохозяйство Киева. Предприятие занималось ремонтом оборудования, необходимого для энергохозяйства столицы Украины. Родилось оно на Борычевом току, на Подоле, в дальнейшем (в 60-х годах) была выделена площадка в районе Харьковской площади. Там были построены корпуса первой очереди предприятия. И вот с того времени предприятие начало производить и до сих пор производит сложную радиоэлектронную аппаратуру, которая размещается на летательных аппаратах как гражданского, так и военного назначения. Предприятие производит навигационно-посадочную и бортовую радиоэлектронную аппаратуру.

В конце 80-х, уже практически в период распада Советского Союза, на предприятии были введены в эксплуатацию огромные дополнительные площади, так называемый завод «Микрон», где предполагалось производство микросборочных узлов и блоков, как для собственных нужд, так и для всего радиопрома бывшего Советского Союза. Но, к сожалению, возможности «Микрона» оказались так и не востребованными. И вот этот груз обеспечения всех требований электронно-вакуумной гигиены и микроклимата в микроэлектронном производстве, без которого предприятие сейчас не может работать, потому что все производимые изделия имеют в своем составе микросборочные узлы и блоки, мы вынуждены обеспечивать сами. Только в этом году изыскали возможность развернуть работы по концентрации участков и особенно по переезду микроэлектронного производства на новые площади. Аппаратура, которая производится предприятием, отвечает всем мировым стандартам и размещается как на летательных аппаратах старого поколения, так и нового. Я имею в виду самолеты, которые летали ранее, к примеру, Ту-154, Ту-134 и не производятся сейчас — Ан-140, Ан-148, Ту-204, Ту-214, Ил-96.

— Расскажите, пожалуйста, о структуре предприятия.

— Если говорить о структуре, то наше предприятие имеет структуру со всеми атрибутами производства:



«Все необходимые компенсации, которые заложены в колдоговоре, предприятие платит вовремя, не задерживая».

«Бороться с нашей местной властью тяжело. Хотелось бы с ней не бороться, а нормально сотрудничать».

Анатолий Степаненко

механический цех, два сборочных цеха, участок специальных печатных плат, светопроводов, участок гальваники и малярки, термообработки и испытания изделий. При этом в сборочных цехах есть отдельные участки, в которых происходит покрытие лаком, намотка и т. д. Помимо этого есть микросборочное производство. Оно представляет собой подразделение, которое подразделяется на сборочное производство микроэлектронных блоков и производство микросборочных плат на основе тонких пленок. Есть участки, рабочие места подготовки подложек, напыления, фотолитографии, гальваники, участок измерений. Завод имеет статус казенного предприятия.

— Чем отличается государственное предприятие от казенного?

— Есть определенные моменты, связанные с усилением требований к казенному предприятию по сравнению с государственным. Это моменты, связанные с усилением требований, касающихся получения разрешений на списание оборудования, на сдачу в аренду, на получение разных разрешений. Вот это все есть усиление требований, а второй момент — это наличие государственного заказа, чтобы предприятие выполняло этот заказ и получало государственное финансирование. А этого, к сожалению, нет. Поэтому от статуса казенного предприятия на данный момент больше проблем, чем положительных факторов.

Так, учитывая статус казенного предприятия, нас замучили разнообразнейшие проверки. Проверяют нас все и по всем вопросам. Налоговая, КРУ, прокуратура, пожарники, экология, санстанция... Кроме всего этого различные комитеты, проверяют, например, лицензии. Вот, к примеру, мы всегда воду брали из скважины. А у нас сейчас спрашивают: «Где спец-

разрешение на скважину, как же вы так воду берете?.. Надо спецразрешение получить». Сразу появляются нужные люди, которые говорят, да нет проблем, уплати 40 тысяч гривен за оформление документов и будет спецразрешение. А законно ли это? И стоит ли брать спецразрешение на эту скважину, если это так дорого?

— Сейчас мир переживает финансово-экономический кризис, и естественно, что это отражается на деятельности каждого предприятия. Скажите, пожалуйста, как встретили вы этот год и как прогнозируете завершить его?

— Год у нас начался очень тяжело. Основной потребитель у нас — предприятия Российской Федерации, и по разным причинам, в том числе, к сожалению, и политическим, объемы закупок нашего оборудования были очень небольшие в начале года. Сейчас немножко есть движение, тем не менее, они не дали нам в полном объеме выполнить те планы, которые мы наметили в прошлом году на нынешний. По объему товарного выпуска у нас показатель не дотягивает до плана 2008 года и на данный момент эта цифра составляет 92 %, но, учитывая увеличившееся уже в третьем квартале этого года приход денежных средств и реализацию, мы видим, что в 2009 году мы выйдем на показатели 2008 года. Если за 7 месяцев по всему машиностроительному комплексу Украины объем составил 37 %, то у нас эта цифра 92 %.

— Вы знаете, что по инициативе Профсоюза и Министерства промышленной политики Премьер-министр Украины, недавно на совещании в Харькове заявила, что должна быть подготовлена программа развития отрасли до 2020 года. И Профсоюз хочет, чтобы каждое предприятие отрасли увидело себя в этой программе, увидело свои перспективы. В связи

с этим вы планируете подать свои предложения?

— Позиция Правительства в отношении развития авиастроения может только радовать. И есть не только разговоры, не только протоколы совещаний, а есть реальные результаты. Есть работающий Харьковский авиазавод, который стоял «мертво», начинает работать Киевский авиазавод. Мы это уже почувствовали. Из Харьковского и Киевского авиазаводов на следующий год нам уже поступили заявки, и кое-какие проплаты состоялись уже в этом году. В отношении программы по развитию авиастроения есть два момента. Первый — перевооружение предприятий и поэтому поводу мы свое видение до 2014 года уже изложили. И по следующему году наметили, скажем, так, развернутый перечень оборудования и необходимого финансирования. Что касается программы развития именно авиастроения, то сейчас предприятием подготовлены предложения, и мы хотели бы, чтобы совместными усилиями предприятий отрасли и Профсоюза была принята эта программа и выделены средства на развитие авиации. Мы будем участвовать в этой программе.

— Насколько мы знаем, на предприятии задолженности по выплате заработной платы нет.

— У нас нет задолженности по заработной плате. Нет задолженности и по бюджетным платежам. Хотя и вынужденно, мы наперед платим за энергоносители, иначе нам их никто не даст. Предприятие работает прибыльно, невзирая на сложности этого года и исправно платит из этой прибыли налоги.

— На предприятии заключен коллективный договор. Как он выполняется? Какие социальные гарантии предусматривает?

— С точки зрения администрации предприятия, скажу, что мы стараемся все цифры, особенно экономические, заложенные в колдоговоре, все социальные гарантии (что касается социальных выплат за вредные условия, дополнительные отпуска и оздоровительные и так далее) выполнять. Вот планируем в октябре, например, в соответствии с условием коллективного договора, закупить спецодежду, которую уже надо менять, невзирая на то, что идет подготовка к зиме, на что нужны дополнительные средства. Все необходимые компенсации, которые нужны, которые заложены в

колдоговоре, предприятие платит вовремя, не задерживая.

— На многих предприятиях имеется такая проблема, как налог на землю...

— Это сумасшедшая проблема. Если я не ошибаюсь, в прошлом году налог на землю был увеличен в 3 раза и сейчас рассматривается вопрос об увеличении его еще в 3 раза. Это может не просто повлиять негативно на себестоимость выпускаемой продукции, это может даже поставить предприятие на грань выживания. И тогда сложно будет говорить о прибыльности предприятия. Коэффициент стоимости киевской земли достаточно высокий при оценке земли, вот и налог надо платить достаточно существенный. Есть еще и такой момент. Мы уже несколько лет назад подали документы в Киевсовет на получение акта на землю в постоянное землепользование, но никак не можем оттуда получить решение. Уже 3 года лежат документы. Такая проблема есть не только у нашего предприятия. И как заставить Киевсовет эти документы выдать я затрудняюсь сказать. Хотя мы туда регулярно обращаемся, направляем письма, какие-то новые документы, какие они требуют, но, тем не менее, воз и ныне там. Бороться с нашей местной властью тяжело. Хотелось бы с ней не бороться, а нормально сотрудничать.

— Мы конечно, рады, что проблемами ХГАПП, ГП «КиАЗ «Авиант» и ГП «Завод 410 ГА» уже занимаются, но нам хочется, чтобы все предприятия отрасли были охвачены государственным вниманием и поддержкой.

— Заработало ХГАПП, заработал киевский «Авиант», и они уже взяли первые наши изделия и заплатили за них реальные деньги. Это для нас плюс. Но есть следующий момент — перспективы «борта» самолета. Есть у нас в отрасли главный конструктор по борту — Белкин Владимир Владимирович — директор НИИ «Буря». Сегодня все вопросы, которые связаны с комплектованием борта, решает по АНОВским самолетам АНТК, подключается к этой работе главный конструктор борта Белкин. Хотелось бы получить какое-то дополнительное финансирование, хотя предполагается, что это будет включено в программу. Если это в программе будет, то можно считать, что Правительство свои предложения и обещания выполнило.

Беседовал Александр ПАЛИЙ

ОАО «Мотор Сич»: Кадры решают всё

Летний оздоровительный сезон завершен, а это значит, большинство заводчан уже побывало в отпусках и с новыми силами приступило к решению производственных задач. Однако это вовсе не означает, что раз есть новые силы, следовательно, нет проблем, и все идет ровно и гладко. При нашей-то жизни, и чтобы проблем не было! Но они решаются: где-то дела спорятся быстрее, где-то находят камень преткновения. Мы позвонили в два цеха — 5-й и 6-й, чтобы узнать, над чем они работают сейчас, в начале осени, и насколько успешно преодолевают трудности.

Петр Владимирович Чумаченко — начальник цеха 5 на ОАО «Мотор Сич»:

— Я сам только вышел из отпуска, работаю второй день. Многие наши работники уже отгуляли свои отпуска и сейчас трудятся не только за себя, но и за тех, кто еще не вернулся с отдыха. У нас много но-



вых планов, параллельно готовимся к зиме. Цех обеспечен материалами, много работы и по авиационной теме, и по ТНП. Я имею в виду 78 изделие, 436, 222 машины, сепараторы, бензопилы. Перед нами стояли большие задачи по новому изделию МС-500, но мы справились с ними и в августе-сентябре сдали все детали. Могу сказать, что будем делать все от нас зависящее и не допускать сбоев по графикам сдачи деталей на

другие изделия, тем самым не проводить сборщиков.

Производственными рабочими мы обеспечены практически на 100 %. Немножко не хватает на лакокраске, но мы специально не добирали людей, поскольку в 1 полугодии на этом участке было не так много работы.

Успешно работает участок себестоимости. Силами завода, в частности, цехов 14, 28, УСиСР он был отремонтирован, восстановлены все коммуникации, изготовлены новые ванны.

Сейчас он имеет европейский вид, хорошо вентилируется помещение. Почти как новый, хотя сам участок был создан еще в 70-е годы.

В ближайших планах капитальный ремонт линии цинкования, кадмирования и меднения. Службы УГМ и УГЭ занимаются в настоящее время проектированием. Надеемся, в следующем году начнется непосредственно ремонт линии.

Евгений Иванович Савченко — начальник цеха 6 на ОАО «Мотор Сич»:

— Мы все сейчас живем одним большим ожиданием — когда же заработает новый трубогибочный станок фирмы SILFIX. Французы, которые приезжали к нам на завод, его запустили, а вот ВТД с февраля «кормит» и наш цех, и технического директора обещаниями касательно проплаты необходимого инструмента к этому станку. Теперь проплату сделали, и в ноябре оснастка должна поступить в цех. Французы обучили цеховых специалистов, обещали еще раз приехать с той же целью, а заодно и устранить недостатки, которые были выявлены в процессе запуска. Что нам дает внедрение нового станка? Уйдем от заливки труб мочевиной и повысим качество продукции. Сможем также сами контролировать качество труб, поскольку в комплекте со станком идет измерительный комплекс.

Звонок из редакции



На станке будет работать инженер по наладке оборудования Денис Симоненко. Он молодой, толковый... Уверен, справится. Еще на одного парня, который проработал в цехе год после окончания авиаколледжа, мы возлагали надежды, но его забрали в армию. Но ничего, через год вернется и освоится.

Из редакции звонила Надия АХМЕТОВА, газета «Мотор Сич»