

ДОРОГИЕ ВЕТЕРАНЫ, УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ «ПОЛЕТА»!

День защитника Отечества – праздник мужества, чести и отваги! Самые теплые слова хочется сказать в этот день ветеранам Великой Отечественной войны и трудового фронта. 24 июля 2016 года мы празднуем 75-летие «Полета». Заводчане с первых месяцев Великой Отечественной войны в глубоком тылу, не жалея себя, защищали Отчизну от вероломного врага.

Сегодня праздник и тех полетовцев, кто в мирное время отдавал долг Родине в рядах Советской армии и армии России, кто в горячих точках подтверждал истину о стойкости русского солдата.

Дорогие ветераны, уважаемые работники «Полета», сердечно поздравляем вас с Днем защитника Отечества, желаем здоровья, счастья и мирного неба.

Администрация, профсоюзный комитет,
Совет ветеранов, Молодежный совет



ЗАЩИТНИК В ОТЕЧЕСТВЕ ЕСТЬ

Не надо ни звания, ни чина,
А были б надежность и честь!
Для женщины каждой мужчина
На свете единственный есть.
Пронесется пусть ураганы,
Нагрет недобрая весть:
В семействе спокойно, ведь рядом
Мужчина единственный есть.
А в мире угроза не тает,
Террор расцветает и месть.
Но каждая женщина знает –
Защитник в Отечестве есть!

Он мирный покой охраняет:
Професий военных не счесть!
И Запад пускай отдыхает –
Защитник в Отечестве есть!
Отважно шагает и чинно
Безусый юнец и мудрец,
Простой настоящий мужчина –
Строитель, поэт иль кузнец.
И если лихие причины
Заставят прийти злую весть,
Мужчины, мужчины, мужчины –
Защитники хорошие есть!

Евгения АМИРОВА,
инженер-конструктор 1-й кат. отд. 15

БЫЛИ МЫ СОЛДАТЫ...

Герои праздничной странички в разные годы служили в Советской армии и армии России. Их объединяет еще и то, что все они стали лучшими в производственном соревновании за второе полугодие 2015 года.

Слово – Евгению Боркову, слесарю-испытателю цеха 10. Он работает на «Полете» с 2012 года, служил в военной разведке в г. Чите с 2009-го по 2010-й.

– Служба моя проходила в красивейших местах Забайкальского военного округа. Сопки, изумительный воздух, своеобразная растительность... Единственный минус – изнуряющая летняя жара и зимние морозы до –45 градусов.

Моя военная профессия – механик-оператор связи, специалист 3-го класса. Это высшая категория для рядового срочной службы. Основной задачей нашего специального подразделения было обеспечение разведки связью.



О деталях службы рассказывать не имею права, могу только сказать, что она больше походила на посменную работу. Однако помимо специализации мы также получили общевоинскую и физическую подготовку: каждый воин должен уметь стрелять, быстро передвигаться, ориентироваться на местности и многое другое.

Армия показала, что я за короткий срок могу обучиться совершенно новому и незнакомому для меня делу. Наверное, это получилось у меня немного лучше, чем у других, поэтому мне предлагали остаться в армии. Но я очень скучал по дому, родным и близким...

После демобилизации пытался найти работу сродни моей армейской специальности, но безуспешно. На «Полет» меня позвал хороший друг. Я люблю изучать, осваивать что-то новое, и первые 2 года работы мне было очень интересно. Но все постепенно становится обыденностью. У меня есть планы на будущее, пока держу их в секрете. Скажу только, что они также связаны с «Полетом».

Вспоминает Евгений Онучин, мастер цеха 10. В объединении он трудится восьмой год, службу проходил с 2004-го по 2006-й в морской пехоте матросом:

– В то время в армии еще служили по 2 года. Несмотря на то, что мы были оторваны от дома на более долгий срок, чем нынешние «срочники», считаю – повезло нам. Ведь мы имели возможность получить больше военных знаний и навыков. Лично меня служба в армии научила дисциплине, я повзрослел за то время, стал более ответственным. Да и как иначе – ведь я охранял арсенал военно-морского флота, его боевую мощь!

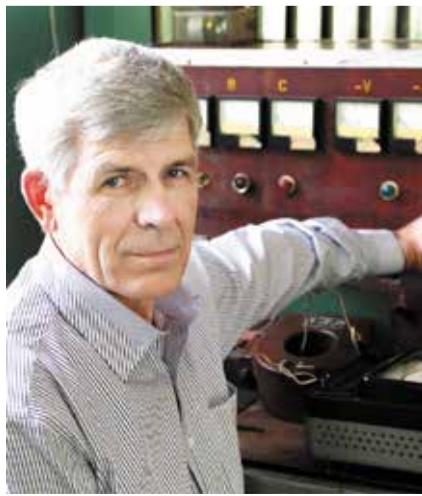
Службу я начинал в Москве, продолжил под городом Йошкар-Ола. Дни в армии во многом были похожи один на другой: дежурство в карауле, общая военная подготовка, в том числе стрельба на полигоне, кроссы в полной боевой амуниции, походы... Больше других запомнился длительный пеший поход (40 километров) зимой в Подмоскovie. Поход проходил в условиях имитации боевых действий. Рядом с колонной разрывались условные снаряды, нас якобы атаковал противник, а мы должны были продолжать движение, стараясь максимально сохранить боевой потенциал и численный состав. Добравшись до заданной точки, разбили лагерь. Ночевали в палатках, но практически не спали: несколько раз наш по-молодецки здоровый сон прерывали «бомбежки» и «артобстрелы».



И еще один яркий момент службы. Надо сказать, что Республика Марий Эл славится своими уникальными озерами. На одном из них, к сожалению, не помню его название (возможно, это озеро Сурок – авт.), традиционно каждый год в последнее воскресенье июня отмечается праздник ВМФ. В этот день проводятся соревнования по форсированию водного рубежа в условиях, приближенных к боевым. Бойцы должны выполнить поставленную командованием задачу, перебравшись на лодках на противоположный берег озера. Это очень зрелищное, яркое и незабываемое событие!

Трудовой стаж электромонтера цеха 15 А.П. Морозова приближается к сорока годам. За трудовые заслуги Анатолий Петрович награжден Благодарственным письмом Губернатора Омской области. В 1978–1980 годах он служил в строительных войсках в Кызылординской области. Морозов рассказывает:

– После окончания профтехучилища № 21 я пришел работать на «Полет», но меньше чем через год меня призвали в армию. В союзном Казахстане (г. Ленинск) прошел специальную подготовку в учебной части и в звании младший сержант был направлен непосредственно на место службы командиром отделения, бригадиром. В нашей части служили ребята 48 национальностей из самых разных уголков Советского Союза. Армия научила меня общаться с людьми других национальностей и различных укладов жизни, а также привила некоторые организаторские навыки. Я понял, что главное в работе – сплоченный коллектив.



По долгу службы мы занимались изготовлением аэродромных плит, ремонтировали стартовые столы на космодроме Байконур и выполняли разного рода строительные работы. Одно из запомнившихся событий – торжественное мероприятие, на котором высокий чин из центрального управления строительными войсками вручал награды служащим нашей части. Тогда за хорошую службу я получил ценный подарок – наручные механические часы. Было очень приятно, но все-таки самый радостный момент – демобилизация. Кстати, в тот год, 1980-й, в нашей стране проходили Олимпийские игры – вдвойне запоминающееся событие.

После демобилизации пытался найти работу сродни моей армейской специальности, но безуспешно. На «Полет» меня позвал хороший друг. Я люблю изучать, осваивать что-то новое, и первые 2 года работы мне было очень интересно. Но все постепенно становится обыденностью. У меня есть планы на будущее, пока держу их в секрете. Скажу только, что они также связаны с «Полетом».

Рассказывает Вячеслав Черкашин, бригадир наладчиков сварочного оборудования отдела 30 (служил в автомобильных войсках в 2009–2010 годах):

– Наша часть дислоцирована в Новосибирской области. Она складская, с большим сосредоточением военной техники – БТРов, машин пехоты. Мы эти автомобили обслуживали, постоянно выезжали на разного рода учения. Когда служба перевалила за половину, меня прикрепили возить заболевших солдат «на таблетке» в город, в новосибирскую медсанчасть. А поначалу, как у всех, были наряды, стрельбы, караулы... Еще 15-километровые маршброски с полной выкладкой (30 килограммов на себе) через поле и лес, к озеру. Прибежали, бросались в воду – и в обратный путь.



В шоферской работе разные были переделки. Запомнилось, как зимой пришлось перебортовывать «Урал». Эта машина была с солдатской будкой, набитой людьми. С большим перегрузом! В дороге колесо с резким звуком взорвалось, и хорошо, что произошло это в чистом поле, на небольшой скорости. Конечно, всякое могло случиться, но водитель машину удержал. Потом мы долго вторым стучали кувалдами по «дубовой» резине, колесо никак не поддавалось. Часа два, наверное, его били, все-таки справились. Мороз был минус 27, а нам было жарко...

Считаю, армия – это закалка, сопротивляемость обстоятельствам. После службы я вернулся на «Полет», у меня поменялись приоритеты. Многочасовое сидение за компьютерными играми заменила работа, теперь отдаю предпочтение профессиональным интересам.

ОБЪЕМЫ ВОЗРОСЛИ В РАЗЫ

Цех 20 агрегатно-сборочного производства, изготовитель ДСЕ из неметаллов, сформировался и начал действовать как слесарно-сварочный в конце 1941 года. За его бытность без участия цеха не обошелся практически ни один крупный заводской заказ. Вспомнить, к примеру, легендарный истребитель Як-9, реактивный аэробус Ту-104, изготовление каркаса фонаря кабины пилота для самолетов Ан-3Т, Ан-74, шар-баллонов для РН «Космос»... По тематике Космического центра цех 20 начинал работать с покраски обшивок отсеков РН «Протон», гаргротов. Затем он приступил к выпуску деталей из углеклестика и вкладышей из ЦУСПОРа для отсеков РБ «Бриз-КМ». С приходом на завод РН «Ангара» значительно возросла загрузка цеха по изготовлению деталей из композиционных материалов, применяемых в сухих отсеках этой ракеты-носителя.

Основной участок цеха 20 – участок неметаллов – единственный в своем роде на «Полете». Технология изготовления деталей из композиционных материалов по сути не изменилась со времени изготовления на заводе самолетов Антонова. Все та же пропитка смолами стеклоткани, формовка и выкладка деталей, термовакуумная и затем механическая обработка. Но вместе с тем у каждой детали своя специфика, свои тонкости изготовления – штучная ручная работа. Как говорит начальник цеха С.Е. Голубев, здесь сложно что-либо модернизировать. Основное оборудование – руки изолировщика, в помощь – шлифовальные машинки. От того, насколько тщательно специалист выложит деталь перед термообработкой, зависит дальнейшая механическая обработка и конечный результат. В числе лучших работников участка – изолировщики Т.С. Задулина, Г.Т. Корпусова, А.А. Костю-



Изолировщики Г.Т. Корпусова и Т.С. Задулина

лина, Ю.А. Степанов, В.Л. Гавриков, А.П. Серов. Это – базовая бригада, сформировавшаяся в период, когда Сергей Евгеньевич Голубев возглавлял цех с 2000-го по 2010 год. Затем Голубев курировал 20-й в должности заместителя начальника 2-го агрегатно-сборочного производства, а с июня прошлого года он вновь у цехового штурвала.

На сегодняшний день цех вырос в численности, и по масштабу выполняемых задач. «В течение прошлого года объемы производства в цехе возросли примерно от 2 до порядка 9 тысяч нормо-часов, – говорит Сергей Евгеньевич. – В этих цифрах, помимо роста номенклатуры собственного производства цеха, увеличение объема работ, обусловленное присоединением участка лакокрасочных и теплозащитных покрытий цеха 66. С изменением структуры 20-го цеха (в нее вошел также и участок 31 резинотехнических изделий) возник целый ряд сложностей. Первая – территориальная разобщенность участков. Вторая и главная – новая для цеха специфика малярного участка. Были сложности с комплектацией материалами, организацией труда. Цеховые ПДБ и техбюро пока не в полном объеме обладают техникой данного производства, еще не всю номенклатуру цех прошел в новом составе, поэтому пока не все издержки переходного периода изжиты».

В цехе 20 сегодня трудится 92 человека, что почти вдвое больше, чем лет 5 тому назад. Под нарастающие задачи вновь возникает потребность в кадрах. «В первую очередь, – делает ударение Голубев, – цеху нужны технологи по материалам. На изделия применяются многокомпонентные покрытия, в каждую сборку входит до 100 позиций эмалей и другого рода различных составляющих. Нужно отследить и просчитать их наличие и расход, скомплектовать то или иное покрытие. Кроме того, есть потребность как

минимум в 5-6 малярах. Требуется также способный работать на различных станках токарь для механообработки полиамидных труб с покрытием изолан. Сейчас мы пользуемся услугами токаря 24-го цеха, но нам нужен свой специалист».

Следует отметить, что в 20-м практически нет текучести кадров. «У людей есть стремление работать, зарабатывать деньги, тем более что новая система оплаты труда позволяет это делать. Есть стимул: больше сделал – больше получил. Все целевые показатели по средней зарплате по цеху, по категориям работников мы в прошлом году выполнили», – констатирует факт С.Е. Голубев. В числе передовых работников малярного участка он называет победителя производственного соревнования за 2-е полугодие прошлого года К.Г. Шиканова, а также братьев И.В. и А.В. Юдиных, М.В. Галактионова, С.А. Дьяченко, Д.М. Гальченко, П.П. Юринова, кроме того, высоко оценивает труд начальника смены И.С. Тихоновича и зам. начальника цеха А.Э. Велиева. Наряду с этим Сергей Евгеньевич отмечает, что необходимо повышать профессиональный уровень маляров, так как некоторые из них недостаточно хорошо могут читать чертежи. В цехе разработан план обучения на год, занятия будут проводить технологи на местах. Как отметил Голубев, на рынке труда узких специалистов такого плана нелегко найти, поэтому обучать придется в любом случае.

Безусловно, профессионализм кадров – важная составляющая производства, но материальная база все-таки первична. С этим в 20-м есть проблемы. Например, не хватает инструмента, приборов для измерения толщины покрытий, а имеющиеся – старые и требуют замены. В настоящее время в цехе идет ревизия инструмента и готовятся заявки на его приобретение. «Также большой вопрос –



Маляры К.Г. Шиканов и И.В. Юдин

нехватка оргтехники, – сетует Сергей Евгеньевич. – Нет компьютеров у технологов, правда, есть в ПДБ и БТЗ, но они не спасают: люди иногда буквально стоят в очередь, чтобы подготовить какой-то документ или получить по электронке, обменяться информацией с цехами, службами. Эта ситуация также требует скорейшего разрешения».

Следующая большая забота начальника цеха – бытовые условия на малярном участке. «Нам передали только малярные камеры и никаких административных и бытовых помещений. Сейчас выделили 2 кабинета, где необходимо сделать ремонт, все обустроить, приобрести бытовую технику. Участок расположен в окружении пустых и холодных пролетов бывших цехов 42 и 45, поэтому тепла там недостаточно. Несколько исправила ситуацию группа механиков, которая восстановила и подключила совместно с 12-м цехом дополнительные калориферы. Конечно, не все так быстро делается, как хотелось бы, но есть огромное желание привести наш участок в надлежащий вид», – с оптимизмом говорит Голубев.

Перед цехом стоят не только большие задачи по выпуску продукции, но и те, что входят в раздел оптимизации производства. Под одну крышу с 20-м планируется перемещение механосборочного цеха 5. Для этого надо списать неиспользуемое оборудование, чтобы освободить площади и для машин, и для людей цеха-переселенца. Сергей Евгеньевич связывает с этими мероприятиями надежды на ремонт помещений, крыши, улучшение бытовых условий для работников, да и вообще механическое производство во многих планах – выгодное соседство.

Ольга КАЛИШ

ТРАВМАТИЗМУ – ТРЕХСТУПЕНЧАТЫЙ ЗАСЛОН

По данным Росстата ежегодно в Омске и области фиксируется порядка 1000 случаев получения производственных травм и профессиональных заболеваний, а практически каждый 4-й работник региона трудится на рабочем месте с небезопасными для его здоровья условиями труда. В сложившейся ситуации проблемам охраны труда (ОТ) на предприятиях уделяется повышенное внимание. На «Полете» функции внутреннего контроля и надзора за выполнением комплекса мероприятий по ОТ выполняет отдел 368. О состоянии дел по направлению и первоочередных задачах рассказывает руководитель отдела, заместитель главного инженера по охране труда, экологии и промышленной безопасности Сергей Леонидович Васюкович:

– В последнее время наряду с охраной труда, производственной санитарией и гигиеной труда в круг компетенции отдела вошли вопросы по промышленной, радиационной, пожарной безопасности и экологии. По всем направлениям существуют федеральные и региональные контролирующие организации. Это Федеральная инспекция труда при Министерстве труда и социальной защиты РФ, Роспотребнадзор, Ростехнадзор, Росприроднадзор и другие. Поэтому в функциях отдела 368, помимо внутреннего контроля, еще и взаимодействие с органами, осуществляющими надзор.

На «Полете» в направлении ОТ есть ряд серьезных вопросов, требующих первоочередного решения. Один из них – аккредитация заводской санитарно-промышленной лаборатории. Ее деятельность необходима, например, для контроля безопасности окружающей среды на рабочих местах, анализа сбрасываемых вод. Сейчас необходимые анализы делаются за большие деньги сторонними лабораториями, так как наши протоколы не действительны для органов надзора.

Кроме того, следует обратить серьезное внимание на закреплен-

ный стандартом предприятия трехступенчатый метод контроля за состоянием ОТ. Его суть в том, что обеспечение безопасных условий труда начинается, в первую очередь, с мастеров. Ежедневно мастер должен произвести осмотр рабочего места исполнителя и записать в специальный журнал учета опасностей выявленные и поступившие от работника замечания. Второй уровень контроля – начальник цеха. Он должен просматривать журналы первого уровня, требовать с мастеров их заполнения и вести свой журнал. Третий ступень контроля – главный инженер. Проведенные сотрудниками отдела в 2015 году комплексные проверки в заводских подразделениях показали, что данный пункт стандарта выполняется не во всех цехах. Одни из лучших в этом плане – цеха 60 и 65. Там, где стандарт работает, ОТ на более высоком уровне. И это понятно. Ведь если замечание зафиксировано письменно, нарушение наверняка будет устранено.

В 2015 году на «Полете» зафиксировано 18 несчастных случаев, в том числе 3 тяжелых. Один из них произошел в цехе 66, где в результате возгорания человек получил ожо-

ги. Сразу выявилось, что трехступенчатая система контроля в цехе не работает: на краскоприготовительном участке мастер рабочее место не проверял, а там был ряд нарушений. Как показывает практика, большинство несчастных случаев происходит по причине несоблюдения производственной дисциплины, нарушения технологических процессов, невыполнения должностных инструкций. Иногда люди начинают выполнять ненадлежащие им функции. Так, например, работника одного из цехов повредила ногу, спрыгнув из кузова грузовой машины, где ее нахождение инструкцией не требовалось.

Среди несчастных случаев есть из разряда «поскользнулся – упал». Гололед для сибирской зимы явление обычное. В этой связи хочу с положительной стороны отметить цех 102. Работники цеха стараются своевременно посыпать песком пешеходные дорожки, быстро реагируют на все замечания, но, к сожалению, не всегда хватает рабочих рук.

Один из несчастных случаев прошлого года произошел с человеком в силу его возрастных особенностей. Работник глубоко пенсионных лет травмировался, упав с



лестницы. Да, опыт и знания работающих пенсионеров представляют ценность для нашего предприятия. Но все-таки человек должен адекватно оценивать свое состояние и вовремя идти на заслуженный отдых. Другая категория работников с высоким риском возникновения с ними несчастного случая или аварийной ситуации по их вине – люди, злоупотребляющие алкоголем или наркотиками. И здесь мы опять возвращаемся к трехступенчатому контролю: человек в состоянии опьянения или с явными последствиями такового не может быть допущен к работе.

Несчастный случай также может быть спровоцирован серьезным заболеванием человека. С другой стороны, вредные производственные факторы могут вызвать профзаболевание. В связи с этим одна из задач отдела – организация и контроль прохождения работниками завода периодических и профилак-

тических медицинских осмотров. Большую помощь в данном вопросе оказывают специалисты ЗСМП ФМБА России, в частности заведующий здравпунктом Я.С. Гоч.

В этой же области, касающейся здоровья заводчан, лежит работа по аттестации рабочих мест. На предприятии проведена специальная оценка условий труда на рабочих местах с целью выявления вредных и опасных производственных факторов. Контроль выполнения мероприятий по приведению условий труда в соответствие требованиям ОТ, разработанным на основе результатов оценки, осуществляет отдел 368.

Выше перечислены далеко не все направления работы отдела, и по большому счету среди них нет главных и малозначимых. Повторюсь, отдел выполняет лишь контрольно-надзорные функции, а состояние ОТ в подразделениях зависит от дисциплинированности работников, от отношения руководителей к этому важному вопросу, от готовности принять к сведению замечания с нашей стороны и направить силы на устранение нарушений. Мы приходим в цеха не с карательной целью, а чтобы, не дожидаясь сторонних проверок, выявить нарушения и предупредить серьезные последствия. Не все это понимают, и в некоторых подразделениях встречаются наших сотрудников чуть ли не в штюки. Стоит пересмотреть мнение, что главное – план, а остальное – необязательно, и перестать жить по принципу «пока гром не грянет».

Записала Ольга КАЛИШ

ИЗ ДИРЕКТОРОВ-ГИГАНТОВ

В хронологическом списке легендарных директоров нашего завода Б.П. Еленевич – третий. Первый – А.В. Ляпидевский, за короткий срок руководства (июль–сентябрь 1941–го) сумел без малого на пустом месте развернуть на базе двух эвакуированных авиазаводов новый. С директором Л.П. Соколовым связаны трудовые победы 166-го завода в годы войны, когда предприятие выпускало для фронта Ту-2 и Як-9. Об этих руководителях наша газета писала ранее. Данная статья посвящена Б.П. Еленевичу, при котором 166-й достиг вершины своего авиапроизводства.

В послевоенные годы наш 166-й пережил трудный период. Выпуск истребителей Як-9 был прекращен в 1945 году, производство оказалось незагруженным. Положение не исправилось с заказом на выпуск бомбардировщика Ту-2Н. Отмена военного положения привела к резкому сокращению числа квалифицированных специалистов. Только в 1945 году более тысячи человек, получив отпуск, не вернулись на предприятие. В 1946 году завод потерял около 3500 работников, это и «дезертиры», и уволившиеся по «уважительным причинам».

Завод нуждался в серьезном госзаказе. Им стал первый советский реактивный бомбардировщик Ил-28. Постановлением Правительства СССР от 14 мая 1949 года его было поручено выпускать сразу нескольким авиазаводам, головным стал 166-й. Шестого августа 1949 года министр авиационной промышленности М.В. Хруничев издал приказ № 366, гласящий: «1. Товарища Евтеева А.А. освободить от обязанностей директора завода № 166. 2. Товарища Еленевича Бориса Петровича назначить директором завода № 166, освободив от обязанностей директора Харьковского авиационного завода № 135».

К тому времени обеспеченность рабочей силой на заводе составляла менее 60 процентов, был острый дефицит ИТР. Производство современного самолета требовало разработки и внедрения прогрессивных технологий, освоения нового оборудования, большой работы подготовительного производства. Предстояло провести коренную реконструкцию завода. На одном из первых оперативных совещаний Еленевич сказал: «Давайте работать по-новому, легкой жизни не обещаю и буду требовать строго». В сентябре 1949-го вышло совместное обращение директора, руководителей заводского паркома, завкома, комсомольской организации, в котором содержался призыв бороться за чистоту на пред-

приятии и культуру производства. В нем, в частности, говорилось: «Мы должны прививать вкус к культуре и чистоте, борясь за высокую трудовую и производственную дисциплину, коллектив должен добиваться, чтобы завод превратился в передовое предприятие нашей промышленности».

Призыв не остался на бумаге. Если Омск к концу 50-х годов заслуженно стал именоваться городом-садом благодаря председателю исполкома Н.А. Рождественскому, то еще ранее усилиями Еленевича обрела «садовую» красоту заводская территория «О». Борис Петрович прекрасно понимал, что экология окружающего пространства, в том числе и производственного, и экология души тесно взаимосвязаны. На территории высаживались деревья и цветы, наводилась чистота у цехов, закладывались аллеи. За руководящим составом цехов закреплялись персональные деревья. Заслуженный ветеран «Полета» И.Т. Сурков вспоминает о «своем» кусте сирени. Кто-то пестовал яблоню или грушу... В период цветения территория благоухала.

Но главное – за короткий период завод стал передовым в авиапромышленности страны. Кадровая проблема решалась притоком молодежи из училищ, техникумов и вузов, большое количество заводчан по вечерам «садились за парты». На заводе были открыты филиалы авиатехникума и машиностроительного института. Заводчане большими группами ездили перенимать опыт на другие авиазаводы. 166-й учился, модернизировался, омолаживался и победно трудился. В октябре 1950-го выпущено два первых омских Ил-28. А всего по август 1955 года передано заказчику 758 этих машин. На пике заказа сборочный цех выкатывал по одному самолету в день (!).

Вот как характеризует Еленевича Иван Тимофеевич Сурков (на 166-й пришел в 1949-м, при Еленевиче был комсоргом завода, позже –

начальником отдела кадров): «Это был разносторонне одаренный человек. Умел говорить и слушать. Мог пошутить, сыграть на публику, в то же время технар, великолепный организатор, вкладывающий в производство всю душу. Я работал при многих директорах, три из них были гигантами – Еленевич, Колупаев и Бовкун. Еленевич создал на заводе то, что потом развивали Колупев и Бовкун, – отлаженное производство, крепкую социальную базу. При этих руководителях завод превратился в отлаженный механизм с высокопрофессиональным сплоченным коллективом».

Забегая вперед, следует сказать, что Еленевич, уже будучи председателем Омского совнархоза, добился того, что в Омске был создан куст предприятий по производству ракеты Р-12. Сборку вел 166-й, пять других заводов города были перефилированы (и загружены под завязку) под выпуск комплектующих к ракете. А также построено под ракетное производство два новых завода – электромеханический и подъемных машин. Здесь Еленевич воспользовался «блатом», он был хорошо знаком с будущим Генеральным секретарем ЦК КПСС Л.И. Брежневым, который с 1956-го по 1960 год был секретарем ЦК КПСС по оборонной промышленности. Кстати, по приглашению Еленевича в 1961 году Брежнев посетил Омск и наш завод.

Как утверждает Сурков, Еленевич уговорил Туполева отдать в Омск производство реактивного пассажирского авиалайнера Ту-104. С января 1955 года 166-й завод приступил к освоению нового изделия. И снова в рекордные сроки сложнейшая машина была введена в серию (уже в 1956 году собрано 5 машин, в 1957-м – 12). При этом на заводе провели кардинальную реорганизацию производства. В том числе и в голо-



ФЕВРАЛЬ В ИСТОРИИ ЗАВОДА

15 февраля 1942 г. совершен первый испытательный полет серийного фронтового бомбардировщика Ту-2. Его выполнил заводской летчик-испытатель Я.Г. Пауль, участник Гражданской войны (он был летчиком-истребителем при обороне Царицына).

Февраль 1969 г. – запущены в производство спутники «Циклон-О» и «Сфера». Предприятие наряду с выпуском ракетной техники приступает к изготовлению космических аппаратов.

24 февраля 1998 г. совершен первый полет многоцелевого самолета малой авиации Ан-3Т производства ПО «Полет».

3 февраля 2007 г. по предложению Правительства Российской Федерации принят Указ Президента РФ В.В. Путина № 127 «О федеральном государственном унитарном предприятии «Государственный космический научно-производственный центр им. М.В. Хруничева». Документом к Космическому центру присоединяются федеральные государственные унитарные предприятия: производственное объединение «Полет» (г. Омск), «Воронежский механический завод», «Конструкторское бюро химического машиностроения им. А.М. Исаева» (г. Королев Московской области), «Московское предприятие по комплектованию оборудованием «Длина»».

Февраль 2011 г. – на установке СБ-2000 в 67-м цехе сварен первый укороченный бак по программе освоения производства универсальных ракетных модулей для семейства перспективных ракет-носителей «Ангара».

вах. Пассажирский самолет требовал нового подхода к качеству узлов и деталей. Революционным решением директора был призыв максимально укрепить службу качества. И туда перешли многие светлые умы из других служб.

Препятствий на стадии освоения машины возникало предостаточно, в том числе в высоких кабинетах. Был случай, когда министр авиапрома и его подчиненные попросту игнорировали просьбы о решении жизненно важных проблем, без должного внимания к которым срывались сроки выполнения правительственного задания. Еленевич через Омский обком партии «организовывал» докладную записку в ЦК КПСС с жалобой на министерство. И дело двинулось.

С именем Еленевича связан еще один бренд «Полета» – семейство стиральных машин «Сибирь». В начале 1956-го Борис Петрович привез на завод английскую стиралку «Гувер Матик», на ее основе была разработана однобаковая с ручным отжимом «Сибирь-1». К концу 1956-го завод выпустил первую партию из 100 штук. По приказу директора машины продали передовикам производства за половину стоимости.

И снова приведу слова И.Т. Суркова: «Еленевич, конечно, не был идеальным, но это был человек государственного масштаба и создатель с большой буквы».

Сергей ПРОКОПЬЕВ

В ТЕХКАБИНЕТЕ – ПОЛНЫЙ АНШЛАГ

ПРОСМАТРИВАЯ ФОТОАРХИВ

Общих точек соприкосновения у «Полета» и государственного театра им. Евгения Вахтангова несколько. В войну на восток перемещались не только огромные массы людей, фабрики и заводы, но и театры. Вахтанговцы приехали в Омск 22 октября 1941 года, как они сами считали – на гастроли. За 22 месяца они сыграли на омской сцене 628 спектаклей, дали 658 шефских концертов. Здесь были созданы известные спектакли «Сирано де Бержерак», «Олеко Дундич», «Русские люди», здесь сверкало целое созвездие талантов: Н. Охлопков, Р. Симонов, А. Дикий, Б. Захава, Ц. Мансурова, А. Абрикосов... Вахтанговцы стали участниками патриотического движения по созданию фонда обороны, куда вносились личные сбережения советских граждан: театр купил четыре самолета Як-9 сборки нашего завода.

Город жил во фронтовых условиях, недодал и недосыпал, а в городской драме был аншлаги – об этом есть в женской части воспоминаний ветеранов «Полета». «До 1943 года я жила на правом берегу и все успевала. В драмтеатр на вахтанговцев ходила, слушала оркестр Л. Утесова, бывала в кино, даже танцы старалась не пропускать... Молодая была, отсюда и силы брались», – пишет А.Е. Реброва, которая до 1977 года заведовала личным столом отдела кадров завода.

Связи «Полета» и вахтанговского театра не только давние, но и тесные. Когда в 1977

году москвичи приехали к нам на гастроли, они оставили о себе незабываемые впечатления. Красотой, грацией, талантом покорила Юлия Борисова, великолепным мастерством – Николай Плотников, отдавший театру почти 60 лет... Но по технической части у труппы была проблема: для одного из спектаклей срочно требовался вращающийся круг. Просьбу о помощи главный режиссер театра Евгений Симонов высказал в обкоме партии. Хорошо зная возможности городских предприятий, партийцы адресовали артистов на «Полет». И генеральный директор объединения С.С. Бовкун поручил службе главного механика во главе с П.А. Радионцевым выполнить проект, исходя из технических условий театра. Был изготовлен вращающийся круг с приводом от электродвигателя через редуктор. Для удобства при транспортировке эту конструкцию сделали разборной. Благодарные за щедрый подарок вахтанговцы выступили перед заводчанами с безвозмездной программой – под бурные аплодисменты аудитории. А после концерта состоялся ужин в заводской гостинице. Это был своеобразный театральный капустник с песнями под гитару, где блистал известный по многим фильмам Вячеслав Шалевич.

Следующая памятная встреча с вахтанговцами состоялась на заводе в 17-м отделе в середине восьмидесятых. Бывшему начальнику химико-органической лаборатории

О.П. Ракиной запомнилась теплая обстановка этой встречи. Артисты прошли с мини-экскурсией по производственным лабораториям, осмотрели музейную экспозицию (тогда расположенную в корпусе 38) и подарили полетовцам книгу об основателе своего театра Евгении Вахтангове. На память остались многочисленные автографы знаменитостей. В этот же день в заводском техкабинете состоялся концерт – со сценами из спектаклей, стихами и монологами. Гости играли азартно, вызывая бурную реакцию присутствующих. Зал был буквально набит людьми, опоздавшие стояли в дверях. Запомнились Василий Лановой, Юрий Яковлев и особенно Владимир Этуш с его колоритным эстрадным монологом.

Михаил Ульянов перед своими земляками был ярким и зажигательным. Актер не отказал во внимании и нашему фотокорреспонденту: в редакции несколько снимков, где он крупным планом. Вот Ульянов, стремительно идущий вдоль проходной, вот он (нога на ногу) в кулуарах завода. Наконец, галантный Ульянов и дама, здесь представленные. Большая была загадка, как зовут даму, кто она. Предположения

у нас были разные: сотрудник 17-го отдела, некто с территории «Г», работник городской культурной сферы... Оказалось, что улыбается рядом с народным артистом СССР Н.М. Генова, в то время секретарь горкома партии, ведущая культурой. Она поприступовала на заводском концерте как официальное лицо и благодарный, щедрый на эмоции зритель. Таких в ее компании был полный зал.

Галина МАКАШЕНЕЦ



ПУТЕШЕСТВЕННИК

Знаменитый полярник А.Н. Чилингаров осенью прошлого года вновь побывал в Омске. На Международной выставке «ВТТА-Омск-2015» он горячо призывал «никому не передавать идею «ВТТА», поскольку в регионе работают надежные предприятия и трудятся знающие, преданные своему делу специалисты». По просьбе заводчан мы расспрашиваем об известном путешественнике подробнее.

Высоких постов у Артура Николаевича немало. Он депутат Государственной Думы 1–5-го созывов, заместитель председателя Думы в прежние времена, первый вице-президент Русского географического общества, доктор географических наук, ученый-океанолог, лауреат Государственной премии СССР, Герой Советского Союза и Герой Российской Федерации.

ЗА ЧТО НАГРАДЫ

Чилингаров наполовину южных кровей, армянин «ленинградского разлива». В детстве Артур пережил блокаду. Ел студень из столярного клея, олифу – вместо масла. Когда взрывались бомбы, бабушка не выпускала из рук икону, и, как считает сам Чилингаров, – все свершилось Божьей милостью. Сначала маму, уже неподвижную, увезли на Большую землю. Остальных отправили на барже по Ладоге спустя две зимы. И медаль «Жителю блокадного Ленинграда» больше все-таки не награда. Скорбное напоминание о войне.

В 1985 году Артур Николаевич возглавил экспедицию на ледоколе «Владивосток» по освобождению вросшего в лед научно-исследовательского судна «Михаил Сомов». Предоставленный спасателям ледокол был старый, дизельный. На атомном идти не позволили: Антарктида – безъядерная зона. Во время качки, когда крен достигал максимума, Чилингарова едва не смыло за борт. Волна накрыла с головой, а руки автоматически вцепились в поручни... Выдержав все испытания, Артур Николаевич получил звезду Героя Советского Союза.

2 августа 2007 года неутомимый полярник отправился на дно Северного Ледовитого океана: ученые хотели доказать, что океанский шельф является продолжением сибирской континентальной платформы. Выдавшие виды аппараты «Мир-1, 2» трещали и скрежетали, опускаясь вниз. На глубине 4261 метр был установлен титановый флаг России, на дно отправилась капсула с посланием будущим поколениям. Обратный путь оказался сложнее. Аппарат «Мир-1» с Чилингаровым на борту едва выбрался из глубоководного ила, по-

том надолго пропала связь. Подводное путешествие длилось девять часов! Наградой за подвиг стало звание Героя России.

В Думе полярник выдвигал разные инициативы. Даже айсберги как накопители пресной воды предложил использовать, чем у многих вызвал большое раздражение. Но надо отдать ему должное: долгое время Чилингаров оставался по сути единственным государственным деятелем, который пытался привлечь внимание правительства на проблемы Севера. В сфере его интересов – арктический туризм, экология, белые медведи (фигурки этих зверей Артур Николаевич коллекционирует). Чилингаров занесен в Книгу рекордов Гиннеса: он первый человек, побывавший на Северном и Южном полюсах в течение полугода.

НА ЮЖНЫЙ ПОЛЮС

Что Чилингаров придумал и в конце 2001 года организовал экспедицию на Южный полюс на одномоторном самолете Ан-3Т полетовского производства (с двигателем объединения им. П.И. Баранова) – факт известный. О том, что спустя три года (в январе 2005-го) была вынужденная экспедиция для возвращения оставленного на полюсе самолета с заглохшим двигателем, тоже написано немало. Полетовцы Артура Николаевича не подвели, отлично справились с задачей (по результатам двух экспедиций девяти специалистов нашего завода наградили Почетными грамотами Президента России).

Заместитель председателя Госдумы был со всеми на равных. По природе своей он заводной, эмоциональный рассказчик, с живыми, хитрющими глазами. Человек пытливого ума, для которого не бывает тупиковых ситуаций... Примеров этому много. Когда «ненормальные русские» собирались из Чили перебраться на антарктическое побережье для сборки самолета, думали, где и как лучше обустроить жилье. Артур Николаевич узнал о заброшенном после гибели людей чилийском военном лагере и добился встречи с представителями Министерства обороны Чили. Уверенно доказал, что лагерь еще пригоден для обитания. И оказал-



Январь 2002 г. Антарктида

ся прав: даже газовые плиты оказались в рабочем состоянии.

Поскольку на Пэтриот Хиллс в сторону моря постоянно дует стоковый ветер, специалисты говорили о невозможности собрать в таких условиях самолет. Прорабатывался вопрос о том, чтобы вырезать во льду яму, а потом вытаскивать оттуда собранный Ан-3Т с помощью снегохода. Уже и бензопилы были закуплены. Но на побережье нашли более простое решение – привязали самолет с подветренной стороны. Сборку закончили в ускоренном темпе, будто и не было кругом ледовой пустыни с непрерывным пронизывающим ветром.

Во второй экспедиции непогода долго не давала поднять в небо отремонтированный самолет. А американцы сидели в серьезных проблемах: ледокол «Северная звезда», полный грузами для зимовки, в пяти километрах от побережья затерло льдами. Напористый Чилингаров эту ситуацию разрулил: с кем надо договорился и вызвал с Дальнего Востока наш мощный ледокол (такого нет у США). Путь до порта был пробит, грузы доставлены, зимовщики спасены.

Во всех поездках американцы относились к Чилингарову со знаками уважения. Встречали как по-добает – полным составом местного полярного руководства. При необходимости предоставляли связь: Артур Николаевич докладывал о ходе дел лично В.В. Путину.

Контакт с президентом у Чилингарова прочный, высокое внимание к полярным путешествиям – всякий раз заинтересованное. В 2007 году, собираясь в Арктику на судне «Академик Федоров», Артур Николаевич откровенно рассказал президенту об опасностях глубоководных погружений. Путин посоветовал на дно не ходить... Но Чилингаров не был бы Чилингаровым, останься он тогда наверху. Просто написал своим родным прощальную записку. Без сомнений нырнул в океан.

Галина МАКАШЕНЕЦ

КРУГ ЖИЗНИ

У Наума Рафаиловича Шафира, начальника отдела 10, в 2016-м два юбилея. 12 февраля он отметил свое 70-летие, но и 75-летие «Полета» – его юбилей. В июле 1941 года родители приехали в Омск из Москвы с 81-м авиазаводом. Отец в начале тридцатых был одним из тех, кто стоял у истоков создания 81-го, в войну работал мастером в цехе, где собирались Ту-2 и Як-9, а мама всю жизнь трудилась в 10-м отделе.



НАШИ ЮБИЛЕИ

Наум Рафаилович не задумывался, куда идти работать после 8-го класса: конечно, на 166-й. В 1961 году он стал слесарем по ремонту приборов в отделе главного метролога. Работал, учился в вечерней школе, а в 1963-м поступил в Омский политехнический институт.

В номере газеты, в котором мы чувствуем защитников Отечества, нельзя не сказать, что после института Шафир два года служил офицером в танковых войсках. Навсегда повесив в шкаф китель старшего лейтенанта, вернулся на завод – в КБ. Как вспоминает Наум Рафаилович, уже через две недели его отправили в Плесецк на пуск РН «Космос-3М». И не стажером, а сразу экспертом по оценке телеметрической информации. Ракета сработала отлично. Говоря о своих учителях в КБ, Наум Рафаилович называет Н.И. Абушенко, В.И. Анищенко, Ю.В. Алле, Л.В. Комаревича.

А потом его «переманили» в 4-й цех. Завод осваивал новый заказ, это было изделие морской тематики. Сам факт, что заказ на стадии освоения был на постоянном контроле у министра общего машиностроения С.А. Афанасьева, говорит о многом, а гендиректор С.С. Бовкун проводил свои оперативки в 4-м цехе, в самом горячем месте завода. Под заказ была создана контрольно-испытательная станция, в которой Шафир возглавил сектор телеметрии. КИС был сформирован из опытных заводских испытателей, к ним присоединили более 20 молодых выпускников вузов Омска, Красноярска. «Работать с новым изделием было страшно интересно, – вспоминает Наум Рафаилович. – Молодые специалисты пришли с жадной практической работы, полные энтузиазма. Мы сами принимали телеметрическую аппаратуру (а это не один вагон), участвовали в ее монтаже и вводе в эксплуатацию. Те-

леметристы первое время каждое испытание кому-то посвящали. Висела школьная доска, на которой писали посвящения».

Заказ вскоре поставили на поток – в месяц до десяти сложнейших, напичканных электроникой изделий уходило из цеха. КИС стал для Шафира в чем-то рутинным делом, тогда как завод приступил к еще одной масштабной программе – выпуску спутников для системы ГЛОНАСС. Шафир пригласили в КБ возглавить работу по созданию под этот заказ системы обработки информации (СОИ). Стояла задача разработать комплекс, который бы позволял при испытаниях космического аппарата на космодроме в режиме реального времени получать ответ: в норме данные телеметрии или нет. Задача была успешно программно и аппаратно решена, кстати, впервые в ракетно-космической отрасли. Комплекс СОИ был развернут на Байконуре.

В начале 90-х государство потеряло интерес к космосу, Наум Рафаилович ушел в коммерческую фирму, занимающуюся поставками комплектующих на авиационные и авиаремонтные заводы. Однако со временем гражданских лайнеров стали выпускать меньше и меньше, и в 2012 году Наум Рафаилович вернулся на завод, в создании которого принимали участие его родители и который начал возрождаться в связи с производством РН «Ангара». Такой вот жизненный круг – производственный и человеческий.

Наум Рафаилович, редакция газеты присоединяется к поздравлениям Ваших коллег, прозвучавших 12 февраля по случаю Вашего славного юбилея. Пусть все будет ХОРОШО у Вас, Ваших дорогих и близких, Вашего (и нашего) родного предприятия!

Сергей ПРОКОПЬЕВ

СПОРТ ПОД НОМЕРОМ ОДИН

Со 2-го по 12 февраля на «Полете» прошел профсоюзный турнир по настольному теннису, посвященный Дню защитника Отечества. Соревнования проводились по круговой системе в командном и личном зачете. Всего состязалось 8 команд. Это спортивные тройки из цехов 5, 10 (две команды), 20, 21, 67, КБ и отдела 321. В финале победила и в очередной раз стала обладателем переходящего кубка команда из ОГТ: инженеры-конструкторы Роман Олейников, Михаил Матвеев, Виктор Иванов. Следом идет

спортивный коллектив цеха 5 и третье место piedестала у цеха 67. В личном зачете лучшей ракеткой «Полета» стал Роман Олейников (отд. 321), на втором месте – Владимир Сафонов (отд. 79), на третьем – Виктор Иванов (отд. 321). Победителям в командном и личном зачете вручены дипломы и премии, учрежденные профкомом объединения.

Настольный теннис из-за его популярности в заводских подразделениях можно назвать видом спорта № 1 в объединении: турниры на кубок предприятия прово-

дятся ежегодно. Организационные вопросы соревнований в этом году решал Роман Олейников. Он уже несколько раз был чемпионом «Полета». Кроме того, Роман принимал участие в различных соревнованиях во многих городах России. Одним из наиболее удачных для себя он считает чемпионат Сибири, состоявшийся в январе этого года в городе Бердске: хотя призером не стал, но показал неплохой результат. Кстати, если Роман едет путешествовать (в отпуск, например), обязательно берет с собой ракетку.

Ольга КАЛИШ



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 № 264089, тираж 999 экз. Подписано в печать 17.02.2016 г. в 16.00 час.,
по графику в 16.00 час.
Распространяется бесплатно.

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