

Рабочая ЖИЗНЬ

Газета Нижегородского авиастроительного завода «Сокол» — филиала АО «РСК «МиГ»



Объединенная авиастроительная корпорация



№ 10, 11 (9506, 9507)

Июнь 2017 г.

От первого лица

«Все хотят сэкономить, но при этом иметь боевой самолет, который по своему функционалу приближен к пятому поколению»

Интервью Ильи Тарасенко газете «Коммерсантъ», 14 июня 2017 г.

Гендиректор РСК «МиГ» Илья Тарасенко о перспективах истребительной авиации, дальних перехватчиках и беспилотных аппаратах

В 2016 году Российская самолетостроительная корпорация «МиГ» завершила реализацию двух крупных контрактов по линии Минобороны: военные получили палубные истребители МиГ-29К и средние МиГ-29СМТ. О том, что корпорация готова поставить российским и иностранным заказчикам в ближайшие десять лет, какое место РСК отведено в военном дивизионе Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) и почему нельзя недооценивать перспективы беспилотных аппаратов, гендиректор предприятия Илья Тарасенко рассказал корреспондентам «Ъ» Ивану Сафронову и Александре Джорджевич.



— Ведется ли реструктуризация внутренних активов РСК «МиГ» или облик корпорации окончательно сформирован?

— Де-факто процесс реструктуризации компании был запущен в конце 2009 года — тогда наша команда впервые пришла в «МиГ». Мы, в частности, изменили принципы управления программами, создав дирекцию по координации, которую я тогда возглавил. Это позволило нам перейти на новый уровень создания многофункциональных истребителей и взаимодействия с поставщиками. Сейчас эти процессы практически завершены: мы на финальной стадии реструктуризации в части производства. В 2016 году мы включили в состав корпорации нижегородский авиастроительный завод «Сокол», и с января 2017 года он стал полностью работать в рамках корпоративной культуры РСК «МиГ»: там делаем реструктуризацию механического оборудования, сокращаем сроки циклов производства в цехе окончательной сборки, ведем отработку самолетов. Реализуется ряд больших проектов по техническому перевооружению нашей летно-испытательной базы в Луховицах. Мы ввели, наконец, самое лучшее компо-

зитное производство, которое есть в авиационной промышленности, запустили новое гальваническое производство. На Калязинском машиностроительном заводе обновляем станочный парк. Исходя из всего этого, я полагаю, что запланированные на ближайшие три года финансовые показатели будут достигнуты.

— Сильный прирост прогнозируете?

— 2016 год мы завершили с выручкой на уровне 56,7 млрд руб. с чистой прибылью 5,6 млрд руб. В 2017 году рассчитываю увеличить выручку примерно на 15-17%. Мы ведем существующие проекты, учитывая то, что наше предприятие должно приносить деньги.

— Вы упомянули станочное производство: это отечественное оборудование?

— Именно. У нас были поставки импортного оборудования в рамках прошлых федеральных целевых программ, но в данный момент все станки, которые поступают в РСК «МиГ», отечественные.

— В каком состоянии находится проект турбовинтового самолета Ил-114? Каким видите стартовый заказ?

— Будет развернуто серийное производство. Все зависит от системы продаж, которую организует

Объединенная авиастроительная корпорация. Программу послепродажного обслуживания в части РСК «МиГ» мы начали разрабатывать уже сейчас. К старту производства машина будет полностью в цифровом формате. Запуск документации будет происходить в КБ Ильюшина, потом передаваться в ОКБ Микояна, а дальше идти на наши производственные площадки — это Нижний Новгород и Луховицы, а также к ряду наших смежников, которые участвуют в проекте. Таким образом, загрузка этих площадок происходит по линии взаимодействия внутри ОАК между гражданским и военным дивизионом. Хочу отметить, что обслуживание Ил-114 будет вестись на всем жизненном цикле машины. Мы рассчитываем, что будет произведено около 300 самолетов.

— Претенденты на машину уже есть?

— Пока мы говорим только о внутреннем заказчике, но, естественно, рассматривается и продажа за границу. Сейчас самое главное — произвести первый опытный самолет, начать летать, а поставки развернуть уже с 2021 года.

— Время вашего руководства «Гражданскими самолетами Сухого» пришлось на проект SSJ 100 и его продвижение на международном

рынке. Этот опыт вам в РСК «МиГ» пригодился?

— Это единственный коммерческий продукт гражданской авиации на данный момент. Схемы привлечения финансирования, работы с лизинговыми компаниями, продаж, привлечения зарубежных денег, trade in — все эти механизмы я пытаюсь применить сейчас в РСК «МиГ», хотя военная тематика весьма специфична.

— Как обстоят дела с реализацией военных контрактов?

— В 2016 году мы поставили военным все корабельные истребители МиГ-29К и истребители МиГ-29СМТ. Также мы завершили длительный контракт 2004 года по поставке корабельных истребителей МиГ-29К/КУБ ВМС Индии, сейчас находимся на этапе реализации наших контрактных обязательств по послепродажному обслуживанию этих самолетов. В рамках программы Make in India мы с нашими партнерами разворачиваем в Индии ремонтные мощности, создаем там склады запчастей, обеспечиваем минимальный возврат деталей для того, чтобы максимально повысить боеготовность этих самолетов.

— Минобороны РФ будет еще заказывать корабельные истребители?

(Окончание на стр. 2)

Новости корпорации

В. Путин вручил Звезду Героя России шеф-пилоту корпорации «МиГ» Михаилу Беляеву

24 мая в Кремле Президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин за проявленное мужество при пилотировании и испытании авиационной техники вручил высшую государственную награду — медаль «Золотая Звезда» — старшему летчику-испытателю корпорации «МиГ» Михаилу Александровичу Беляеву.

— Процесс создания нового самолета — titаническая работа, начиная с идеи, проектирования до воплощения летательного аппарата в металле и проведения первого вылета, поставки заказчику, — отметил летчик-испытатель первого класса Михаил Беляев. — Летчик-испытатель находится лишь на вершине айсберга. Поэтому это награда большого коллектива известной на весь мир корпорации «МиГ».



Торжественная церемония по традиции прошла в Екатерининском зале первого корпуса Кремля, где собрались военные, летчики-испытатели, деятели культуры и науки — лучшие по профессии.

— Сегодня мы ставим перед собой новую задачу — передать весь накопленный опыт и знания молодому поколению летчиков-испытателей, которые будут достойно пилотировать легендарные истребители марки «МиГ», — добавил Михаил Беляев.

Напомним, что 20 марта 2017 года Михаил Беляев был награжден званием Героя России Указом Президента Российской Федерации Владимира Путина.

В январе 2017 года Михаил Беляев совместно с заслуженным летчиком-испытателем Станиславом Горбуновым первым поднял в небо новейший авиационный комплекс МиГ-35. Ранее Беляев принимал участие в летных испытаниях корабельного истребителя МиГ-29КУБ на отечественном крейсере «Адмирал Кузнецов» и авианосце ВМС Индии «Викрамадитья».

Михаил Беляев участвовал во многих авиационных салонах: Ле Бурже, Фарнборо, Берлин, Бангалор, Триполи, МАКС, Дубай, демонстрируя высший пилотаж на истребителях МиГ.

С 1996 года Михаил Беляев на летно-испытательной работе в РСК «МиГ». За это время он был награжден орденом Мужества и принимал участие в летных испытаниях истребителей: МиГ-АТ, МиГ-23, МиГ-27, МиГ-31, МиГ-29СМТ, МиГ-29ОВТ, МиГ-29М/М2, первым поднял в воздух авиационные комплексы МиГ-29К/КУБ и МиГ-35.

Источник: <http://www.migavia.ru>

Сотрудники корпорации «МиГ» — в призерах

9 июня состоялась торжественная церемония закрытия и награждения победителей Третьего открытого корпоративного чемпионата ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» по профессиональному мастерству по стандартам WorldSkillsRussia.



(Окончание на стр. 2)

Сотрудники корпорации «МиГ» – в призерах

(Окончание. Начало на стр. 1)

За звание самых профессиональных боролись специалисты и рабочие из 11 регионов России, представители практически всех крупнейших авиационных заводов страны из Комсомольска-на-Амуре, Новосибирска, Иркутска, Казани, Ульяновска, Воронежа, Нижнего Новгорода, Таганрога, подмосковных Луховиц.

Соревнования прошли по восьми компетенциям: фрезерные работы на станках с ЧПУ, токарные работы на станках с ЧПУ, инженерная графика CAD, производственная сборка изделий авиационной техники, монтаж электрооборудования летательных аппаратов, обслуживание авиационной техники, компетенция ДжуниорСкиллс – производство и обслуживание авиационной техники и цифровое проектирование процессов механической обработки изделий САМ.

Напомним, движение WorldSkills направлено на повышение престижа инженерных и рабочих профессий и развитие профессионального образования по всему



миру. Внедрение стандартов WorldSkills в систему профессиональной подготовки кадров является одним из приоритетов кадровой политики ОАК. Международные стандарты задают более широкие компетенции для специалистов. Для молодых рабочих и инженеров – это возможность сравнить свой уровень навыков и компетенций, конкурировать со своими сверстниками из ведущих мировых компаний.

«Наш чемпионат проходит в третий раз. Можно сказать, что он стал определенной кузницей кадров для наших предприятий. Лучшие участники, победители чемпионата не только представляют нашу корпорацию на чемпионате WorldSkillsHi-teck, где соревнуются самые сильные и самые крупные корпорации нашей страны. Также в нашу компанию вливаются и победители региональных национальных чемпионатов WorldSkills. Победители чемпионата из числа студентов техникумов, которые недавно представляли свой город, свой регион или даже нашу страну на чемпионатах WorldSkills, становятся работниками наших предприятий. К примеру, в Новосибирске у нас работают четыре победителя региональных и национальных чемпионатов. Поэтому я надеюсь, что это движение у нас будет развиваться, и те участники, которые сегодня заняли призовые места, в будущем станут экспертами и будут передавать свой опыт, свои знания, свой азарт и любовь к профессии новым участникам и работникам предприятий», – сказала на церемонии закрытия чемпионата директор по персоналу ПАО «ОАК» Любава Шепелева.

Корпорацию «МиГ» на этом чемпионате представляли молодые работники Нижегородского авиастроительного завода «Сокол» и Производственного комплекса № 1 в Луховицах, и двое «миговцев» вошли в число призеров. Второе место по компетенции «Производственная сборка изделий авиационной техники» занял Александр Краев (НАЗ «Сокол», цех 22), второе место по компетенции «Монтаж электрооборудования летательных аппаратов» завоевала Анна Котовская (ПК № 1, цех 2300).

Также в рамках чемпионата состоялся отборочный этап соревнований за право войти в состав национальной сборной, которая будет защищать честь страны на Международном чемпионате WorldSkills в Абу-Даби в октябре 2017 года. В конкурсном отборе по компетенции «Обслуживание авиационной техники» победил еще один работник корпорации «МиГ» Кирилл Тюкин (ПК № 1 г. Луховицы).

Поздравляем сотрудников корпорации – призеров чемпионата с успешным выступлением, желаем им покорения новых высот и новых профессиональных достижений.

Использованы материалы, предоставленные пресс-службой ПАО «ОАК»

К публикации подготовила О. Корионова

«Все хотят сэкономить, но при этом иметь боевой самолет, который по своему функционалу приближен к пятому поколению»

Интервью Ильи Тарасенко газете «Коммерсантъ», 14 июня 2017 г.

Гендиректор РСК «МиГ» Илья Тарасенко о перспективах истребительной авиации, дальних перехватчиках и беспилотных аппаратах

(Окончание. Начало на стр. 1)

– Имеющийся сейчас объем МиГ-29К достаточен для эксплуатации на авианесущем крейсере «Адмирал Кузнецов». Когда возникнет потребность в увеличении, мы готовы будем ее восполнить.

– Ваши специалисты привлекались к расследованию причин аварии с истребителем МиГ-29К, происшедшей в Средиземном море после вылета с авианесущего крейсера «Адмирал Кузнецов»?

– Наши специалисты всегда привлекаются в таких ситуациях, чтобы дать свою экспертную оценку.

– Военные не хотят восполнить эту потерю, заказав еще один такой истребитель?

– Пока нет.

– Вы не хотели бы получить право на внешнеэкономическую деятельность?

– Нет, нам достаточно того, что сейчас существует. Объединенная авиастроительная корпорация получила право на послепродажное обслуживание самолетов за рубежом. А что касается поставок самолетов, то такое право есть у «Рособоронэкспорта» — этого достаточно, чтобы продвигать нашу продукцию на внешние рынки.

– На рынке боевой авиации складывается непростая ситуация: Минобороны получило достаточное количество самолетов в рамках действующей госпрограммы вооружения, и это их пока удовлетворяет. То же самое на международных рынках: Алжир, Индия, Египет предпочитают модернизировать технику, просто продлевая ее жизненный цикл. Как будете продвигать свою продукцию?

– Всем военно-воздушным силам требуется легкий и средний самолет в том классе, в котором находятся наши МиГ-29М/М2 и МиГ-35. Срок службы самолета в какой-то момент подходит к концу. Сейчас по ряду стран происходит плановая замена самолетов. Например, мы сейчас активно общаемся с Казахстаном, также продолжаем участвовать в тендерах в Индии. Наши самолеты представлены в 56 странах мира, при этом в некоторых государствах они являются основной боевой единицей. Когда мы предлагаем наш самолет, мы предлагаем комплексный продукт: обучение, систему послепродажного обслуживания. Обслуживание нашего самолета на всем жизненном цикле дешевле примерно на 25%, чем у наших зарубежных конкурентов. Поэтому нашим партнерам понятно, почему стоит закупать эту машину. Все хотят сэкономить, но при этом иметь боевой самолет, который по своему функционалу приближен к пятому поколению.

– Кроме Индии есть еще примеры совместных программ?

– Мы делали офсетные программы в Перу, когда модернизировали самолеты там. Предлагали такие программы ряду других стран, с которыми мы работаем.

– Индия и Перу, какие-то еще крупные есть партнеры?

– Скажу объективно: это Ближний Восток и Латинская Америка. Все наши контракты идут в графике, а по некоторым из них мы вышли на опережение.

– Какой спортивный потенциал видите у МиГ-35 и в рамках новой госпрограммы вооружения?

– На презентации данного истребителя в Луховицах присутствовали

представители 30 стран, в том числе все государства, которые уже имеют на вооружении самолеты МиГ-29. Это и есть наши потенциальные клиенты, с некоторыми из них мы ведем переговоры. Что касается нашего главного внутреннего заказчика — Минобороны РФ, то самолет будет закуплен в рамках новой госпрограммы вооружения, рассчитанной до 2025 года. Сейчас МиГ-35 проходит летные испытания, по их итогам будет заключение твердого контракта.

– На 37 машин?

– Лучше уточнить у Минобороны РФ.

– Не смущает, что военные с 2012 года обещают его скорое поступление в войска? Говорилось, что тогда самолет не соответствовал тактико-техническим характеристикам военных.

– Сейчас МиГ-35 соответствует на 100% всем техническим требованиям, которые нам выставляют заказчики.

– Сколько времени составляет производственный цикл для одной машины?

– С момента подписания контракта — чуть более года. Это вместе с отработкой и прохождением летных испытаний.

– С загрузкой производственных мощностей проблем нет?

– Они загружены до 2025 года.

– В СМИ проходила информация, что компания «Сухой» и РСК «МиГ» могут быть соединены в один актив. Как можете прокомментировать?

– Речь не о соединении в один актив, а о работе в рамках дивизиона. Стратегия ОАК подразумевает последовательное дивизиональное распределение всех своих активов по типам авиации: транспортная, боевая, гражданская, специальная. Вполне логично, что в этих рамках «МиГ» и «Сухой» входят в дивизион военной авиации. Это не новость. Наша работа полностью координируется Объединенной авиастроительной корпорацией.

– То есть речь о фактическом слиянии не идет?

– Оба предприятия войдут в дивизион военной авиации на равных правах, никто никого не будет поглощать. Но, естественно, вторичные и дублирующие функции у каждого из предприятий будут отсечены. Это стандартная мировая практика. Убежден, что все это позволит повысить эффективность ключевых процессов в обеих компаниях.

– Работа над проектом с Объединенными Арабскими Эмиратами по созданию совместного истребителя началась?

– На IDEX-2017 в Абу-Даби было подписано соглашение с ОАЭ, подразумевающее, что концептуально наши коллеги готовы вместе с нами создавать легкий многофункциональный самолет пятого поколения. Принципиальное решение о том, что мы идем по этому пути, уже было принято. Сейчас мы находимся на стадии проработки сроков реализации этого проекта.

– Название еще не придумали?

– Пока нет.

– У «Сухого» есть два флагманских проекта — многоцелевой истребитель Су-35С и перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации Т-50. А что «МиГ» сможет предложить клиентам после МиГ-35?

– Мы разделили свой бизнес на

несколько частей. Первая — это модернизация ранее поставленных заказчику самолетов. Иными словами, мы можем их модернизировать таким образом, чтобы максимально приблизить их характеристики к самолетам пятого поколения. Параллельно будем работать и по имеющимся сейчас проектам МиГ-29 и МиГ-35. Вторая же часть, которую мы предлагаем заказчиком и над которой работаем отчасти в инициативном порядке, — это перспективный авиационный комплекс дальнего перехвата. Третье направление — это беспилотная авиация.

– Вы в инициативном порядке разрабатываете замену перехватчикам МиГ-31?

– Да, с привлечением наших смежников. Пока мы работаем над концепцией проекта и его обликом.

– Модернизация парка истребителей-перехватчиков МиГ-31 уже завершена?

– Есть текущий контракт, который мы успешно выполняем.

– Это последняя модернизация самолетов данного типа или же их жизненный цикл позволит провести спустя какое-то время еще одну?

– Поверьте, мы сможем предложить Минобороны РФ оба варианта.

– То есть к тому моменту, когда МиГ-31 потребует новой модернизации, перспективный авиационный комплекс дальнего перехвата должен быть готов к эксплуатации?

– Планируем так.

– Каким вы видите развитие беспилотной авиации на предприятии?

– За беспилотной тематикой будущее. Операция, которую наши вооруженные силы проводят в Сирии, показала, что недооценивать роль беспилотной авиации в конфликтах нельзя. Наш задел, который создавался с начала 2000-х, оказался очень кстати, многие наработки сейчас реализуются в нашем конструкторском бюро. Речь идет о беспилотниках (БПЛА. — «Ъ») легкого типа, способных выполнять разведывательные задачи, вести радиоэлектронную борьбу и наносить удары по объектам противника. Собственно, по этим трем направлениям мы и формируем свои предложения. Могут раскрыть секрет: будет и беспилотник, который сможет совместить все эти функции.

– В какой стадии находится работа по каждому из этих направлений?

– Уже есть опытные образцы. Мы доводим наши разработки до заказчиков, после принятия решения будет продолжено финансирование.

– И это тоже в инициативном порядке разрабатываете?

– Нами открыто несколько научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ. Для того чтобы достроить беспилотник, требуется несколько сотен миллионов рублей. Естественно, для этого нужен будет источник финансирования. Но сейчас уже есть задел, который я в скором времени продемонстрирую потенциальным заказчикам.

– Речь о создании вами тяжелого беспилотного летательного аппарата не ведется?

– При наличии спроса мы готовы работать везде. Но для нас прежде всего интересен сегмент легкого и среднего БПЛА.

В подразделениях завода

«Одежда» для самолетов

В такой высокотехнологичной и наукоемкой отрасли, как авиастроение, не бывает мелочей. И мало просто качественно и в срок изготовить самолет или его агрегаты. Необходимо доставить готовые изделия заказчику в целости и сохранности.

«Главное, чтобы костюмчик сидел»

Одним из средств защиты самолета от негативных погодных факторов служат чехлы. При их изготовлении, как я выяснила, тоже нет мелочей, а производство чехлов оказалось делом непростым.

для вырубki деталей из натуральной кожи для пошива чехлов, приспособления для развальцовывания металлических блочек в чехлы для стока воды, для расклепывания заклепок к портфелям для самолетной документации.

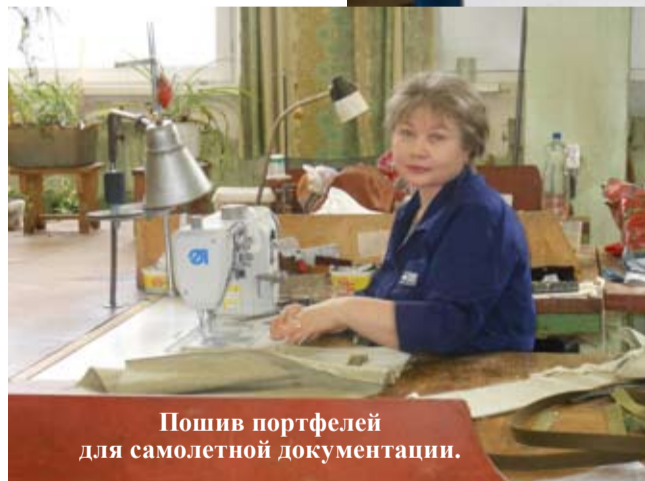


Цех 13. Швейный участок. Раскройный стол.

«Представьте себе размеры самолета и его сложную конфигурацию, – говорит заместитель начальника цеха экспедиции и деревообработки № 13 Виктор Иванович Буров (один из участков именно этого цеха нашего предприятия и занимается изготовлением данного вида защиты). – Еще не забудьте, что чехол шьется из очень прочной защитной ткани. Тогда сразу становится понятно, что пошив чехлов на самолеты – задача нелегкая. И сам процесс изготовления тоже достаточно сложный».

С тонкостями этого процесса меня познакомила мастер Татьяна Геннадьевна Ковезина, параллельно проводя экскурсию по швейному участку цеха.

Он располагается в большом светлом помещении, раскройный стол занимает практически всю его длину. Помимо ряда швейных машин, здесь стоит много оборудования различного назначения, такого как: оверлок, передвижная раскройная машина и стационарная раскройно-ленточная машина для раскроя очень толстых тканей, в несколько слоев или, например, поролон. А еще – пресс



Пошив портфелей для самолетной документации.



Изготовление салфеток для трубопровода на оверлоке.



Отправка фюзеляжа по железной дороге, 2014 год.

внутренние отверстия (здесь также используется пленка, соответствующая по размеру каждой салфетке, для защиты от пыли).

Много видов разной продукции изготавливается на нашем участке, но главное, конечно, это чехлы. Мы шьем чехлы на самолеты МиГ-29, МиГ-31, на фюзеляж МиГ-29К/КУБ, а также на приборку самолета. Так, в прошлом году мы разрабатывали и создавали вновь чехлы на ПВД. Начинается процесс пошива с проработки чертежей, которые поступают к нам от конструкторского отдела стандартизации, конструкторско-технологического отдела производственно-технического оборудования или эксплуатационно-конструк-



Работа на раскройно-ленточной машине.

в изготовлении лекала.

Первый раскрой мы делаем по чертежу, потом идут примерки на изделия, их может быть несколько. Чехол должен «сесть», как платье или костюм. Если первый экземпляр нашего изделия хорошо подогнан и не требует доработки, мы приступаем к изготовлению шаблона, который потом подписывается в производство военными представителями Министерства обороны РФ и конструкторами. Затем по шаблону изготавливается эталон. Все последующие чехлы мы шьем по данному эталону. На каждый тип самолета создается свой эталон.

На швейном участке цеха трудятся пять человек: мастер Т.Г. Ковезина, которая

начала свой трудовой путь на этом участке швей и работает на заводе уже 24 года; технолог Т.С. Бурлакова; закройщицы-швей – О.В. Чернышева и Н.В. Пугачева – опытные работницы, стаж каждой более 30 лет; а также закройщица-швей Л.В. Карандашова, которая хоть и пришла на участок недавно, быстро осваивает тонкости работы.

«Все сотрудницы – добросовестные, мобильные и приятные в общении люди, с ними легко работать, – говорит Т.Г. Ковезина. – А наши самые опытные работницы знают все досконально, могут работать без технической документации, так как на память знают, что с чем соединить. Именно благодаря опыту мы, глядя на чертежи, сразу видим, что нужно доработать, какие запланированные швы невозможно осуществить, предлагаем конструкторам, как их заменить, и на основании наших предложений вносятся изменения в чертеж».

(Окончание на стр. 4)

Поздравляем

Очередная победа

Весной этого года в Нижнем Новгороде на стадионе «Старт» состоялись традиционные городские соревнования санитарных дружин и санитарных постов, которые проводит Управление по делам ГО ЧС г. Н. Новгорода.



Целью ежегодных соревнований санитарных дружин и санитарных постов являются: проверка состояния оснащённости участников, их готовность к действиям в сложных условиях чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, а также отработка действий личного состава нештатных формирований гражданской обороны по оказанию первой медицинской помощи населению, по проведению санитарно-оздоровительных и противоэпидемических мероприятий в помощь органам здравоохранения.



Бессменным представителем Московского района на этих соревнованиях выступает команда НАЗ «Сокол» – филиала АО «РСК «МиГ». Она не первый год удерживает лидирующие позиции, демонстрируя высокий уровень мастерства в области спасения человеческой жизни в чрезвычайных ситуациях.

В этом году в ходе соревнований судейская комиссия оценивала работу участников на шести этапах соревнований, включающих работу в очагах ядерного, химического, инфекционного поражения, в госпитальном отделении, при погрузке пораженных в санитарный транспорт, также комиссия провела проверку оснащённости сандружин.

По итогам городских соревнований санитарная дружина завода «Сокол» в очередной раз завоевала I место, ей были вручены Кубок и Почетная грамота Управления по делам ГО ЧС города Нижнего Новгорода.



За победу в городском конкурсе сандружин, за добросовестное отношение к оснащению санитарной дружины, умелые действия, проявленные в ходе проведения соревнований, членам заводской сандружины приказом по НАЗ «Сокол» – филиалу АО «РСК «МиГ» объявлена благодарность и вручена премия.

К печати подготовила Е. Щеканова

Конкурс

Мои родители - авиастроители

В начале года среди детей работников предприятий, входящих в Объединенную авиастроительную корпорацию, был объявлен конкурс «Мои родители – авиастроители». Конкурсная комиссия рассмотрела 117 детских рисунков и сочинений и отобрала 50 лучших работ, авторы которых награждены путевками в лагерь «Артек». Также эти работы будут представлены на выставке, которая пройдет в рамках МАКС-2017.

Нижегородский авиастроительный завод «Сокол» – филиал АО «РСК «МиГ» на корпоративном конкурсе ОАК представила Тая Логина, чье сочинение было отобрано в числе лучших. Его мы публикуем в нашей газете.



Здравствуйте! Меня зовут Логина Татьяна, мне 12 лет. Я учусь в 6 «А» классе школы № 139 города Нижнего Новгорода. Я круглая отличница, и моя фотография висит на Доске почета школы.

Хочу рассказать вам про мою семью. Она у меня большая, и все взрослые работали или работают на заводе «Сокол».

Прабабушка и прадедушка с маминой стороны в годы Великой Отечественной войны работали на тракторах, а со стороны папы – на основном производстве (на клепке).

Бабушка Галя (мамина мама) работала в цехе 7 прессовщницей деталей из пластмасс.

Дедушка Юра (мамин папа) работал в цехе 24 сначала наладчиком станков, потом мастером, затем разметчиком.

(Окончание на стр. 5)

Человек. Закон. Общество

Реализация права на труд

Согласно ст. 37 Конституции РФ каждый имеет право на труд в условиях, отвечающих требованиям безопасности и гигиены, на вознаграждение за труд без какой бы то ни было дискриминации и не ниже установленного федеральным законом.

Заключенными являются трудовые отношения при наличии приказа о приеме на работу, подписанного в двух экземплярах трудового договора, и внесении записи в трудовую книжку.

Согласно ст. 136 Трудового кодекса РФ заработная плата выплачивается не реже чем каждые полмесяца в день, установленный правилами внутреннего трудового распорядка, коллективным договором, трудовым договором.

В соответствии со ст. 140 Трудового кодекса РФ при прекращении трудового договора выплата всех сумм, причитающихся работнику от работодателя, производится в день увольнения работника. Если работник в день увольнения не работал, то соответствующие суммы должны быть выплачены не позднее следующего дня после предъявления уволенным работником требования о расчете. Нарушение любого из перечисленных требований закона влечет административную и уголовную ответственность (в зависимости от конкретных обстоятельств).

В случае, если вы работаете без оформления трудовых отношений, вы вправе самостоятельно обратиться в суд для установления факта трудовых отношений. При этом суду необходимо представить письменные доказательства, либо показания не менее двух свидетелей.

Также, если вы работаете по трудовому договору, вы вправе при нарушении ваших прав, обратиться с заявлением в Государственную инспекцию труда Нижегородской области (по адресу: г. Н. Новгород, ул. Пискунова, д. 3, корп. 3), либо в прокуратуру района по месту нахождения организации.

Так, прокуратурой Московского района г. Н. Новгорода в мае 2017 года проведена проверка трудового законодательства организации «А» по обращению работника.

В ходе проверки выявлены нарушения трудового законодательства, а именно, заработная плата работникам выплачивается с нарушением установленного срока выдачи заработной платы. В связи с этим прокуратурой района приняты меры реагирования. Виновные лица привлечены к административной и дисциплинарной ответственности. Нарушенные права работников восстановлены.

Я.М. Спиринов, прокурор Московского района г. Н. Новгорода

В подразделениях завода

«Одежда» для самолетов

(Окончание. Начало на стр. 3)

Конечно, изготовить чехол непросто: большой размер, сложная конфигурация – не в одной плоскости, особые швы и тяжелые защитные ткани со специальной пропиткой, но пошивочный участок успешно справляется с поставленными задачами и всю продукцию предъявляет УТК с первого раза. Большую роль сыграло в этом приобретение в 2012 году нового оборудования – шести швейных машин промышленного образца и оверлока, за что работники участка благодарны руководству завода и цеха. А еще при выполнении заданий огромное значение имеет отношение сотрудников к своему делу. Работницы пошивочного участка очень любят свою такую нелегкую, но очень важную работу – «одевать» самолеты.

«Распашонки» – дело «нашивное»



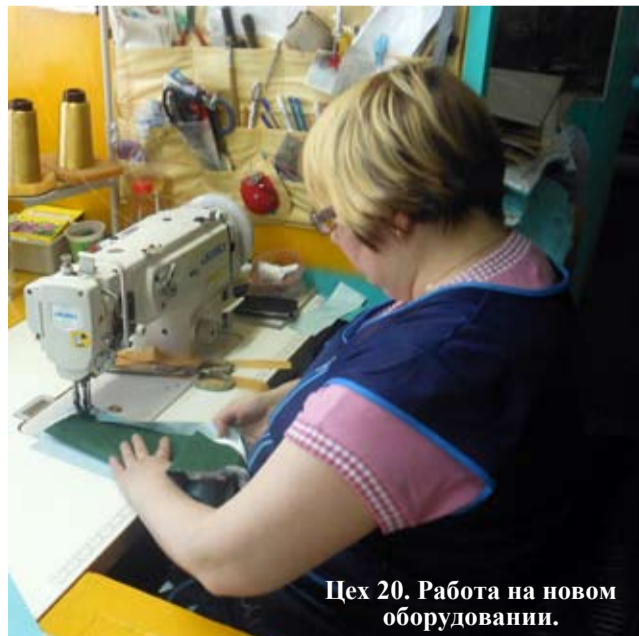
Цех 20. Швейный участок.

Если самолетные чехлы можно сравнить с верхней одеждой человека – пальто или плащом, то теплоизоляционную защиту агрегатов внутри самолета хочется назвать теплой распашонкой малыша. Но как не называй и с чем не сравнивай, а теплоизоляция трубопровода и многих агрегатов – вещь архиважная, ведь некоторые детали при работе нагреваются, и требуется защитить от них соседние узлы, или, наоборот, агрегату на высоте нужна защита от холода. А все это относится к безопасности полетов.

На нашем предприятии пошивом теплоизоляции на самолетные агрегаты занимается один из участков цеха изготовления трубопроводов, сварных узлов и изделий из неметаллов № 20.

«На пошивочном участке цеха работает 10 человек, – рассказывает начальник цеха Евгений Александрович Ёлшин. – Загрузка здесь высокая, и номенклатура очень большая. На один самолет обшивается вручную около 400 единиц трубопровода и около 3000 отдельных деталей шьется на машинах. С задачами мы справляемся, и в последнее время более успешно, чем раньше, благодаря недавно приобретенным двум новым швейным машинам промышленного образца, за что спасибо руководству завода и корпорации. Большая заслуга в приобретении и подключении нового оборудования принадлежит также моему заместителю Андрею Александровичу Трушкову. Отдельно мне хотелось бы поблагодарить главного экономиста Аллу Валентиновну Нуйкину и работницу отдела 26 Ольгу Ивановну Комарову.

Имеющееся на участке оборудование в основном надежно, но машины образца 70-х годов уже изнашиваются,



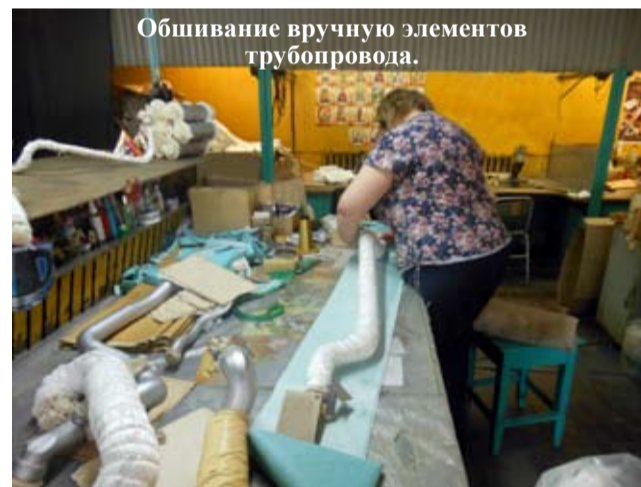
Цех 20. Работа на новом оборудовании.



Пошив теплоизоляции.

некоторым из них ежедневно требовались наладка или ремонт. Это приводило к простоям и сказывалось на качестве изделий. Новые машины надежно и бесперебойно работают с декабря прошлого года. После их приобретения в течение трех дней они были подключены и налажены. Первой их испытывала бригадир Ольга Валерьевна Козулева. Она самый опытный работник и прекрасный наставник молодежи. Большую лепту в бесперебойную работу участка вносит опытный технолог Лариса Николаевна Прохорова, она всегда быстро решает возникающие вопросы. Конечно, все на участке довольны новым оборудованием. С его вводом значительно повысилось количество и качество выпускаемой продукции».

В ее изготовлении участвует много людей разных специальностей. Кроятся теплоизоляционные изделия по лекалам, которые создаются по технологиям, разработаемым технологами. Шить эти изделия достаточно сложно: толщина теплоизоляции около 25-27 мм, стеклоткань – грубый материал, все это вместе взятое – суровые испытания и для швейных машин, и для работников. Несмотря на большую загрузку, интенсивный, тяжелый труд и вредные



Обшивание вручную элементов трубопровода.

из-за стекловолоконна условия труда, желающих работать на пошивочном участке, когда появляется вакансия, много. Руководство цеха проводит отбор кандидатов, и основное внимание обращается на такое качество, как ответственность, ведь многому можно научиться, в том числе шить на машине, но личностные качества человек приносит в коллектив с собой. От меры ответственности работника и его доброжелательного отношения к окружающим и умения общаться зависит и выполнение заданий, и атмосфера в трудовом коллективе. А коллектив на участке хороший. Конечно, женский. И это тоже хорошо, потому что лучше женщин с такой тонкой работой, как пошив небольших изделий или обшивание вручную элементов трубопровода, никто не справится.

И как символично получается, что изготовленная в основном крепкими мужскими руками крылатая машина «окутана» защитой, сделанной нежными руками женщин.

Е. Щеканова



Готовый элемент трубопровода.

Саморазвитие – это важно

Приятно, когда к нам в редакцию обращаются заводчане с предложением рассказать на страницах «РЖ» о своих наиболее достойных коллегах. Вдвойне приятно, если такая просьба исходит от деловых партнеров предприятия, как случилось в этот раз.

Нижегородская компания ООО «ДС Групп», специализирующаяся на продаже и сервисе оборудования для широкоформатной и 3D печати, а также на продаже программного обеспечения, является давним и надежным партнером завода «Сокол»: она занимается внедрением программного продукта Femar, который применяется в ОКБ при расчетах прочности. Представители ООО «ДС Групп», поддерживающие тесные деловые контакты с работниками ОКБ, отмечают высокий уровень профессионализма наших специалистов. А об одном из них – начальнике бригады прочности Виктор Ильиче Путевском коллега из ООО «ДС Групп» подготовили статью, которую попросили напечатать в нашей газете.

С Виктором Ильичем Путевским, мы работаем уже в течение нескольких лет, и у всех, кто знает Виктора Ильича, вызывают уважение его эрудиция, инженерная грамотность и постоянное стремление узнать что-то новое по своей специальности. Об этих его качествах говорит наше недавнее совместное участие в уникальном мероприятии, каким стал Международный семинар на тему: «Аэрокосмическая индустрия. Инженерные расчеты: тренды США, опыт России». Семинар прошел 25 мая в Москве и был посвящен вопросам стратегии развития программного продукта

Femar™ в мировой практике, в частности тому, как используется Femar в НАСА, какие тренды в проведении расчетов заметны в последние годы в США.

Семинар стал масштабной площадкой для обмена опытом специалистов из США и России. В нем участвовали представители команды разработчика системы Femar™, Siemens PLM Software, а также более 30 отечественных организаций авиастроительной и машиностроительной отраслей: корпорация «Рубин», ЭМЗ им. В.М. Мясищева, АО «НИТС», ИЦ «Икар», филиал ФГУП ЦЭНКИ «Научно-исследовательский институт стартовых комплексов им. В.П. Бармина и другие. Нижегородскую область на этом мероприятии представили специалисты нашей компании и начальник бригады прочности ОКБ завода «Сокол» В.И. Путевской, приглашенный в качестве специалиста-эксперта.

В рамках семинара выступили ведущие специалисты в данной области – представитель группы разработчиков Femar Энди Хэйнс, а также практикующие расчетчики российских предприятий авиакосмической отрасли. Среди докладчиков был и Виктор Ильич. Он выступал с информацией об опыте применения Femar на своем предприятии. Особое внимание в его докладе было уделено практическим аспектам расчетов на примере технологии расчетов стержней.

Направление, по которому работает бригада В.И. Путевского, а именно прочностной анализ, играет важную роль в авиастроении. В производстве летательных аппаратов необходимо точно знать, как поведет себя та или иная деталь при различных нагрузках.



Современное программное обеспечение, которое применяется в ОКБ, позволяет смоделировать воздушные, тепловые нагрузки, аэродинамику, сделать расчет ресурса и долговечности. Раньше подобные результаты можно было получить только опытным путем при построении экспериментальной модели, что заведомо обходилось дольше по времени и дороже. Также с помощью точного расчета можно снизить вес конструкции самолета, сокращая излишний прочностной запас, экономия расход материалов. Важно отметить, что снижение веса – проблема, которую производители решают постоянно, пытаются максимально минимизировать массу летательного аппарата, поднимаемого в воздух. Специалистам известно, что сокращение веса всего на 1% дает экономию топлива в 0,75%.

Темы, поднятые в ходе семинара, и в частности доклад В.И. Путевского, вызвали неподдельный интерес у слушателей. Выступающие ответили на множество заданных вопросов и приняли самое активное участие в обсуждении, которое проходило и в рамках «круглого стола», и в перерывах между докладами, и даже по завершении мероприятия.

Уже после закрытия семинара В.И. Путевской в разговоре с нами поделился своим мнением – мнением человека, который не только искренне увлечен своей работой, но к тому же любит и умеет учиться: «Программа семинара очень насыщенная, думаю, что каждый из присутствующих почерпнул для себя то, что сможет применить на практике. Мне семинар тоже показался полезным. Тут встречаются люди, которым действительно интересна тема прочностных расчётов, им интересно пообщаться с коллегами, обменяться опытом. Камерность мероприятия позволяет сделать это максимально продуктивно. Присутствие разработчика дает возможность внести предложения по улучшениям Femar. Такие мероприятия нужны и важны, я всегда стараюсь принимать в них участие».

По роду своей деятельности на нижегородских предприятиях мы общаемся с большим количеством специалистов разного уровня. Иногда мы их обучаем работать в программах, а иногда и они делятся с нами своими знаниями и опытом, которые сложно переоценить. Наш случай как раз такой. Я думаю, что завод может по праву гордиться таким сотрудником, как В.И. Путевской.

*Е.С. Козлова,
директор по развитию ООО «ДС Групп»*

Конкурс

Мои родители - авиастроители

(Окончание. Начало на стр. 4)

Бабушка Наташа (папина мама) работала в цехе 25 секретарем.

Дедушка Саша (папин папа) работает в настоящее время на аэродроме (цех 50) авиатехником.

Еще у папы есть младший брат, он тоже работает на «нашем» заводе в цехе 22 на сборке самолетов.

Более подробно хочу рассказать про мою любимую мамочку Логинову Елену Юрьевну, которая с ноября 1999 года работает на заводе «Сокол». Начала она свою трудовую деятельность в цехе 72 в ПДБ. Там она познакомилась с моим папой, который работал сварщиком.

В 2001 году мама пошла учиться на вечернее отделение в политехнический институт, тогда от завода первый год организовали экспериментальную группу, в которую попала и моя мама. Учиться после работы каждый вечер до 21.00 было ей, конечно, тяжело, но, как она говорит, весело. У них в группе было всего десять человек, и все очень сдружились. Хорошие отношения сложились и с преподавателями. Институт мама закончила в начале 2005 года, когда мне было всего полгода. В декретный отпуск она не уходила, со мной была бабушка Галя.

В конце 2001 года мама из цеха 72 перешла в отдел 8 (отдел главного механика), где и трудится по сей день инженером-технологом I категории.

В отделе мама отвечает за списание, перемещение и вновь поступившие на баланс основные средства, касающиеся работы службы главного механика. Еще она ведет все счета и реестры служб, следит за договорами и делает отчеты по драгоценным металлам.



На работе мою маму все любят и уважают. К Дню авиации ее портрет поместили на Доску почета завода. Теперь это фото висит у моей бабушки Гали дома на самом видном месте. Мы ей очень гордимся.

Еще мне очень запомнилась экскурсия на завод. Ее организовывал профком в «День первоклассника». Нас провели по территории завода в Музей истории и трудовой славы, который находится в центре завода. Около музея есть аллея, на которой стоят самолеты разных времен. Сам завод мне показался большим отдельным городом. В музее нам очень интересно рассказали всю историю завода. Там я впервые узнала, что «черный ящик» на самом деле оранжевого цвета. Потом нам вручили подарки, шарик и сфотографировали. Эту фотографию напечатали в газете «Рабочая жизнь».

Еще у меня есть младший брат. Он в этом году тоже пошел в первый класс, но их в музей уже не водили, а сделали праздник в ДК имени С. Орджоникидзе. Им вручили набор первоклассника, угощали пирогами и чаем.

Во Дворце культуры проходят разные праздники, но мне запомнился праздник, посвященный Дню матери. Там было много мам с детьми. Был очень интересный концерт, в основном пели и танцевали дети разных возрастов, и моя мама так почувствовала, что даже плакала.

Четыре года подряд мама на работе берет мне путевку в санаторий-профилакторий «Березка», который находится у нас в городе Нижнем Новгороде, недалеко от дома. Мне там очень нравится, и ребята все знакомые, и воспитатели хорошие, а главное – мама рядом.

Бабушки и дедушки мне много рассказывали про свою работу.

Дедушка Юра пришел на завод сразу после службы в рядах Советской Армии. Сначала работал токарем, потом, когда на завод поступили станки с ЧПУ, стал наладчиком этих станков. Дедушка был бригадиром комсомольско-молодежной бригады. Их труд награждали Почетными грамотами и именными наручными часами. Их бригаду фотографировали у заводского знамени и эту фотографию поместили в газету «Рабочая жизнь». На демонстрации в честь праздника 1 Мая дедушка шел во главе колонны и нес знамя завода.

Бабушка Галя пришла на завод в 1988 году. Работала прессовщицей деталей из пластмасс, изготавливала детали для самолетов и товары народного потребления. Работы было много. Работали в три смены. На заводе бабушка проработала до самой пенсии, а на пенсии работала уборщицей в своем цехе.

Дедушка Саша много рассказывал про свою работу на аэродроме. По роду своей деятельности он часто ездил в командировки. Был в Монголии, Индии, Африке. Условия

были тяжелые: и климат, и непривычная пища, другие языки. Но он любит свою работу и до сих пор работает на аэродроме.

Мы живем в доме, который построил завод. В основном здесь живут работники завода, их дети и внуки. Улицы на нашем «рабочем» поселке названы в честь летчиков-героев, участников Великой Отечественной войны. Это улица героя Давыдова, где находится моя школа, улица Н. Гастелло, Б. Рябцева.

Я ни разу не летала на самолете, но мне очень бы хотелось полетать. По всем рассказам моих родственников теперь я представляю, что самолет изготавливают долго и кропотливо. Все должно быть рассчитано до мелочей. На заводе есть много цехов и отделов, и все занимаются очень важными и разнообразными обязанностями.

Я узнала, что весь процесс изготовления начинается с идеи, которую конструкторы воплощают в чертежах. По чертежам делают шаблоны, затем пресс-формы, болванки, отливки, детали и т.д. Затем из множества деталей собирают самолет, который испытывают на аэродроме.

Авиационный завод – это небольшой город, в котором есть цехи, отделы, склады, медсанчасть, столовые, заправка и т.д. Много людей, которые любят свое дело и родное предприятие, любят и умеют работать. Каждый занимается своим делом, и общими усилиями в итоге получаются самолеты, которые служат людям долгие годы.

Мама сказала, что не очень давно их завод присоединился к корпорации «МиГ». Корпорация – это когда не одно предприятие, а несколько, которые находятся в разных городах России. Все эти заводы производят

авиационную продукцию и связаны между собой.

Мой младший брат Федя говорит, что хочет стать изобретателем. У него уже в 7 лет хорошо получается конструировать из «ЛЕГО» разные летательные аппараты, рисовать и вырезать из бумаги придуманные им самолеты. Может быть, он станет великим конструктором-изобретателем?

Скорее всего, я тоже буду работать на заводе «Сокол», как все мои родственники, только пока не решила кем.

Я считаю, что у нашего завода и корпорации в целом большое будущее, так как на нем работают замечательные люди.

В конце своего рассказа хочу пожелать заводу «Сокол» и всей авиационной корпорации дальнейшего развития своего производства, всегда достигать поставленных целей, стабильности и успехов.

От редакции:

–Таня, спасибо за интересный рассказ о своей семье и за добрые пожелания нашему заводу и всей корпорации «МиГ». Надеемся, что ты и твой брат Федя станете достойными продолжателями заводской династии, а в будущем все ваши близкие станут гордиться вами так же, как сейчас ты гордишься работой своей мамы.

В своем сочинении ты написала, что твоя фотография однажды была напечатана в заводской газете. В этом номере мы публикуем твой рассказ и надеемся, что осенью ты поделишься с нами своими впечатлениями от поездки в «Артек». Уверены, что там тебя ждут интересные дела, увлекательные события и новые друзья. Успехов тебе!

О спартакиаде завода

Соревнованиями 68-й легкоатлетической эстафеты на призы газеты «Рабочая жизнь», прошедшими 19 мая, завершился седьмой вид программы спартакиады НАЗ «Сокол» – филиала АО «РСК «МиГ». По итогам пяти видов программы спартакиады из семи проведенных определены лидеры как в первой, так и во второй группах цехов и отделов.

1 группа

- I место – ЛИК (13 оч.)
- II место – ФЭС (16,5 оч.)
- III место – цех 72 (18 оч.)
- IV место – ОКБ (20 оч.)
- V место – ОГТ (22 оч.)
- VI место – отд.70 (25,5)

Коллектив ВП-256, выступающий вне конкурса, имеет 21 очко.

В спартакиаде принимают участие 43 коллектива цехов и отделов: в первой группе 16 коллективов, во второй – 27. Учитывая, что до полного завершения заводской спартакиады осталось провести соревнования по четырем видам программы (легкоатлетический кросс, перетягивание каната, настольный теннис среди женских и среди мужских команд) с зачетом по шести видам из одиннадцати, следует вывод, что вся борьба за призовые места в спартакиаде ещё впереди. До новых встреч на спортивных площадках!

2 группа

- I место – цех 55 (12 оч.)
- II место – Авиафонд (13 оч.)
- III место – цех 42 (16,5 оч.)
- IV место – ОГМ (17 оч.)
- V место – отд. 36 (36 оч.)
- VI место – отд. 811 (38 оч.)

В.И. Тихонов, инструктор профкома по Фис

Корпункт «01»

Государственному пожарному надзору 90 лет

Государственный пожарный надзор МЧС России – мощная и результативная система предупреждения и профилактики пожаров в нашей стране, реализующая эффективные меры по защите населения и материальных ценностей от огня. В этом году службе исполняется 90 лет.

Пожары во все времена были одним из самых страшных бедствий. Еще в XI веке появились первые противопожарные правила, и на законодательном уровне была определена ответственность за поджоги и несоблюдение мер безопасности при пользовании огнем.

18 июля 1927 года вышло постановление органов власти Российской Советской Федеративной Социалистической Республики о создании государственного пожарного надзора (ГПН), призванного осуществлять контроль состояния пожарной безопасности во всех коммунальных, ведомственных и общественных организациях. В 1966 году все пожарные подразделения были подчинены Министерству внутренних дел. А через 11 лет, в 1977 году, Постановлением Совета Министров было утверждено «Положение о государственном пожарном надзоре в СССР». В 1979 году приказом МВД СССР было введено «Наставление по организации работы органов государственного пожарного надзора». Оба документа определили важнейшей государственной задачей обеспечение противопожарной защиты городов и других населенных пунктов, а также объектов народного хозяйства.

Ряд нововведений ГПН пережил в 90-х годах прошлого века. В 1993 году впервые в своей истории пожарный надзор был определен как специальный вид государственной надзорной деятельности. Государственная пожарная служба стала самостоятельным структурным подразделением МВД, а ее руководитель – главным государственным инспектором Российской Федерации по пожарному надзору.

Новую реформу ГПН пережил в начале XXI века. В 2001 году согласно Указу Президента РФ Государственная противопожарная служба была переведена в МЧС России.

В настоящее время проводится дальнейшая работа по совершенствованию деятельности

государственного пожарного надзора. Основная цель проводимых реформ – создание эффективных механизмов государственного регулирования пожарной безопасности, включая систему организационных, нормативных и экономических мер, адекватных угрозе возникновения пожаров и обеспечивающих защиту жизненно важных интересов личности, общества и государства.

Ежедневно инспекторским составом ГПН осуществляется комплекс мероприятий по контролю и надзору. Особенно пристальное внимание уделяется объектам с массовым пребыванием людей, объектам здравоохранения и образования. Профилактика пожаров и пропаганда в сфере пожарной безопасности – еще одно из важнейших направлений деятельности ГПН. Инспекторы работают в школах, беседуют с детьми, проводят тематические конкурсы детского творчества, встречаются с населением. До наступления пожароопасного периода ведется проверка населенных пунктов, расположенных в непосредственной близости к лесным массивам. Летом в зоне особого внимания – оздоровительные лагеря.

Можно сказать, что работа инспектора круглосуточная. Выезд по тревоге на пожары – еще одна неотъемлемая часть работы инспектора ГПН. Опросить очевидцев, подготовить документы, провести осмотр места пожара. По крупицам восстанавливают дознаватели события, предшествовавшие пожару. А чтобы установить его причину, порой, в прямом смысле слова, приходится разгребать пепел. Нужно не просто установить виновника пожара, но и доказать его вину.

Результаты профилактической работы, как правило, на первый взгляд не видны, но вся её важность и нужность отражена в первом слове девиза МЧС России: «Предупреждение, спасение, помощь». Предотвратил беду – значит, уже спас чье-то имущество, здоровье или жизнь. И эта не легкая задача полностью лежит на плечах сотрудников государственного пожарного надзора.

Отдел надзорной деятельности и профилактической работы по г. Нижнему Новгороду (по Московскому району)

Содержание территории

Лето – пожароопасная пора. Соблюдение требований пожарной безопасности в летний период – актуально. Мусор, оставшийся после зимнего периода, порой остается лежать годами на не эксплуатируемых площадях, кустарники и деревья своевременно не вырубаются на опасных территориях и в местах прохождения коммуникаций на объектах. На что же нужно обратить особое внимание?

– Противопожарные расстояния между зданиями, сооружениями и строениями не используют для складирования материалов, оборудования и тары, для стоянки транспорта и строительства (установки) зданий и сооружений, для разведения костров и сжигания отходов и тары.

– Исправное содержание (в любое время года) дорог, проездов и подъездов к зданиям, сооружениям и строениям, открытым складам, наружным

пожарным лестницам и пожарным гидрантам должно быть обеспечено постоянно.

– Постоянно необходимо осуществлять очистку объекта и прилегающей к нему территории, в том числе в пределах противопожарных расстояний между объектами, от горючих отходов, мусора, тары и сухой растительности.

– Не допускается сжигать отходы и тару в местах, находящихся на расстоянии менее 50 метров от объектов.

– Если объект расположен рядом с лесопарком, необходимо предусматривать создание защитных противопожарных минерализованных полос, удаление (сбор) в летний период сухой растительности или другие мероприятия, предупреждающие распространение огня при природных пожарах.

Отделение профилактики пожаров 19-ПСЧ

«Большие гонки» в Подмоскowie

«Теплое» весеннее утро, на дворе конец мая, за окном +3 градуса, самое время отправиться в «жаркие края», а именно в Луховицы! Вы спросите: для чего? А все очень просто! В этом замечательном месте проводятся интересные спортивно-развлекательные мероприятия под названием «Большие гонки»!

Заводская «Газель» была подана к центральному проходным, и добродушный водитель был настроен везти нас куда угодно. Собрав в дорогу еды и воды, команда завода «Сокол» – филиала АО «РСК «МиГ» выдвинулась в путь. Дорога была спокойной и долгой, но мы не отчаивались: ели, пили, пели песни, играли в разные игры и просто молчали. Около девяти вечера нас доставили в Луховицы,

справилась со всеми трудностями, но не заняла призовое место, что для первого раза не так обидно.

Мы были довольны, хоть и устали, а общение о том, что нас ждет бесплатный обед, развеяло все разговоры о болях в ногах, ушибах и ссадинах. На обратной дороге мы попросили нашего замечательного водителя проехать через город Коломну, где провели два часа в качестве туристов, осматривая красоты и старину бывшего Московского княжества.

В итоге вся наша поездка получилась очень насыщенной и полезной, мы познакомилась с молодежью РСК «МиГ», узнали много нового, переняли опыт проведения спортивно-развлекательных игр и, надеемся, в будущем и на нашем предприятии удастся провести подобные состязания, либо какие-нибудь иные



где встретили хлебом-солью и предоставили бесплатный ночлег в гостинице. В нашем скромном номере, кроме кровати, оказались еще и стол, который принял на себя все наши запасы яств.

Теперь настало время рассказать вам о самой игре «Большие гонки». Утром мы отправились в местный ФОК, где нас ждали самые разнообразные испытания. В играх участвовали представители почти всех площадок, входящих в состав РСК «МиГ»: команды из Москвы, Жуковского, Калязина и из Нижнего Новгорода (это мы). Суть всех баталей состояла в том, чтобы на скорость и выносливость пройти различные командные испытания (бег в костюмах, вышибалы, борьба сумо и многое другое). Наша команда с честью

объединяющие мероприятия. Многие работники корпорации интересовались нашим городом и заводом, некоторые даже были не прочь поехать к нам в гости, но, к сожалению, наша «Газель» вмещала только 8 человек!

Кстати, о составе нашей команды. В нее вошли как старые, проверенные годами представители совета молодежи, так и совсем новые и юные участники: Киселев Владимир (отд.22), Лохов Сергей (отд.12), Левина Ирина (отд.10), Тумаков Сергей (цех 24), Блинова Оксана (отд.15), Корчагина Евгения (отд. 23), Горелов Степан (ОКБ), Коротков Антон (цех 40).

Всем большое спасибо за участие, надеемся, еще увидимся!

В.В. Киселев, отд.22

Человек. Закон. Общество

Изменения в системе профилактики безнадзорности и правонарушения несовершеннолетних

Распоряжением правительства РФ от 22.03.2017 № 520-р утверждена концепция развития системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних на период до 2020 года.

Целью концепции является создание условий для успешной социализации (ресоциализации) несовершеннолетних, формирования у них готовности к саморазвитию, самоопределению и ответственному отношению к своей жизни.

Основными направлениями развития системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних являются:

- совершенствование нормативно-правового регулирования в сфере профилактики безнадзорности и правонарушения несовершеннолетних;
- развитие эффективной модели си-

стемы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних;

- информационно-методическое обеспечение системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних;

– развитие кадрового потенциала системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних.

Ответственными за реализацию концепции являются Минобрнауки России, МВД России, ФСИН России, Минздрав России, Минтруд России, Росмолодежь, Фонд поддержки детей, находящихся в трудной жизненной ситуации, и органы исполнительной власти субъектов РФ.

И.о. прокурора С.И. Броницкий, нижегородская прокуратура по надзору за исполнением законов на особо режимных объектах