



JAR-145NF-044E. В настоящее время работы по технологическому обслуживанию западных авиалайнеров являются импортозамещающей продукцией в республиканской программе локализации. В прошлом году вклад в эту программу составил 2 млн 500 тысяч долларов США при плане 1 млн 800 тысяч долларов.

... Еще не было семи утра, когда мы обменялись рукопожатием с заместителем главного инженера у проходной. Анатолия Ивановича Гузева на предприятии знают все, и здоровается с ним каждый, причем с неизменным уважением. Да и понятно - 61 год трудится на редкость увлеченный любимым делом человек, начав с ученика монтажника. Если к его продолжающемуся трудовому стажу прибавить годы работы здесь старшего брата - пенсионера Василия Ивановича и сына Виктора Анатольевича, менеджера по качеству, получается 125 лет.

Гузева - одна из многих трудовых династий на заводе: Живолядовы, Павленко, Филипповы, Палвановы, Исаевы, Ханкельдыевы и другие. Все мастера своего дела, подготовили достойную смену старшему поколению.

И вот что рассказывает Анатолий Иванович:

- АП VAT - единственная среди родственных предприятий СНГ (в Центральной Азии таких нет!), в годы перестройки сохранившее, точнее, сберегшее свой человеческий потенциал, а значит, и высокую производственную марку.

Предприятие десятилетиями надежно обслуживает НАК «Узбекистон хаво йуллари» - его высокая производственная марка работает на авторитет национальной авиакомпании.

Цена роль АП VAT в развитии авиации страны, правительство республики в трудную пору поддержало трудовой коллектив - выступило гарантом возврата им валютного кредита немецким фирмам, представленного под развитие производства обслуживания самолетов западного производства (СЗП), таких, как «Боинг», RJ-85, «Азэбас». Кредит разбит на три транша. Первый уже освоен и с высоким кпд. Веским подтверждением тому стало получение в этом году европейского сертификата на право обслуживания СЗП. Для этого образован и действует центр технического обслуживания.

- Реконструированные производственные площади, ангарные боксы, современное оборудование и инструменты, то есть вся техническая оснащенность предприятия соответствует сегодня необходимым стандартам, - говорит директор предприятия Анатолий Мин-



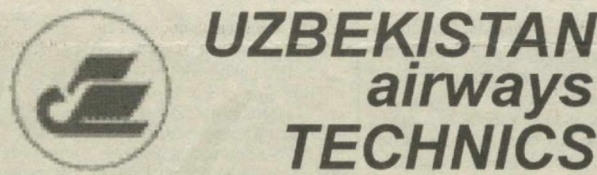
дарь (на снимке). - Это позволяет нам проводить целый ряд работ в объемах А-Check, С-Check, вплоть до С4-Check. Check - это формы технического обслуживания самолетов по возрастающей - от простых к сложным и очень сложным. Кроме того, устраняем выявленные неисправности, проверяем и испытываем гидросистемы, определяем вес и центровку самолетов, проводим демонтаж-монтаж двигателей, ремонт шасси и тормозов, бароскопию двигателей, другие операции. Благодаря профессионализму, высокому качеству выполнения работ мы получили первый в СНГ европейский сертификат качества JAR-145.

Я уже говорил, что работа в сложных объемах у нас становится на поток. И она одобрена международным сообществом, что подтверждено вручением нам второго сертификата

К четким формулировкам директора следует сделать небольшое разъяснение. Дело в том, что в соответствии с требованиями мировых стандартов нельзя смешивать ТО СЗП с соответствующим обслуживанием СВП. Поэтому на первом этапе сразу же был выделен, соответственно оборудован и передан СЗП один бокс в заводском ангаре, подобран штат специалистов.

И ВНОВЬ ПОДНИМАЮТСЯ ВВЫСЬ САМОЛЕТЫ

«Самолет, мне приземлился в ладони» - эта поэтическая метафора из книги Юрия Когтева «Земное притяжение» пусть не технично, но вполне логично определяет специфику труда коллектива авиапредприятия «Uzbekistan Airways Technics» (АП VAT)



Документация ТОиР СЗП требует от заводчан знания английского языка. Эта проблема уже несколько лет успешно решается в стенах предприятия с привлечением профессиональных преподавателей. Кроме того, специалисты, получившие сертификат, направляются в ведущие учебные центры Германии, Англии, Франции для повышения их квалификации по обслуживанию западной авиатехники. Нередко зарубежные специалисты приезжают сюда и обучают заводчан на месте.

Ныне предприятие получило право обслуживать не только самолеты НАК, но и сторонних заказчиков, эксплуатирующих подобные лайнеры. В частности, блестяще выполнено техническое обслуживание экспортного «Боинга-757», принадлежащего государственной национальной службе «Туркменхоавеллари» имени президента Туркменистана Сапармурата Туркменбаши. Заказчики, по их словам, даже не ожидали встретить в Ташкенте такой современной ремонтной базы, по некоторым параметрам и превышающей мировые стандарты.

И еще. Из Ашгабата в АП VAT поступили заявки на ТОиР еще двух «Боингов», причем на

решать маркетинговые и задачи взаимодействия на внешнем рынке. Заключены соответствующие соглашения. Сейчас подписаны договоры по использованию части средств второго транша не только с упомянутой фирмой, но и компанией «Нидро».

Транш в размере шести с половиной миллиона долларов будет использован по таким направлениям, как реконструкция и оснащение ремонтных цехов, второго ангарного блока и приобретение оборудования для выполнения тяжелых форм ТО западной техники. Средства пойдут на модернизацию покрасочного ангара под современные технологии и выполнение требований по охране окружающей среды. Будет приобретено у названных фирм уникальное доковое оборудование. Следующее направление по второму траншу - развитие и совершенствование метрологической службы, базовой для авиакомпании республики. Кроме того, средства второго транша уже идут и на профессиональную подготовку кадров.

И несколько слов о ремонте лайнеров восточного производства.

В письме из Китая, например, выражена благодарность за высокое профессиональное

обслуживание. Инженеры А. Миндарь, Н.Н. Чернов, Ю.Н. Краснов и другие после окончания очередной смены надевали рабочие спецовки. Кроме них, десятки ИТР пополняли заводской отряд сборщиков. В результате первый Ил-62 был сдан строго по графику, с хорошим качеством.

За долгие годы ремонта Ил-62 накоплен бесценный опыт, выросли специалисты самого высокого класса - рабочие, ИТР, организаторы и руководители производства.

По ремонту самолетов и двигателей российского производства АП VAT сотрудничает с авиакомпаниями и эксплуатирующими авиатехнику предприятиями стран СНГ, а



тогда: «Заковыристые задачи и глужие проблемы сыплются на директора завода постоянно, как горячие угли на ладони. Задача руководителя - побыстрее и как можно большему количеству специалистов раздать эти угольки. Каждый специалист с одним угольком справится, а директор с целой пригоршней только руки сожжет».

Директорами здесь становятся не сразу: в коллективе его подмечают по качествам и возможностям, проверяют в деле, испытывают в должностях роста. Кроме того, командиры производства сами постоянно учатся, перенимают у подчиненных все новое, передовое. Именно такую школу прошли директора последних десятилетий: Е.Е. Котов, Е.Н. Китов, Н.М. Захаров и нынешний Анатолий Миндарь, а также главный инженер Петр Караман и командиры производства, такие, как Б.В. Бойко, А.И. Никитин, Н.В. Котов, С.А. Кравченко, Р.Н. Кадиров, В.Г. Магда, С.А. Гасанов. «Делают погоду» бригады А. Салдин, В. Шуллер, А. Талипов, А. Вьлкин, а также рабочие А. Исраилов, Е. Смылова, Д. Сабиржанова и другие.

Главный инженер П. Караман, как и подобает командиру производства, своим профессионализмом, ответственным отношением к делу служит примером специалистам всех уровней. Являет установку для всего трудового коллектива - делай, как я! В своем становлении на заводе Петр Васильевич благодарит мудрых учителей и наставников: Н.С. Ефимова, А.В. Шостка, М.Т. Дымовских, Ю.В. Финаева.

Более чем полувекковые традиции коллектива не преданы забвению - развиваются, работают на пользу дела. Нынешнее руководство заботится о людях, решая с профкомом проблемы их социальной поддержки: бесплатное лечение, подарки к праздникам, ежемесячные пособия к пенсии. Действуют зоны отдыха в Чиназе, Чарваке, свой подведомственный детский сад, идут строительные работы и облагораживание территории предприятия. Словом, развитие соцкультбыта - предмет неослабевающей заботы администрации и профкома предприятия, одно из важнейших положений их коллективного договора, выполнение которого строго контролируется. Этот ответственный участок - круг обязанностей председателя профкома Светланы Нурмухамедовой и заместителя директора по общим вопросам Равшана Латыпова.

На базе заводского клуба действует молодежное объединение по интересам. Здесь же юноши и девушки обучаются навыкам на компьютерах новейшей модификации, закупленных АП VAT. По секциям изучают историю предприятия и Узбекистана. Идет подготовка к Дню Конституции Республики Узбекистан.

Прямо к воротам заводской «Икарус» доставил из зоны отдыха «Лайнер» в Чимгане участников соревнований по различным видам спорта. Повышенный интерес авиаремонников и членов их семей вызвало набирающее популярность соперничество «папа, мама, я - спортивная семья».

Сегодня Ташкентский авиаремонтный завод обеспечивает и техническое обслужива-



также Китая, Кореи, Кубы, Польши, Латвии, Литвы, ОАЭ, Ирака, Ирана, Сирии, Индии, Словакии, Чехии, Египта.

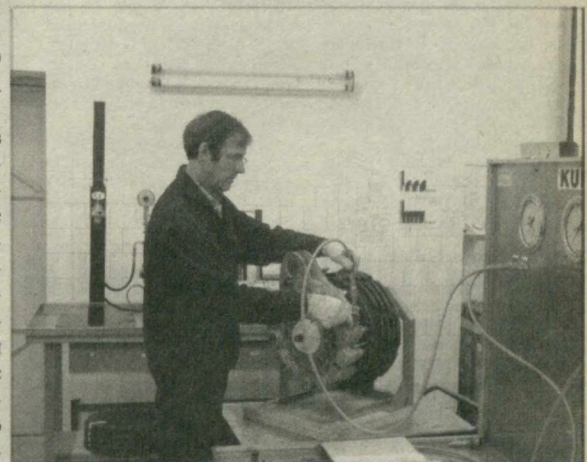
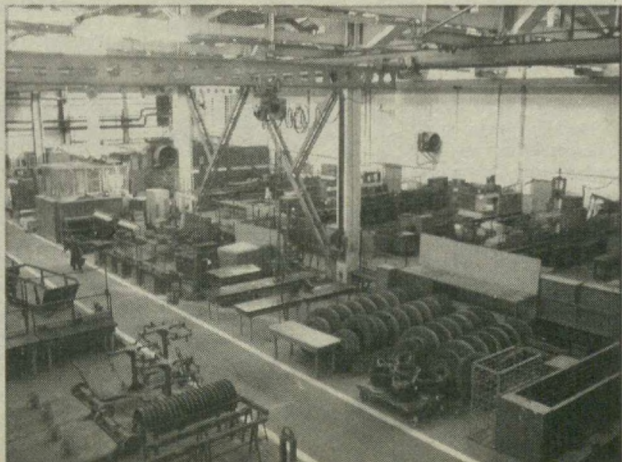
Для оказания оперативной помощи и согласования по расширению видов ТОиР, определяющих надежность и безопасность эксплуатации отремонтированной авиатехники, АП VAT наладило надежные контакты на конструкторско-технологическое сопровождение с конcernами Airdis Industrie, Boeing Company, PW United Technologies, признанным лидером ТО в Западной Европе компанией Lufthansa Technik, ОАО им. С.В. Илюшина, КАПО им. Горбунова, ГАО ТАПОиЧ, ОАО «Омскрагетат», Уфимским ОА «Гидравлика», НПО «Сатурн».

По принятой технологии в конце обслуживания авиатехника попадает в летно-испытательное подразделение предприятия, дающее «добро» на ее эксплуатацию. Экипаж в составе ведущих летчиков-испытателей Е. Елизарова, награжденного орденом «Дустлик» В. Скрынникова с работой справляется. Оба выпускники Сасовского летного училища и школы летчиков-испытателей г. Жуковского.

Развитие предприятия немыслимо без совершенствования трудового коллектива, а также и без направляющей, организующей роли руководителя. Рассказывать о бывших директорах - и просто, и одновременно трудно. Каждый из них - яркая человеческая индивидуальность. Помнится высказывание бывшего директора Евгения Николаевича Ки-

самый сложный объем работ С4-Check.

В сложных экономических условиях АП VAT находит дополнительные резервы, расширяет сферу деятельности, привлекает к сотрудничеству смежников. Ныне работы по западной авиатехнике осуществляются совместно с немецкой фирмой «Lufthansa Technik» по программе «Деловое партнерство». Комплексное сотрудничество, помимо технических аспектов, позволит успешно



не до 25-30 единиц в объеме С-Check самолетов А310, В757, В767, ежегодно ремонт десяти Ил-76 и столько же Ил-62М, а также до ста единиц различных двигателей с неизменно высоким качеством. В эти дни предприятию исполнилось 78 лет. Дата не крутая, но опыт солидный.

