

6. Архів ІПМаш НАН України, – оп. 2, спр. 63 на 86 арк. Изучение работы лопаток с учетом связи с диском в условиях высоких температур.
7. Архів ІПМаш НАН України, – оп. 2, спр. 79 на 168 арк. Газодинамическое исследование процессов работы отдельных узлов газотурбинного двигателя;
8. Архів ІПМаш НАН України, – оп. 2, спр. 94 на 83 арк. Изучение характеристик распределения напряжений в хвостах турбинных лопаток.
9. Центральний державний архів громадських об'єднань України, ф. 1, оп. 24, спр. 1095.
10. Архів ІПМаш НАН України, – оп. 2, спр. № 130 на 64 арк. Изучение колебаний лопаток, изолированных и связанных в пакет, и разработка методов расчета их.
11. Архів ІПМаш НАН України, – оп. 2, спр. № 132 на 191 арк. Изучение характера распределения напряжений в хвостовых соединениях лопаток паровых турбин.
12. Архів ІПМаш НАН України, – оп. 2, спр. № 177 на 108 арк. Изучение колебаний лопаток, изолированных и связанных в пакет, и разработка методов расчета их.
13. Архів ІПМаш НАН України, – оп. 2, спр. № 228 на 31 арк. Расчет на изгиб круглых, кольцевых и секторных пластин переменной жесткости методом сеток.
14. Архів ІПМаш НАН України, – оп. 2, спр. № 302 на 330 арк. Теоретическое и экспериментальное определение высших частот колебаний пластин переменной толщины.
15. Архів ІПМаш НАН України, – оп. 2, спр. № 362 на 37 арк. Исследование статической прочности пластин переменной жесткости с разного вида закреплением по контуру.
16. ДАХО. – Ф. Р-1682 – оп. 13. – спр. 984. Отчет и справка о работе кафедры за 1963/1964 учебный год; 29 арк.
17. **Завистовская Е. И.** Проблемы прочности в турбостроении и развитие школы механики в НТУ «ХПИ» / Е. И. Завистовская, А. А. Ларин // Вестник НТУ «ХПИ», Серія: Історія науки і техніки. – Харьков : НТУ «ХПИ». – 2009. – Вып. 48. – С. 40–49.
18. Історія Національної академії наук України. 1946–1950: Ч. 1. Документи і матеріали / Упоряд. : Л. М. Яременко, С. В. Старовойт, О. М. Березовський, В. А. Кучмаренко. – К., 2008. – 604 с. – (Джерела з історії науки в Україні).
19. **Меньшиков С. О.** Співпраця кафедри турбінобудування ХПІ з Харківським турбінним заводом / С. О. Меньшиков // Вісник НТУ «ХПІ». Серія: Історія науки і техніки. – Харків : НТУ «ХПІ». – 2012. – № 42 (948). – С. 73–80.
20. Центральний державний архів громадських об'єднань України, ф. 1, оп. 23, спр. 5125.

*Надійшла до редколегії 30.11.2012*

УДК: 331.36.:338.45:629.7(477.64)«1950»

**О. А. Бондарчук**

*Запорізький національний технічний університет*

## **РОЗВИТОК СИСТЕМИ ПІДГОТОВКИ ПРОФЕСІЙНИХ КАДРІВ У ГАЛУЗІ АВІАДВИГУНОБУДУВАННЯ В ЗАПОРІЗЬКОМУ РЕГІОНІ В 1950-х рр.**

Запропоноване дослідження демонструє досвід ПАТ «Мотор Січ» 1950-х рр. у сфері професійної підготовки кадрів, що є унікальним надбанням колишнього СРСР та прикладом плідної роботи в цьому напрямі для сучасної авіаційної промисловості України. Цей період супроводжувався зміною назв структурного підрозділу, його керівників та розширенням завдань і повноважень.

*Ключові слова:* освіта, підготовка персоналу, школа майстрів, технологічний прогрес, професія, спеціальність, технічні курси, кваліфікація.

Предложенное исследование демонстрирует опыт ПАО «Мотор Сич» 1950-х гг. в сфере профессиональной подготовки кадров, который является уникальным до-

стижением бывшего СССР и примером результативной работы в этом направлении для современной авиационной промышленности Украины. Этот период сопровождался изменением названий структурного подразделения, его руководителей и расширением задач и полномочий.

*Ключевые слова:* образование, подготовка персонала, школа мастеров, технологический прогресс, профессия, специальность, технические курсы, квалификация.

**The research under consideration shows the experience of Public joint-stock company «Motor Sich» in the 1950s in the sphere of professional training that is a unique achievement of the former USSR and an example of productive work in this direction for Ukrainian modern aircraft industry. This period is characterized by the changes of the names of structural units and their heads, by the increasing of tasks and authority.**

*Key words:* education, personnel training, school of foremen, technological progress, profession, speciality, industrial courses, qualification.

У сучасній моделі світу одне з провідних місць посідає авіаційна промисловість, розвиток якої неможливий без удосконалення галузевого двигунобудування. Єдиним підприємством в Україні, що займається виготовленням авіаційних двигунів, широко відомих у світі, є ПАТ «Мотор Січ». Такий статус потрібно постійно підтримувати та вдосконалювати, а це можливо лише завдяки кваліфікованим спеціалістам. Для модернізації професійних кадрів на заводі існує Управління з підготовки персоналу (УПП), історія розвитку якого бере свій початок ще з 30-х рр. ХХ століття.

Досвід ПАТ «Мотор Січ» 1950-х рр. у сфері професійної підготовки кадрів є унікальним надбанням колишнього СРСР та прикладом плідної роботи в цьому напрямі для сучасної авіаційної промисловості України. Його критичне осмислення і використання, на нашу думку, здатне стати в пригоді при розбудові майбутньої системи виховання кваліфікованих кадрів у будь-якій науково-технічній галузі країни. Для того щоб уникнути можливих помилок та прорахунків у професійному розвитку працівників та в освіті молоді, потрібно прослідкувати головні напрями та досягнення освітньої системи, яка була сформована на Запорізькому заводі авіаційного двигунобудування. Таким чином, пропонуване дослідження має актуальне значення для подальшого забезпечення кваліфікованими працівниками стратегічних підприємств сучасної України.

Розвиток системи професійної підготовки кадрів на ПАТ «Мотор Січ» супроводжувався зміною назв структурного підрозділу, його керівників та розширенням її завдань і повноважень. Метою дослідження є висвітлення історичного процесу підвищення рівня освіти працівників у галузі авіадвигунобудування Запорізького регіону шляхом комплексного аналізу впровадження методів професійного вдосконалення згідно з потребами новітніх тенденцій науково-технічного прогресу.

Тема, що розглядається, лише поверхнево згадується в праці О. Є. Беззубцева-Кондакова, присвяченій сторічній історії ПАТ «Мотор Січ» [1]. У ній описується виникнення та розвиток головних підрозділів та філіалів підприємства. Один із розділів стосується й розвитку системи підготовки кадрів. В основному, в ньому подається стислий огляд зародження освітнього відділу. Однак подальший розвиток підрозділу, розширення його повноважень і напрямів підготовки працівників заводу залишився донині недостатньо дослідженим.

Початок функціонування освітньої системи на заводі сягає 1933 р., коли підрозділ отримав назву Відділ підготовки кадрів (ВПК). До складу штату входило всього п'ять працівників, які розмішувались у двох аудиторіях, розташованих у виробничому корпусі №18 [26, с. 4]. Після визволення міста від німецької окупації та повернення підприємства з евакуації проблема якісної підготовки кадрів стала гострішою. Елементарно не вистачало кваліфікованих працівників, які змо-

гли б не тільки підняти виробництво авіадвигунів на колишній рівень, а і втілити в життя поставлені Комуністичною партією СРСР завдання. Досягнення поставлених цілей ускладнювалося практично відсутністю професіоналів, які мали передати робітничій молоді свої знання та навички в галузі авіадвигунобудування.

У подібній ситуації, починаючи з 1946 р., ВПК очолив Н. Я. Кравчук, який зумів вивести відділ з післявоєнної кризи на новий рівень розвитку. Виконуючи свої обов'язки до 1964 р., він не тільки розширив штат працівників підрозділу, а й ініціював розширення функцій і повноважень, що були закріплені за ВПК [19, с. 3]. Уже на 1950 рік існувало декілька напрямів з підготовки кадрів:

- чотиримісячні виробничо-технічні курси;
- курси цільового спрямування (розраховані на 2–3 місяці навчання);
- курси з підготовки майстрів та бригадирів-наладників;
- технічна школа майстрів;
- вечірній технікум;
- школа робітничої молоді [7, с. 2].

У післявоєнні роки питання виховання та освіти професійних кадрів розглядалося і на заводських партійних конференціях [28, с. 1]. Безперечно, це в першу чергу вплинуло на стан ВПК. Саме з цього часу починається постійний контроль за кількістю учнів, що навчаються при заводських установах, а партійним організаціям надаються повноваження для залучення до навчання тих керівників, що не мали середньотехнічної освіти [21, с. 2]. 1947 року на базі заводу почав працювати вечірній технікум, у якому щорічно отримували дипломи техніка не менше 50 осіб [20, с. 1]. Починаючи з 1949 р., до вечірнього закладу приймали майстрів-практиків або ливарників, що закінчили сім класів середньої школи. Ті, хто обіймав на заводі посаду робітника-майстра не менше десяти років, мали право скоротити навчання на два роки та вступали одразу до спеціальної групи на третій курс [12, с. 2]. У всіх групах переважно навчалися люди, які повернулися з м. Омська, до якого в роки війни був евакуйований моторобудівний завод разом з існуючим при ньому з 1929 р. вечірнім авіаційним технікумом. Уже в 1953 р. за розпорядженням Ради Міністрів УРСР він був перейменований на Запорізький авіаційний технікум. Навчання проводилося за двома спеціальностями – «Обробка металів різанням» та «Авіаційні двигуни». З 1955 р. набір до технікуму здійснювався і для тих, хто закінчив 10 класів, строком навчання на три роки [20, с. 1]. Стосовно спеціальностей потрібно зауважити, що через два роки була започаткована третя з них – «Ливарне виробництво кольорових металів і сплавів» [27, с. 3].

Одним із нововведень 1957 р. став початок активного прийому працівників заводу до аспірантури. Для їх зручності навчання здійснювалося за двома формами – очною та заочною. На першу можна було вступити до 40 років, а на заочну – без вікового цензу. Щоб реалізувати це право, майбутній аспірант повинен був мати закінчену вищу освіту, проявляти здатність до науково-дослідницької роботи, а також мати досвід наукової, педагогічної та виробничої роботи за спеціальністю не менше трьох років. Для складання вступних екзаменів працівникам заводу надавався один місяць зі збереженням заробітної плати. Кожен бажаючий вступити до аспірантури мав скласти іспити зі спеціальної дисципліни, основ марксизму-ленінізму та іноземної мови [11, с. 1].

У 1950-ті рр. на заводі великого значення набуло підвищення кваліфікації працівників. У цей час існувало декілька форм навчання. Насамперед, це були виробничо-технічні курси 1-го ступеня для набуття кваліфікації кадрами, що мають сім років освіти; курси 2-го ступеня підвищення кваліфікації до 4–5-го розрядів терміном на чотири місяці та 3-го ступеня на здобуття вищих розрядів. Термін навчання останньої ланки становив п'ять місяців і починався 20 жовтня [14, с. 2]. Бажаючим підвищити рівень знань були запропоновані такі спеціальності: токар, фрезерувальник, шліфувальник, слюсар, електрик, столяр, контролер та ін.

[15, с. 3]. Для всіх охочих працювали школа висококваліфікованих робітників, яка надавала 6–7-й розряди, а в цехах – школи передових методів праці, які тривали один місяць. Окрім цього, були створені курси цільового спрямування, які надавали змогу вивчати нове обладнання та технологію виробництва. А з 1954 р. при ВПК були відкриті курси підвищення кваліфікації інженерно-технічних працівників (від 2 до 6 місяців навчання) [18, с.1]. На них вивчали нагальні питання стосовно нової техніки, організації планування й економічного виробництва. Для оптимізації процесу були створені окремі групи робітників за напрямками:

- технологи-механізатори цехів;
- технологи гарячих цехів;
- конструктори ВГТ;
- конструктори СКО;
- начальники БЦК;
- контрольні майстри;
- механіки цехів;
- інженерно-технічні працівники;
- економісти цехів;
- нормувальники.

На курсах повинен був навчатися керівний склад та їх заступники [15, с. 3].

Окремо для майстрів-практиків ще з 1949 р. функціонувала технічна школа майстрів із дворічним строком навчання. Метою цього закладу було надання практикам мінімуму технічних та економічних знань, які є необхідними для успішного керування виробничими дільницями. Виходячи з Постанови Ради Міністрів СРСР про підвищення ролі майстрів, у 1956 р. на заводі було затверджено нове положення. Тепер технічна школа майстрів ставала стаціонарною ланкою виробничо-технічної освіти кадрів із розширеною єдиною навчальною програмою. Ті, хто закінчував таку школу, отримували посвідчення на право обіймати посаду майстра або начальника виробничої дільниці. Зазначений документ мав силу на всіх підприємствах радянської промисловості. За таких умов не дивно, що за вісім років існування заклад закінчили приблизно 70 % майстрів-практиків заводу [8, с. 2].

Така зацікавленість освітою дала певні результати. На 1955 р. охоплення навчанням робітників перевищувало річний план у п'ять разів. А для більш плідного використання людських ресурсів працівників заводу залучали до опанування суміжних професій. Ця інновація розширювала кількість операцій, закріплених за робітниками. У разі відмови останніх від навчальної програми цехові партійні організації отримували догану за послаблення уваги до справи освіти [24, с. 1]. Таким чином, існуюча система дала змогу підвищити розряди 80 % працівників, збільшити планові показники та загальну продуктивність праці на 20 % [6, с. 2]. Перші досягнення підштовхнули керівництво заводу поставити перед ВПК завдання значно збільшити контингент учнів за всіма напрямками освітньої системи. Насамперед, вказівка стосувалася курсів цільового призначення, які надавали знання з нових технологічних процесів, виробів, обладнання, інструментів та приладів [10, с. 3].

Звичайно, неможливо уявити радянську освіту без системи партійного просвітництва, яка на Запорізькому моторобудівному заводі також існувала. У післявоєнні роки була відновлена робота партійної бібліотеки, де всі охочі могли підвищити свою ідеологічну свідомість. Крім того, в рекомендованому порядку робітничий актив мав відвідувати курси з вивчення марксистсько-ленінської ідеології, політекономії та економіки [16, с. 1].

Нового щабля рівень розвитку освіти досяг наприкінці 1950-х – початку 1960-х рр., що було пов'язано з існуючими постановами XXI та XXII з'їздів КПРС, які вийшли в 1959 та 1961 р. відповідно. Згідно з першою, найбільша увага мала

приділятися боротьбі за технічний прогрес, який, звісно, не можливий без нових знань, що допоможуть опанувати будь-яку техніку [23, с. 2]. Стосовно другої постанови, можна відзначити її вирішальну роль в освітньому процесі як ВО «Моторобудівник», так і СРСР у цілому. Отже, вона встановлювала обов'язковість середньої освіти та закликала створити умови для отримання вищої або середньо-спеціальної освіти всім, хто бажав навчатися.

Перші зміни в освітньому процесі на заводі відчула школа робітничої молоді. З 1959 – 1960 навчального року, згідно з новими вказівками влади щодо перебудови шкіл, у 8, 9 та 10-му класах вводилися технічні дисципліни, розраховані на навчання без відриву від виробництва та підвищення кваліфікації працівників. На початку року школа робітничої молоді була перенесена з підвалів 56 і 58-го житлових будинків до окремого одноповерхового приміщення [4, с. 2]. Для порівняння потрібно зазначити, що школа була відкрита ще в 1935 р., в післявоєнні роки в ній існувало всього 6–8 груп. З початку 1950-х рр. під шкільні класи було віддано сім під'їздів із двома кімнатами в кожному з підвальних приміщень. Ця подія дала змогу набрати по шість 8–10-х класів і декілька 6–7-х. Починаючи з 1959 р., в школі робітничої молоді № 5 налічувалося вже вісім тільки 10-х класів [17, с. 3]. Отже, відкриття нової школи зумовило не тільки поліпшення умов освіти на базі заводу, а й збільшення контингенту учнів. Ще однією приємною новиною для робітників підліткового віку, які навчалися в школі робітничої молоді, вечірньому технікумі чи інституті, став параграф 27 колективного договору заводу. Згідно з ним, усі учні навчальних закладів отримували відпустку в літні місяці [3, с. 3].

Для контролю за освітньою програмою на заводі почали проводити щорічні огляди загальноосвітнього та культурно-технічного рівня робітничої молоді. За результатами 1960 р. заяви на вступ до школи подали лише 20 людей, хоча загальна кількість становила 400 місць. Тому було прийнято рішення щодо складання щорічного списку контингенту учнів по цехах, що мало збільшити кількість освіченої молоді на заводі [5, с. 2].

Одним із каталізаторів стрімкого розвитку освіти стала Постанова Ради Міністрів СРСР від 18 вересня 1959 року. Згідно з нею, керівництво заводів зобов'язувалося направляти робітничу молодь до середніх та вищих навчальних закладів. Для цього проводився відбір кандидатів, яких затверджували на виробничій нараді. Перевага надавалася робітникам, які закінчили підготовчі курси. Це слугувало певною перевіркою для майбутніх студентів. Такі абітурієнти мали право на позаконкурсне зарахування та отримували підвищену стипендію, а після отримання дипломів поверталися на підприємство, яке їх направило [13, с. 2]. Така форма отримання освіти давала змогу задовольнити потребу в спеціалістах, яких потребувало кожне підприємство.

Як уже було зазначено, підготовчі курси надавали певні привілеї охочим вступити до вищого навчального закладу. Для працівників моторобудівного заводу ключовим ВНЗ був Запорізький машинобудівний інститут. Певною сполучною ланкою між ним та майбутніми студентами став відділ підготовки кадрів заводу. Саме ВПК почав приймати заяви на підготовчі курси інституту. Згідно з правилами, на них приймалися робітники заводу, які мали середню освіту, рекомендації загальної організаційної адміністрації та стаж не менше двох років. За вісім місяців курсів, які проводилися три рази на тиждень протягом чотирьох академічних годин, потрібно було заплатити 200 рублів. Для зручності робітників, що працювали у дві зміни, час проведення занять коливався залежно від їх графіка [22, с. 4].

Уперше вечірнє відділення за профілем заводу в машинобудівному інституті було відкрите 1957–1958 навчального року. Запорізький моторобудівний завод мав укомплектувати дві групи вечірнього та одну групу денного відділень. Саме з цього року прийом до закладу почав здійснюватися за рекомендаціями адміні-

страції, партбюро та профспілкових організацій цехів та відділів. На підставі нового положення про прийом до ВНЗ переваги мали особи з дворічним стажем роботи на виробництві, такі абітурієнти вступали на позаконкурсній основі. Окрім цього, право на першочерговий вступ мали інженери-практики, які не мали закінченої вищої освіти, та спеціалісти зі спеціальною середньою освітою [2, с. 2]. Щоб виконати останню умову, бажаючі могли завершити профтехнічне училище на базі заводу. Абітурієнти повинні були мати при собі свідоцтво або атестат про закінчення школи, копію свідоцтва про народження, довідку з місця проживання, три фотокартки, заяву на і'мя директора і характеристику зі школи. Строк навчання тривав від одного до трьох років, причому училище забезпечувало всіх нових учнів триразовим харчуванням та обмундируванням. На початок 1960-х рр. існувало вісім спеціальностей для охочих до вступу: токар-універсал, шліфувальник, фрезерувальник, електромонтер, слюсар з ремонту промислового обладнання, слюсар з ремонту та виготовлення штампів і пристосувань, формувальник-ливарник та налагоджувальник токарних автоматів і напіваавтоматів [25, с. 4]. Таким чином, уже з 1959 р. ВО «Моторобудівник» щорічно допомагало отримати вищу освіту близько двадцяти працівникам заводу [9, с. 3].

Отже, проаналізувавши реальну картину системи підготовки професійних кадрів у галузі авіадвигунобудування в Запорізькому регіоні 1950-х рр., можна зробити висновок, що на її розвиток впливали декілька факторів. Серед них назвемо великий вплив ідеологічного сектора, залежність від рішень з'їздів ЦК КПРС, вплив науково-технічного прогресу, що викликав нестачу кваліфікованих працівників та підганяння результатів під п'ятирічні плани. У свою чергу, вони дозволяють поділити досліджуваний час на два періоди:

1. Початок – середина 1950-х рр. – вихід із післявоєнної кризи, пов'язаної з мізерною кількістю кваліфікованих робітників на виробництві. Триває підготовка до поліпшення технічної бази, що супроводжується масштабним стахановським рухом.

2. Кінець 1950-х – початок 1960-х рр. – боротьба за технічний прогрес, який був неможливим без посиленого процесу навчання, пов'язаного з освоєнням нових технологій (рішення XXI з'їзду). Прийняття рішення про обов'язкову середню освіту та створення умов для отримання вищої (XXII з'їзд).

Щорічно на заводі підвищували кваліфікацію інженерно-технічні працівники, начальники підрозділів, їх заступники, майстри, інженери-технологи, інженери-програмісти, майстри з контролю, електроніки та інші категорії працівників. Тематика навчання відображала потреби виробництва, а мета полягала у швидшому застосуванні сучасного устаткування, нових технологій і, врешті-решт, поліпшенні якості продукції.

Тематика запропонованої статті є невід'ємною частиною розвитку галузі авіадвигунобудування в Запорізькій області та суттєво впливає на її стан. Вона заслуговує на подальше дослідження та розкриття.

### Бібліографічні посилання

1. **Беззубцев-Кондаков А. Е.** Удачу нести на крыле: очерки истории ОАО «Мотор Сич» / А. Е. Беззубцев-Кондаков. – М., 2007. – 542 с.
2. Дадим достойным товарищам рекомендации в институт // *Машиностроитель*. – 1958. – № 57 (1336). – С. 2.
3. **Дихтяренко А.** Отпуска учащимся / А. Дихтяренко // *Машиностроитель*. – 1960. – № 3 (1651). – С. 3.
4. **Кравчук Н.** Без отрыва от производства / Н. Кравчук // *Машиностроитель*. – 1959. – № 125 (1522). – С. 2.
5. **Кравчук Н.** Кроме нас никто не укомплектовывает школу / Н. Кравчук. – 1960. – № 64 (1712). – С. 2.

6. **Кравчук Н.** К итогам производственно-технического обучения / Н. Кравчук // Машиностроитель. – 1955. – № 57 (1032). – С. 2.
7. **Кравчук Н.** Куда пойти учиться? / Н. Кравчук // Стахановец. – 1950. – № 60. – С. 2.
8. **Кравчук Н.** Мастерам – технические знания / Н. Кравчук // Машиностроитель. – 1957. – № 75 (1151). – С. 2.
9. **Кравчук Н.** На учёбу посылать достойных / Н. Кравчук // Машиностроитель. – 1963. – № 29 (1980). – С. 3.
10. **Кравчук Н.** Подготовка к повышению квалифицированных кадров / Н. Кравчук // Машиностроитель. – 1958. – № 2 (1281). – С. 3.
11. **Кравчук Н.** Поступайте в аспирантуру / Н. Кравчук // Стахановец. – 1954. – № 38. – С. 1.
12. **Кравчук Н.** Поступайте в техникум! / Н. Кравчук // Машиностроитель. – 1957. – № 59 (1136). – С. 2.
13. **Кравчук Н.** Посылать на учёбу – достойных! / Н. Кравчук // Машиностроитель. – 1960. – № 9 (1657). – С. 2.
14. **Кравчук Н.** Работая учишь, учишь работая / Н. Кравчук // Машиностроитель. – 1958. – № 102 (1381). – С. 2.
15. Курсы производственно-технических кадров начинаются // Машиностроитель. – 1958. – № 74 (1356). – С. 3.
16. **Ланьшина А.** Экономическая учёба кадров / А. Ланьшина // Машиностроитель. – 1955. – № 74 (1049). – С. 1.
17. **Миленко Р.** Родная моя школа / Р. Миленко // Машиностроитель. – 1961. – № 10 (1760). – С. 3.
18. На учёбу! // Машиностроитель. – 1954. – № 50 (923). – С. 1.
19. Н. Я. Кравчук – юбиляр // Машиностроитель. – 1965. – № 28 (2182). – С. 3.
20. Овладеть техническими знаниями // Машиностроитель. – 1955. – № 47 (1022). – С. 1.
21. **Олейник П.** Повышать знания / П. Олейник // Стахановец. – 1953. – № 71. – С. 1.
22. ОПК объявляет набор // Машиностроитель. – 1960. – № 78 (1726). – С. 4.
23. Примерный план // Машиностроитель. – 1959. – № 85 (1482). – С. 2.
24. Производственно-техническое обучение кадров // Машиностроитель. – 1955. – № 43 (1017). – С. 1.
25. Профтехническое училище на базе нашего завода объявляет набор // Машиностроитель. – 1962. – № 40 (1891). – С. 4.
26. **Смирнов Г.** «Кузница кадров» – вчера и сегодня / Г. Смирнов // Мотор Сич. – 2011. – № 80 (6359). – С. 4.
27. **Тырин И.** В заводском техникуме / И. Тырин // Машиностроитель. – 1957. – № 72 (1149). – С. 3.
28. Учсть все критические замечания коммунистов // Стахановец. – 1953. – № 72. – С. 1.

*Надійшла до редколегії 20.10.2012*