

75

С Днем рождения, «Полет»!

ЗАВОДСКАЯ ЖИЗНЬ

Орган администрации, профсоюзного комитета производственного объединения «Полет» – филиала ФГУП «ГКНПЦ имени М.В. Хруничева»

Газета выходит
с сентября
1941 года

№ 13–14
(5023–5024)
четверг
21
июля
2016 года



ЯРКИЕ СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Уважаемые работники производственного объединения «Полет»!

От имени многотысячного коллектива ГКНПЦ имени М.В. Хруничева поздравляю вас со знаменательным событием – 75-летием со дня образования предприятия.

Объединение прошло славный трудовой путь. В сложнейший период Великой Отечественной войны на организованном в Омске авиазаводе № 166 был налажен выпуск боевых самолетов. Легендарные бомбардировщики Ту-2, истребители Як-9, собранные на предприятии, внесли значительный вклад в Великую Победу нашего народа над фашистской Германией.

В послевоенные годы завод серийно выпускал один из лучших бомбардировщиков в истории отечественных Военно-воздушных сил – Ил-28. Яркой страницей в истории «Полета» было производство первого реактивного пассажирского авиалайнера Ту-104.

С конца 50-х годов предприятие осваивает ракетно-космическую технику. Производство боевых баллистических ракет, космических аппаратов, ракеты-носителя легкого класса «Космос-3М», активное участие в национальной программе создания глобальной навигационной спутниковой системы «ГЛОНАСС» внесли огромный вклад в укрепление обороноспособности нашей страны. Созданные в Омске космические аппараты «Надежда» более двадцати лет работали в международной спутниковой системе спасения «Коспас-Сарсат».

Важнейшим этапом в новейшей истории «Полета» стало вхождение предприятия в структуру ГКНПЦ имени М.В. Хруничева в качестве филиала. Сегодня Омск становится ключевым звеном в производстве семейства ракет-носителей «Ангара». На предприятии создается высокотехнологичное производство, оснащенное самым современным оборудованием.

Уверен, что вся дальнейшая деятельность ПО «Полет» станет очередной яркой страницей нашей общей и славной истории!

Желаю всем работникам омского предприятия новых творческих и производственных свершений на благо нашей страны!

*А.В. КАЛИНОВСКИЙ,
генеральный директор ГКНПЦ им. М.В. Хруничева*



НАМ – СЕМЬДЕСЯТ ПЯТЬ

Дорогие ветераны, уважаемые работники объединения!

Три четверти века объединение «Полет» в трудовом строю. Образовано предприятие в один из самых сложных периодов жизни нашего Отечества, когда на страну напал вероломный враг – фашистская Германия. Четыре долгих года бок о бок москвичи, эвакуированные в Омск с авиазаводами № 156 и № 81, и сибиряки, пришедшие на объединенный завод № 166, ковали Победу, выпуская боевые самолеты Ту-2 и Як-9. Именно в войну были заложены трудовые традиции, которым заводчане верны вот уже 75 лет. Великий конструктор А.Н. Туполев не зря именно омский завод сделал головным по выпуску в 50-е годы первенца реактивной пассажирской авиации – Ту-104.

В Омске в военные годы он лично убедился, как самоотверженно умеет трудиться 166-й завод.

Умение решать самые сложные задачи завод доказал выпуском ракетно-космической техники в 60, 70, 80-е годы. Ракетно-ядерный щит страны создавался и на нашем предприятии, оно производило баллистические ракеты Р-12, Р-16, УР-100. Порядка 930 ракет, изготовленных в Омске, стояли на боевых дежурствах. РН «Космос-3М» стала самой надежной в мире в своем классе. Космические аппараты, выпущенные на «Полете», более 30 лет решали навигационно-связные и навигационные задачи в спутниковых системах «Парус» и «ГЛОНАСС».

Нам есть чем гордиться в прошлом, нам есть чем гордиться в настоящем. Стремительными темпами идет на заводе подготовка к созданию самого современного ракетного производства. Юбилейный год характерен тем, что мы сделали комплект УРМ-1 для второй машины РН «Ангара-А5», собираем УРМ-1 для третьей и четвертой. Готовимся принять после реконструкции цех окончательной сборки, вводим в эксплуатацию новое оборудование, в том числе для раскатки обшивки днищ баков диаметром до 4 метров. Предприятие встречает юбилей на подъеме.

Поздравляю работников «Полета» и наших ветеранов с замечательной датой – 75-летием объединения! От всей души желаю заводчанам здоровья, благополучия, новых творческих и производственных свершений на благо российской космонавтики!

*М.В. ОСТРОШЕНКО,
директор ПО «Полет»*



Ту-2 на боевом задании



Истребитель Як-9



Реактивный бомбардировщик Ил-28



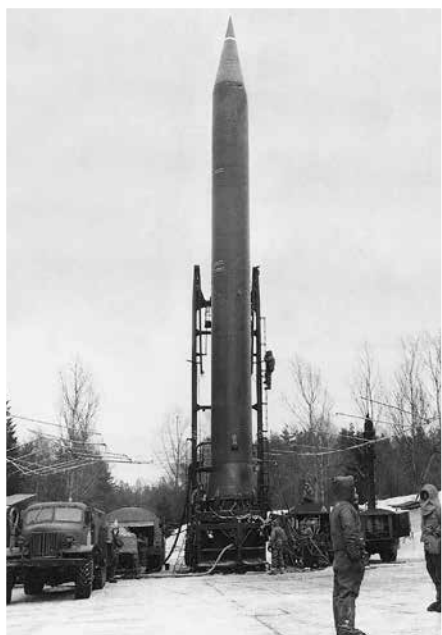
Ту-104 в полете



Ан-3Т в небе над Омском



Ан-74 полетовского производства



Ракета Р-12 в войсковой части

ЭПОХА АВИАЦИИ

Наш завод был образован в первый месяц Великой Отечественной войны. 4 июля 1941 года Наркомат авиационной промышленности СССР издал приказ об организации в Омске авиационного завода № 166 на базе двух московских авиазаводов – опытно-конструкторского № 156 и серийного № 81. Директором 166-го был назначен прославленный полярный летчик А.В. Ляпидевский. 24 июля он издал приказ № 1, в котором довел до сведения работников предприятия о создании 166-го авиазавода. Эта дата, 24 июля 1941 года, считается днем рождения «Полета».

Заводу был поручен выпуск фронтового бомбардировщика Ту-2. В Омск со своим ОКБ прибыл главный конструктор А.Н. Туполев, среди его конструкторов был С.П. Королев, ставший впоследствии основоположником практической космонавтики. В Омске Королев участвовал во внедрении в серию бомбардировщика Ту-2. В рекордно короткие сроки на новом месте было налажено производство технологически сложной цельнометаллической машины. Уже 15 декабря 1941 года опытный Ту-2, собранный в Омске, начал летные испытания. 15 февраля 1942 года в небо поднялся первый серийный Ту-2.

За годы Великой Отечественной войны на омском авиазаводе изготовлено 80 бомбардировщиков Ту-2, около 3800 истребителей Як-9. Эти самолеты участвовали во всех крупнейших битвах, в том числе на Курской дуге и во время взятия Берлина. На омских Як-9 сражались французские летчики из прославленного полка «Нормандия-Неман». С сентября 1941 года по сентябрь 1946-го заводом руководил Л.П. Соколов.

За образцовое выполнение заданий Правительства СССР по выпуску боевых самолетов 2 июля 1945 года завод № 166 был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

После войны завод до 1949 года собирал бомбардировщики Ту-2Н (было изготовлено 227 машин). А затем с 1949-го по 1955 г. выпускал лучший реактивный бомбардировщик своего времени Ил-28. В отдельные периоды из ворот сборочного цеха выходило по одной крылатой машине в день (всего произведено 758 Ил-28). Затем 166-му поручается производство первого в мире пассажирского реактивного лайнера Ту-104. Новая техника потребовала коренной перестройки предприятия. Сибиряки не подвели, освоили эту вершину и с 1955-го по 1960 год построили 61 реактивный лайнер Ту-104. Трудовые победы завода в 50-е годы связаны с именем директора Б.П. Еленевича, он возглавлял 166-й с 1949-го по 1957 год.

Забегая вперед, следует сказать, что в 1990-е годы прошлого века «Полет» вернулся к выпуску авиатехники и наладил производство среднего самолета Ан-74 и легкого Ан-3Т. Но эти проекты оказались нежизнеспособными по причине отсутствия средств у авиапредприятий для приобретения новых самолетов. Было изготовлено всего пять Ан-74 и 31 – Ан-3Т. Не был реализован грандиозный проект создания на «Полете» производства русско-украинского транспортного самолета Ан-70.

В РАКЕТНЫЙ ВЕК ВОШЛИ МЫ С Р-12

Высокий производственный потенциал 166-го повлиял на выбор Правительством СССР нашего завода в число предприятий, которым предстояло осваивать совершенно новую технику – ракеты. В 1958 году завод приступает к выпуску баллистической Р-12 (8К63) разработки ОКБ-586 М.К. Янгеля. Уже в апреле 1959 года первая омская Р-12 успешно проходит летные испытания на полигоне Капустин Яр. Всего предприятие выпустило 517 ракет Р-12 и Р-12У.

В 1961 году 166-й получил новый заказ от правительства: выпуск еще одного янге-

левского шедевра – межконтинентальных баллистических ракет Р-16 (8К64), Р-16У (8К64У), этих изделий было произведено в Омске 330 штук.

17 июня 1961 года завод № 166 награжден орденом Ленина «За успешное выполнение заданий Правительства по созданию специальной техники».

С именем главного конструктора В.Н. Челомея завод связан выпуском ракеты УР-100 (8К84) и транспортно-пусковых контейнеров (главный конструктор В.М. Барышев) к этим изделиям и их модификациям. И если УР-100 изготовлено всего около 85 штук, ТПК к челомеевской «сотке» произведено более 1000.

Подводя итоги ракетного века завода, нельзя не поразиться объемам выпущенной продукции: за одиннадцать лет с 1958-го по 1969 год изготовлено более 930 боевых баллистических ракет. Плюс ТПК, которые по трудоемкости мало чем уступали ракетам. А еще товары народного потребления... Те же стиральные машины...

РАКЕТНО-КОСМИЧЕСКИЕ 70-е, 80-е

1970–1980-е годы XX века стали для предприятия ракетно-космическими. В 1968-м коллектив завода получил заказ на производство РН «Космос-3М». На предыдущих боевых ракетах были отточены мастерство рабочих, технологов, конструкторов, испытателей, достигнут высокий уровень культуры производства. Именно в этом был залог стремительного освоения «Космос-3М» и ее уникальной надежности. 21 октября 1969 года был осуществлен первый пуск омской РН «Космос-3М». В классе легких ракет-носителей «Космос-3М» является по оценке международных экспертов самой надежной в мире. Выпуск носителя был поставлен на поток. Завод изготовил за тридцать с небольшим лет 768 РН «Космос-3М» в двух модификациях.

16 декабря 1970 года завод награжден орденом Октябрьской Революции «за организацию производства новой техники». В это время руководил заводом Я.В. Колупаев, он возглавлял 166-й в 1959–1972 годы.

В 1969 году завод изготовил первый космический аппарат. Им стал «Циклон-О» для навигационно-связной системы «Парус», созданной в интересах ВМФ. В 1974-м ему на смену пришел более совершенный «Циклон-Б». Последний (сотый по счету) «Циклон-Б» выведен на орбиту РН «Космос-3М» 27 апреля 2010 года. Кроме этого, завод серийно выпускал космические аппараты «Сфера», «Цикада», «Глобус».

В 1982 году «Полет» приступил к выпуску космических аппаратов для глобальной навигационной спутниковой системы «ГЛОНАСС». Более 20 лет система оснащалась спутниками только омско-

75 ЛЕТ ВЫСО

го производства. Последний из них выведен на орбиту 25 декабря 2005 г. Особое место среди изделий «Полета» занимают разработка и выпуск КА «Надежда», основного элемента международной спутниковой системы «КОСПАС-САРСАТ» для определения координат судов, самолетов и экспедиций, терпящих бедствие. Начиная с 1982 года 10 КА «Надежда» омского производства работали в космическом сегменте системы «КОСПАС-САРСАТ». Всего в объединении «Полет» изготовлено около 270 космических аппаратов различного назначения. Эти производственные победы (как и создание двигательного производства) связаны с именем генерального директора С.С. Бовкуна. Он возглавлял завод с 1972-го по 1988 год.

СВЕРХМОЩНЫЕ РД-170, РД-171

В 1978 году «Полет» был подключен к последней грандиозной космической программе Советского Союза – созданию многоэтажной космической транспортной системы «Энергия-Буран». «Полету» поручается развернуть производство сверхмощных двигателей РД-170 и РД-171, работающих на экологически чистых компонентах топлива (кислород и керосин) и предназначенных для ракет-носителей «Энергия» и «Зенит». Более 1000 научных центров и предприятий принимали участие в реализации национального проекта «Энергия-Буран», одна из ключевых ролей была отведена «Полету». Предприятие совершило коренное перевооружение и освоило принципиально новую для себя продукцию – ракетные двигатели, при этом были внедрены в производство сотни новых технологий. Практически с нуля был построен завод в Омске и решена грандиозная задача. В 1991 году предприятие вышло на серийный выпуск РД-170 и РД-171. Всего на «Полете» был изготовлен 51 двигатель. Однако социально-экономические преобразования в стране привели к утрате новейшего двигательного производства.



Январь 2005 г. Космодром Плесецк. Подготовка к запуску КА «Циклон-Б» и МКА «Университетский»



РН «Космос-3М» на стартовой позиции космодрома Плесецк

В СОСТАВЕ КОСМИЧЕСКОГО ЦЕНТРА

Сложные 1990-е годы без малого подвели «Полет» к банкротству – отсутствие госзаказа, многомиллиардные кредиты. Возрождение предприятия началось с его включения в состав Космического центра им. М.В. Хруничева в соответствии с Указом Президента Российской Федерации В.В. Путина № 127 «О федеральном государственном унитарном предприятии «Государственный космический научно-производственный центр им. М.В. Хруничева» от 3 февраля 2007 года.

Центром была поставлена задача вос-

школу на выпуске протонских отсеков), который приступил к сборке сухих ангарских отсеков. В 2010-м запущены в производство датчики уровней топлива четырех модификаций (двух – ДУИ и двух – ДУЕ) для «Ангары». В начале 2011-го механосборочный 21-й цех выпустил первый комплект этих технологически сложных изделий и приступил к их серийному изготовлению.

Основная задача, поставленная перед «Полетом» Центром на 2011–2012-е годы по ангарской тематике, – сборка баков для первой летной РН «Ангара-А5». К этому времени были смонтированы и запущены в эксплуатацию две модернизирован-

«Полет» изготовил по пять комплектов топливных баков «О» и «Г», пять комплектов отсеков пяти наименований. Кабельный 61-й цех изготовил пять комплектов кабелей, механосборочные цеха 8 и 14 изготовили пять комплектов автоматики, 21-й – пять комплектов датчиков уровней топлива четырех наименований. Свои задачи по оснащению первых летных ангарских изделий «Полет» выполнил в полной мере и качественно, что было подтверждено успешными пусками ракет «Ангара-1.2ПП» и «Ангара-А5».

В 2015 году завод был сосредоточен на изготовлении УРМ-1 для второй штатной РН «Ангара-А5». Так как при изготовлении первой на РКЗ не был создан пакет технологии на производство УРМ-1 РН «Ангара», «Полет» выполнил эту трудоемкую и важную задачу при изготовлении УРМ-1 для второй машины.

Начиная с 2016 года основные объемы производства «Полета» составляют ангарские изделия. До этого основную долю заказов составляла номенклатура по РН «Протон». В текущем году цех окончательной сборки № 66 завершил работы по второй штатной РН «Ангара-А5».

ТЕХНИЧЕСКАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ

Участие «Полета» в проекте по созданию ракеты-носителя семейства «Ангара» потребовало коренной технической модернизации производства. Работы по реконструкции «Полета» начались в мае 2009 года. В 2010-м сдан в эксплуатацию первый объект – цех для чистовой сборки, испытаний и мойки пневмогидросистем, трубопроводов, узлов автоматики РН «Ангара», «Протон», «Рокот». Затем был реконструирован баковый цех и создан участок для гидро-пневмоиспытаний, тарировки и струйной мойки баков. Баковое производство «Полета» (без которого ракетный завод таковым называться не может) приобрело замкнутый цикл. На сегодняшний день практически завершены работы по введению в эксплуатацию цеха окончательной сборки универсальных ракетных модулей РН «Ангара». До этого они собирались на чистовом участке бакового цеха.

В рамках технического перевооружения «Полета» начиная с 2009 года в производство внедрено сотни единиц нового технологического оборудования, в том числе фрикционной сварки, высокопроизводительных станков токарно-фрезерной группы.

За годы работы в составе Космического центра «Полет» из предприятия, которое в начале XXI века могло гордиться только прошлым, больше было нечем, превратилось в ракетный завод, обладающим высоким производственным, технологическим и людским потенциалом.

Как отметил генеральный директор Космического центра А.В. Калиновский в одном из своих интервью: на «Полете» создается высокоэффективное производство, которое по уровню организации, производительности труда, качеству выпускаемой продукции будет отвечать всем современным требованиям мировых производителей ракетной техники.

Сергей ПРОКОПЬЕВ



23 декабря 2014 г. Пуск РН «Ангара-А5»



9 июля 2014 г. Космодром Плесецк. Старт РН «Ангара-1.2ПП»



Космодром Байконур. РН «Протон-М»

КОГО ПОЛЕТА

становить на омской площадке ракетное производство. К тому времени оно находилось в стадии деградации. Были утрачены технологии, немалая часть оборудования пришла в негодность. К примеру, баковому цеху не на чем было варить баки да и некому – специалистов не осталось.

Центр подключил «Полет» к выпуску ракет-носителей «Протон» и «Рокот». Производство «Полета» за два года освоило серийный выпуск гаргротов и сухих отсеков 1-й ступени «Протона», широкий перечень узлов автоматики, датчиков уровня топлива. Начиная с пуска РН «Протон» 14 декабря 2009 года все последующие пуски этого носителя проводятся с участием «Полета».

Поистине «Протон» вывел производство предприятия на прежние высоты. Более 30 лет «Полет» изготавливал такие важные узлы автоматики, как датчики уровня топлива для РН «Космос-3М», однако пришлось приложить героические усилия, чтобы внедрить подобную технологию теперь уже для «Протона». Уже в первые годы работы под эгидой Космического центра «Полет» начал обретать былую уверенность: цеха наполнились людьми, начали возвращаться специалисты, и, что немаловажно, предприятие стало привлекательным для молодежи. Началось омоложение коллектива.

Параллельно с освоением комплектующих для «Протона» шло внедрение в производство узлов и агрегатов разгонного блока «Бриз-КМ» для РН «Рокот». Был освоен выпуск узлов автоматики, неснаряженных, а затем и снаряженных отсеков (переднего, приборно-герметичного, топливного и головного обтекателя).

Но главное, для чего был включен «Полет» в Центр им. М.В. Хруничева, – создание серийного производства ракетных модулей для семейства ракет-носителей «Ангара». На первом этапе за «Полетом» было записано изготовление РН легкого класса «Ангара-1.2» и УРМ-1 для РН тяжелого класса «Ангара-А5». В 2010 году «Полет» вплотную подошел к освоению выпуска УРМ-1. Заготовительное производство начало оснащать комплектующими агрегатно-сборочный цех (он прошел хорошую

ные аргоно-дуговые сварочные установки СБ-2000 и КЖ 9905. В конце февраля 2011 года на установке СБ-2000 сварен первый укороченный бак для защиты полетовской технологии. Это был первый бак, собранный на «Полете» в XXI веке. Параллельно началось изготовление товарных баков для первой тяжелой РН «Ангара-А5». Их оснащение и испытания проводились на площадке РКЗ. В 2010-м 61-й цех освоил серийный выпуск кабелей для «Ангары» и изготовил два первых комплекта.

Следует сказать еще об одном проекте. В 2010 году Центр приступил к изготовлению первой ступени третьей южнокорейской РН KSLV-I. «Полету» были заказаны сухие отсеки, а также датчики уровней расхода топлива и комплект кабелей. «Полет» сработал качественно и в соответствии с графиком передал в 2011 году записанную за заводом номенклатуру на РКЗ для сборки первой ступени корейского носителя. 26 октября 2011 года состоялся успешный пуск этой ракеты.

В 2012 году основной задачей «Полета» по «Ангаре» была сдача снаряженных топливных баков для УРМ-1 первой штатной тяжелой РН «Ангара-А5». Работы велись силами полетовских специалистов в Омске и в Москве на РКЗ. Кроме этого были изготовлены все комплектующие для этого изделия: сухие отсеки, узлы автоматики, датчики уровня топлива и т.д. В 2013 году завод завершил все свои работы по первой штатной РН «Ангара-А5», произвел большой объем номенклатуры по отсекам и ДСЕ и приступил к изготовлению сборок для второй штатной машины.

9 июля 2014 года с космодрома Плесецк был осуществлен пуск РН легкого класса «Ангара-1.2ПП». Для нее «Полет» изготовил головной обтекатель и ряд узлов автоматики. 23 декабря 2014 года началась летная история РН «Ангара-А5». С космодрома Плесецк был осуществлен первый пуск этой ракеты-носителя тяжелого класса. В ее сборке производственное объединение «Полет» принимало самое непосредственное участие. За предприятием была записана комплектация пяти универсальных ракетных модулей УРМ-1.



Ракетный двигатель РД-170 полетовского производства



КА «ГЛОНАСС» в сборочном цехе «Полета»



РН «Космос-3М» с КА «Чамп» перед пуском

ПРОФСОЮЗ «ПОЛЕТА» ВЫБОР СДЕЛАЛ

15 июня состоялась отчетно-выборная конференция первичной профсоюзной организации ПО «Полет». На ней были подведены итоги сделанному за минувшие пять лет (отчетный период берет начало 16 июня 2011 г.), определены дальнейшие приоритетные задачи профсоюзной деятельности. С отчетным докладом выступил зам. председателя первички «Полета» В.К. Алексеев, с отчетом КРК – член контрольно-ревизионной комиссии Л.В. Волкова.

Достижений у заводского профсоюза немало. На обслуживании в ППО состоят 48 цеховых профсоюзных организаций. Самой массовой и значимой на «Полете» общественной организации удалось сохранить организационное единство и структурную целостность рядов, а также поднять результативность работы – при поддержке руководителей «Полета» и Космического центра. В период реорганизации предприятия свое внимание профком направил на сохранение рабочих мест, создание стабильности, повышение заработной платы работникам. По состоянию на июнь 2016 года процент численности членов профсоюза на предприятии от общего числа работающих составил 71 процент – это один из самых высоких показателей в нашем городе и области. Для сравнения: на заводе им. Баранова этот показатель составляет 21 процент. За последние годы профсоюзный актив пополнился молодежью (это было заметно по наполнению зала), что положительно сказалось на работе профкома.

В своем докладе В.К. Алексеев выделил вопросы, которые требуют дальнейшего пристального внимания: улучшение условий и охраны труда на рабочих местах, выдача спецодежды, питания «вредникам», акцентированная работа с управлением по работе

с персоналом по недопущению нарушений трудовых прав полетовцев.

С оценкой работы профкома выступили Е.Я. Скробкова, М.М. Анцупова, С.А. Колоньтай, Т.М. Сысоева, Т.Р. Кателкина, С.Л. Сурядкин. Последний выразил особое мнение от лица членов профсоюза цеха 24: на своем собрании они признали работу профкома неудовлетворительной в части контроля за соблюдением трудового законодательства.

На конференции было принято решение, не подлежащее обсуждению, – об изменении названия организации. Но того требует Минюст РФ по Омской области. Запомнить название будет проблематично: «Общественная организация «Первичная профсоюзная организация ПО «Полет» Общественной организации «Общероссийский профессиональный союз работников общего машиностроения». Председателем первичной организации избран В.К. Алексеев, в ее контрольно-ревизионную комиссию вошли А.А. Кнодель, Н.П. Макиенко, З.А. Осадчук. На конференции также был избран новый состав профкома: В.К. Алексеев, М.М. Анцупова, Л.В. Волкова, Т.Р. Кателкина, И.Д. Лысенко, П.Г. Маркевич, Е.А. Матуся, В.В. Пайор, Д.А. Пляко, Т.Н. Полещук, О.Г. Сорзунова, М.Г. Тарасова, О.И. Харина.

Делегаты конференции от лица всех членов заводского профсоюза тепло поблаго-

дали многолетнего профсоюзного лидера «Полета» Н.М. Калганову за верность и преданность своему делу и долгу. С трибуны конференции по этому поводу выступил главный инженер завода В.М. Колобков.

По объективным причинам директор «Полета» М.В. Остроушенко не смог присутствовать на конференции. Встреча актива профсоюзной организации с ним состоялась 5 июля. В своем выступлении Михаил Викторович отметил главное: взаимодействие администрации предприятия и профсоюза должно строиться на взаимовыгодной основе, эти структуры должны уметь договариваться.

Неоценимое значение профорганизации на предприятии Остроушенко видит в постоянном мониторинге ситуаций в подразделениях и возникающих там проблем, которые, если их игнорировать, могут иметь негативные последствия как для работников, так и для администрации. Велика роль профсоюза за при решении трудовых споров. Он активно занимается вопросами условий труда, организации быта, отдыха членов профсоюза на предприятии.

Особенно роль профсоюзов возрастает в период перестройки предприятия. Не все происходящие перемены принимаются работниками однозначно, не все видят их цель, иногда это происходит из-за нехватки информации. Михаил Викторович заверил собравшихся в конференц-зале, что будет стараться на регулярной основе чаще встречаться с профактивом, чтобы предоставлять информацию, что называется, из первых рук. В свою очередь директор завода выразил надежду на полноценную обратную связь с информацией о том, что волнует полетовцев в подразделениях.

Михаил Викторович стоит на позиции, что на предприятии должно быть как можно больше членов профсоюза. Эта организация имеет широкий спектр полномочий для решения целого ряда социальных задач. По мнению Остроушенко, в качестве мотивации вступления работников в профсоюз и не выхода из его рядов в коллективном договоре должны быть предусмотрены определенные социальные гарантии для членов профсоюза.

Поздравляя профком со вступлением в новый пятилетний период работы, Михаил Викторович отметил, что быть избранным коллективом – это не только почетно, но в большей мере ответственно. Директор «Полета» выразил надежду на взаимопонимание с администрацией и совместную плодотворную работу.

Галина МАКАШЕНЕЦ
Ольга КАЛИШ



ЛИДЕРЫ 1-го ПОЛУГОДИЯ

К юбилею завода подведены итоги производственного соревнования за 1-е полугодие. Среди цехов основного производства 1-е место не присуждалось. Второе – у цеха 27 (начальник А.Н. Арбузин, предцехком К.Г. Федотов). На третьем – цех 37 (А.В. Борзило, А.И. Шевченко) и цех 60 (А.А. Самохвалов, Т.И. Кравченко). Цехам-победителям вручены грамоты и денежные премии от 100 000 до 130 000 рублей. Премия 70 000 рублей присуждена цеху 65 вспомогательного производства (О.Ю. Черемисин, Т.Я. Ивко) за успешное выполнение задач в части обеспечения теплоэнергоресурсами подразделений филиала, закреплённой жилой зоны и социальной сферы. Итоги производственного соревнования среди отделов не подводились.

В категории ИТР лучшими признаны: вед. специалист Г.В. Суворова (цех 10), начальник Т.В. Медведюк (цех 24), мастер участка С.Ф. Пушкарева (цех 27), зав. архивом А.А. Григорьева (отд. 1), нач. бюро Г.Н. Долингер (отд. 6), вед. специалист Т.Г. Лосева (отд. 16), вед. специалист по кадрам Н.А. Ильиных (отд. 48). Среди молодежи данной категории отличились: инженер по НТ З.А. Исакова (цех 1), зам. нач. цеха 14 В.А. Поселков, инженер-технолог Н.Н. Тютерева (цех 8), механик И.А. Пляко (цех 60), инженер-технолог М.М. Подковка (цех 61), ст. контрольный мастер В.Е. Синелобов (отд. 95).

Среди рабочих основных профессий лидерами стали: токарь Н.Н. Виталь (цех 5), электросварщик А.Н. Кукушкин (цех 10), слесарь-ремонтник А.В. Артеменко (цех 12), электромонтер В.В. Обьедков (цех 15), токарь С.П. Шиликов (цех 8), пружинщик Ю.В. Тысло (цех 27), доводчик-притирщик С.В. Вожжов (цех 37), правильщик вручную К.А. Лавров (цех 38), монтажник электрооборудования Л.А. С.М. Тарасенко (цех 61), электрогазосварщик С.И. Сумцов (цех 65). Также в числе лучших молодые рабочие: электрогазосварщик Е.К. Суслон (цех 1), слесарь-сборщик Л.А. Д.Д. Кабанцев (цех 8), оператор станков с ПУ А.Х. Жакупов (цех 14), токарь-расточник В.С. Кобзев (цех 24), токарь И.М. Попов (цех 37), водитель автомобиля Д.С. Стрельцов (цех 102).

Победителям в личном зачете вручены грамоты и премии в размере 7000 рублей.

Поздравляем лидеров 1-го полугодия, желаем творческого накала и новых трудовых достижений, а молодежи – дальнейшего профессионального роста!

Ольга КАЛИШ

ПЕРВОМУ ПОЛЕТУ – 60

В 1955 году завод № 166 вернулся к выпуску туполевского изделия: 19 января вышло постановление Совмина СССР № 128-69 об организации в Омске серийного производства реактивного пассажирского лайнера Ту-16 пс (в дальнейшем – Ту-104). Согласно этому документу Омский завод назначался головным в производстве нового самолета. О его внедрении в серию рассказывают ветераны завода.

Н.Г. Балахнин, в 50-х годах – мастер по отоплению цеха 100:

– В связи с освоением Ту-104 на заводе велось огромное строительство. Возводились сборочный корпус № 12, теплотрасса от ТЭЦ-2, новая взлетная полоса: территория «Г» разрослась до необъятных размеров. Работы энергетикам тогда подвалило. Известно, что сборка первого Ту-104 проходила в корпусе № 5. Но ширины этого корпуса не хватало – самолет собирался с одним крылом. Для стыковки второго крыла пришлось разбирать стену, а нам снимать и потом восстанавливать коммуникации.

При пуске первой очереди корпуса № 12 вопрос с теплом решили по прежнему опыту: поставили пять паровозов и оснастили их под мазут. Соединили все места

машинистов утепленным коридором, построили общий кирпичный дымоход с высокой трубой и дымососом, мазутонасосную станцию с подземными емкостями. Но тепла все равно не хватало. Руководство пообещало кочегарам по 5 рублей за каждую смену при условии обеспечения нужной температуры для покраски самолета. Кочегары старались и получали обещанные деньги.

А.П. Федосеева, в то время – инженер-технолог цеха 60:

– Осенью 1955-го целый эшелон работников завода (8–10 вагонов) был отправлен в Харьков на авиазавод № 135 для получения оснастки, технических и технологических условий, опыта работы по сборке Ту-104. Всех распределили по цехам и отделам. Я подбирала техус-

ловия для заготовительно-штамповочного производства и собрала документы на сотню деталей. А по всему эшелону счет шел на несколько тысяч документов, доставленных в Омск.

Приехали – через 20-й отдел стали заказывать материалы из Самары, с уральских заводов. Пока не было оснастки, рабочие делали разметку и изготавливали детали вручную. Обходились без шаблонов. Медники-правильщики В.Ф. Сергеев, Е.М. Бережной, В.П. Гуров, А.А. Кирюшин сдавали по сотне наименований деталей в день. В то время 60-й цех численно вырос втрое. Мы работали в три смены и сверхурочно.

Ю.В. Шмакова, во времена Ту-104 – инженер-технолог цеха 36:

– За деревоотделочные работы отвечал 36-й цех, где трудилось до 800 человек. В салоне Ту-104 поверх пенопластовой начинки ставили дорогостоящие материалы – только что появившийся пластик, дубовый или ясеневый шпон. По контуру делали алюминиевые прокладочки, которые создавали орнамент, необычайную красоту. В оформлении преобладал золотистый цвет, особенно много его было в салоне-буфете. Потолочные и межконтные панели, фальш-

борты (расстояние от пола до подлокотников) делали из белого пластика, а все остальное обтягивалось однотонной шерстяной тканью серого цвета. Кресла изготавливал 71-й цех, обивка была из дорогого тонкого сукна.

После отделки салон самолета преображался. Потом входили туда только по пропускам и обязательно в белых халатах, мягких тапочках и белых перчатках.

Пробный полет (пробежка,

взлет малой продолжительности без уборки шасси, посадка) первый омский Ту-104 совершил 60 лет назад – 3 августа 1956 года с взлетно-посадочной полосы завода, расположенной там, где сейчас Космический проспект. Командиром экипажа был летчик-испытатель Ю.Т. Алашеев. Лайнер Ту-104 наш завод производил до 1960 года и выпустил 61 воздушное судно.

Галина МАКАШЕНЕЦ



Ту-104 на заводском аэродроме

12+

Адрес издателя, редакции:
644021, г. Омск, ул. Богдана
Хмельницкого, 226
Сайт «Полета»: www.polyot.su

Главный редактор С.Н. Прокопьев, т. 39-73-70
Над выпуском работали:
О.М. Калиш, Г.А. Макашенец, Т.М. Олейник,
Фото А.И. Рогозина.
Тел.: 39-74-37, 7-55-10

Верстка, корректура, печать ООО «Омскбланкиздат»
644007, г. Омск, ул. Орджоникидзе, 34, тел. 212-111.
Заказ № 270655, тираж 999 экз. Подписано в печать 19.07.2016 г. в 16.00 час.,
по графику в 16.00 час.
Распространяется бесплатно.

ЗОЛОТОЙ ТИРАЖ®
+7 3812 212 111 / WWW.ZTOMSK.RU