

## Через теракти у США перевірятимуть візи студентів

Через бостонські теракти влада США буде ретельніше перевіряти студентські візи. Відтепер візу кожного студента, який хоче навчатися в Америці, будуть перевіряти ще перед вильотом до США. Рішення прийняли після того, як один із товаришів бостонського терориста намагався сховати докази його причетності до вибухів. 19-річний громадянин Казахстану перебував у США з анульованою візою. Нагадаємо, 15 квітня під час Бостонського марафону прогрімало два вибухи, загинуло троє людей.

## Путін заборонив членам уряду мати рахунки за кордоном

Президент РФ Володимир Путін підписав закон, що забороняє членам уряду мати іноземні рахунки та цінні папери в банках за кордоном. Варто відзначити, що закон також стосується суддів, депутатів, сенаторів, військовослужбовців, слідчих, прокурорів, співробітників МВС, митних і податкових органів, позабюджетних фондів, аудиторів Рахункової палати, голів міських округів і муніципальних районів.

на стільки гривень більше отримує вчитель вищої категорії без урахування надбавок і доплат. Про це заявив Президент Віктор Янукович під час спілкування з представниками ЗМІ в Миколаєві.

# Можливостям луцького заводу «Мотор» задрять навіть китайці

В Україні є дев'ять авіаційних ремонтних заводів, які не конкурують між собою, оскільки кожен лагодить різні види двигунів і літаків. Ремонтний завод «Мотор», що розмістився на 23 гектарах у Луцьку, дає нове життя двигунам до всіх літаків фронтової авіації. Замовлення надходять не лише від українського Міністерства оборони, а й від закордонних військових. Журналісту «Відомостей» вдалося побувати на підприємстві. Керівництво похизувалося своїми досягненнями та показало потужності заводу.

Екскурсію заводом очолив його директор Микола Матрунчик. Почав з того, що на підприємстві трудиться близько 950 осіб, а середня заробітна плата минулого року склала трохи більше чотирьох тисяч гривень.

— Працюємо як для українських збройних сил, так і для іноземних партнерів. На жаль, кількість замовлень з-за кордону значно вища, ніж від українських військових. Співпрацюємо з 20 країнами світу. Маємо замовлення від казахів, білорусів, везуть ремонтувати до нас двигуни з Китаю, В'єтнаму, Росії. Постійними замовниками є Польща та Ємен. Торік уперше за двадцять років Міністерство оборони України зробило замовлення на 120 мільйонів гривень. Двигуни вже відремонтовані, а 72 мільйони не виплатили досі. Це пристойна сума. Розрахуватися Міністерство обіцяє, але грошей поки нема. Натомість боргів із заробітної плати ми не маємо, працюємо повний робочий тиждень, працівники отримують премії. Єдине, на чому відбився міністерський борг, то це на технічному розвитку заводу, — розповів пан Матрунчик.



Усього на «Моторі» є чотири цехи. Шаленими темпами розвивається дільниця запасних частин, яка має всі шанси стати п'ятим цехом. Найцікавішими виявилися цехи,

де двигунам «ставлять діагноз» і де випробовують уже відремонтовані мотори.

— Найбільшим ворогом реактивних двигунів вважаються сторонні предмети, які можуть потрапити з потоком повітря, — продовжив керівник заводу. — А якщо врахувати, що за одну секунду авіадвигун затягує у себе 100 кілограмів повітря, то ймовірність потрапляння чогось висока. Вартість ремонту одного двигуна коливається в межах мільйона доларів.

«Відомості» з'ясували, що випробування одного двигуна триває п'ять днів, для цього потрібно до 27 тонн пального.

— Це серйозні затрати: і фінансові, і часові, адже треба відрегулювати більше сотні параметрів, щоби двигун працював. Загалом же ремонт авіадвигуна з моменту потрапляння на завод і до його відновлення триває до п'яти місяців, — повідомив Микола Матрунчик.

В одному з цехів ми стали свідками розбирання авіадвигуна. Деталі оглядають і визначають їх технічну придатність. Цікаво те, що на кожну деталь двигуна заводять спеціальну справу ремонту, яка нагадує картку пацієнта.

Двигун, за словами пана Матрунчика, складається приблизно з 15 тисяч деталей. Із майже тисячі працівників над ним трудиться 350 спеціалістів, решта — майстри, контролери тощо.

«Відомості» поцікавилися, скіль-

ки двигунів завод ремонтує за рік.

— Ми обмежені працівниками, але не можливостями заводу, — відповів директор. — Потужності підприємства дозволяють ремонтувати більше, ніж є замовлень. Колиш ми лагодили сімсот моторів. Сьогодні таких замовлень уже не буде, мабуть, ніколи. За рік ми орієнтовно ремонтуємо в межах сотні двигунів. Гарантія після ремонту дається на такий же термін, як і на новий двигун. Якщо, наприклад, новенький двигун може працювати 400 годин протягом шести років, то і ми після ремонту гарантуємо такий же період експлуатації.

Завод спеціалізується на ремонті авіаційних турбореактивних двигунів для сучасних бойових літаків Су-24, Су-27 і МіГ-29. Десять років тому виникла потреба ремонтувати двигун РД-33, а вже сьогодні «Мотор» має спеціальне обладнання для ремонтування виключно таких двигунів. Ідеться про «розумну» трикоординатну машину, яка робить заміри за кресленнями, що абсолютно виключає помилки.

— Ми раніше мали проблеми з тим, щоб зняти точні заміри з деталей. Треба було щось вигадувати, пристосуватися до агрегатів, а потім вимірювати штангенциркулем. Це давало похибки у вимірюванні. Щоб освоїти двигун РД-33, а він є єдиним мотором іноземного виробництва, який ремонтують в Україні, наголошу, лише на заводі «Мотор», пішло вісім років. За допомогою такої машини значно легше його вивчити, бо не треба власноруч креслити, все робить автомат, — із гордістю сказав Микола Матрунчик.

Цех ремонту агрегатів вразив своєю чистотою та стерильністю. Як розповів начальник цеху Михайло Котик, суворі вимоги до чистоти приміщення пов'язані з точністю замірів.

— Температура повітря протягом року стабільно підтримується на рівні +23 градусів. Вимоги пов'язані і з тим, що у замірах ми звертаємо

увагу на третій знак після коми, а коливання температури напряму впливають на це. Підлогу та стіни протирають двічі на день, — сказав Котик.

Заступник головного технолога Сергій Свистюла розповів про досягнення заводу. Не так давно на підприємстві освоїли методику відновлення невеличкої за розміром, але дуже дорогої деталі — лопатки.

— Лопатка вкрита кількома шарами спеціального покриття, яке захищає її від впливу гарячих газів у двигуні, де температура сягає півтори тисячі градусів. Коштує вона три тисячі доларів. Ми можемо її відновити, нанісши всі необхідні покриття. Не всі заводи, які займаються двигунами, володіють цією технологією. Поляки та китайці окремо надсилають лопатки для ремонту. До речі, китайці вже друге десятиліття намагаються навчитися цьому, але в них поки не виходить, — розповів пан Свистюла.

Вміють на заводі «Мотор» проводити і гаряче випробування колектора, а це, як з'ясувалось, у цілому світі під силу лише росіянам.

— Коли ми вчилися ремонтувати двигун РД-33, росіяни зовсім не хотіли нам допомагати. Було багато технологічних процесів, які для нас були складними. Одним із них було гаряче випробування колектора цього двигуна. Колектор є складним агрегатом, адже працює в умовах високих температур і навантажень. Коли він руйнується, то прогорає камера згорання та двигун. Тому колектор треба ретельно перевірити. Установка, яка перевіряє роботу колектора, була лише в Росії на заводі імені Чернишова. Ми зверталися до них, щоб повчитися, проте росіяни відмовлялися. Врешті-решт інженери нашого заводу зібралися, взяли голову в руки та самі сконструювали установку. Тепер ми другі в світі, хто має обладнання для перевірки колекторів, — похизувався пан Свистюла.

Ірина КОСТЮК



Спеціалісти «Мотора» оглядають двигун ендоскопом



Саме тут випробовують відремонтовані двигуни

## За місцеві дороги відповідатимуть персонально голови держадміністрацій

Віце-прем'єр-міністр України Олександр Вілкул пропонує функцію стратегічного планування з розвитку дорожнього господарства закріпити за Мінінфраструктури, а контролю за якістю доріг — за Укртрансінспекцією. А «Укравтодор» має виступати лише замовником робіт доріг державно-

го значення — таких в Україні 52 тис. км. При цьому 117,7 тис. км доріг місцевого значення разом із фінансуванням «закріпити» особисто за головами ОДА, щоби персоналізувати відповідальність.

Цю концепцію реформування Вілкул представив на засіданні уряду.

## Хворих на гепатит українців лікуватимуть безкоштовно

Хворі на вірусні гепатити українці незабаром зможуть лікуватися безкоштовно, йдеться у сюжеті ТСН. Держава вперше виділить гроші на медикаменти таким хворим — це передбачено першою Національною програмою боротьби з вірусними гепатитами. Досі пацієнти витрачали десятки тисяч доларів на таблетки, що уповільнюють вірус, або ж взагалі не лікувалися.

У Міністерстві охорони здоров'я кажуть, що першими безкоштовні ліки від жовтяниці отримають ті, в кого вірус розвивається дуже стрімко.

«Це повільна інфекція. Ймовірно, будуть розроблені рекомендації, хто в першу чергу повинен отримувати лікування. Ви ж розумієте, що є пацієнти, які не можуть чекати п'ять років, вони вже на межі, і їм

залишиться лише трансплантація печінки», — зазначила головний інфекціоніст МОЗ Ольга Голубовська.

Коли хворі на вірусні гепатити матимуть безкоштовні ліки, поки що невідомо, але в МОЗ сподіваються, що це станеться вже у найближчі місяці.

В Україні близько 3,5 мільйона людей хворіють на вірусні гепатити, в основному молоді.