ПОЛЕТ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ

ЗАВОДСКАЯ ЖИЗНЬ

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

Газета выходит с сентября 1941 года

№ 6-7 (5065) вторник 23 июля 2019 года

УВАЖАЕМЫЕ ПОЛЕТОВЦЫ, ДОРОГИЕ ВЕТЕРАНЫ!

Двадцать четвертое июля – день рождения «Полета». Решение о создании в Омске авиационного предприятия было принято в первый месяц войны, два московских авиазавода № 81 и № 156 спешно эвакуировались в наш сибирский город. На их основе появился новый завод за номером 166, о чем говорит приказ № 1 директора завода А.В. Ляпидевского от 24 июля 1941 года. Эта дата считается днем рождения «Полета».

В глубоком тылу 166-й авиазавод стал одним из рубежей фронта. Вместе со всей страной ковал он Победу, собирая боевые машины Ту-2 и Як-9. В 1949 году завод приступил к выпуску реактивного бомбардировщика Ил-28, а в 1955-м началась сборка реактивного пассажирского лайнера Ту-104. С конца пятидесятых годов завод стал одним из ведущих предприятий ракетно-космической отрасли страны. Специалисты «Полета» изготовили сотни ракет и спутников, развернули производство сверхмощных двигателей для космической системы «Энергия-Буран». Далее в сложный период социально-экономических реформ завод доказал свою состоятельность тем, что в непростых условиях освоил выпуск самолетов Ан-74 и Ан-3Т.

В 2007 году согласно Указу Президента РФ наше предприятие вошло в состав ГКНПЦ им. М.В. Хруничева. Началась и до настоящего времени продолжается реконструкция завода, его модернизация под производство перспективной ракеты «Ангара». За двенадцать лет в объединении прошли коренные преобразования. Предприятие постепенно становится ракетным заводом XXI века, которому отведена ключевая роль в производстве ракет-носителей семейства «Ангара».

Дорогие заводчане, поздравляем вас с днем рождения «Полета»! Желаем всем здоровья, благополучия, успехов в выполнении намеченных производственных задач! Благодарим вас за самоотверженный труд на благо «Полета» и России!

Администрация,
профсоюзный комитет,
Совет ветеранов,
Молодежный совет

НА КОСМОДРОМАХ

ОБСЕРВАТОРИЯ НА ОРБИТЕ

Со стартовой площадки № 81 космодрома Байконур 13 июля 2019 года в 15:30:57 московского времени состоялся успешный пуск ракеты-носителя «Протон-М» с разгонным блоком ДМ-03 и космической астрофизической обсерваторией «Спектр-РГ». Это был второй пуск ракеты-носителя данного типа в 2019 году. Спустя два часа состоялось отделение космического аппарата от разгонного блока «ДМ-03», и орбитальная обсерватория начала свой стодневный полет к намеченной точке. Все системы сработали штатно, космический аппарат был взят на сопровождение.

«Спектр РГ» – российский проект с немецким участием, нацеленный на создание орбитальной астрофизической обсерватории для изучения Вселенной в рентгеновском диапазоне длин волн. Основная цель проекта – построить карту всего неба, на которой будут отмечены крупнейшие скопления галактик (около ста тысяч). Предстоит также зарегистрировать около трех миллионов сверхмассивных черных дыр.

СОБЫТИЕ

ЧЕМПИОНАТ ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛОВ

В начале июня в г. Королеве прошел корпоративный чемпионат «Молодые профессионалы Роскосмоса-2019» по стандартам «WorldSkills». Как и в прошлом году, наши участники показали в нем высокое профессиональное мастерство. Об этом в интервью «Заводской жизни» рассказывает инженер-программист механического цеха «Полета» Ольга Николаевна Ложкина.

– Замечательно, что многие бывшие полетовские целевики, окончившие ОмГТУ, остаются на заводе и показывают себя как настоящие профессионалы…

– И «виноваты» в этом наши прекрасные учителя! В 2007 году я пришла работать в центральную технологическую лабораторию ПО «Полет». Там были настолько опытные и знающие программисты, что вся выданная новичкам учебная литература оказалась практически не нужна! По ходу дела нас не только знакомили с новым программным обеспечением, но буквально погружали в процесс. Ты все видел, во всем участвовал, можно сказать, применял свои знания на металле. Конечно, подсказывала, помогала мой куратор, опытный инженер-программист Тамара Яковлевна Жукович, не оставался в стороне и начальник ЦТЛ Валерий Сергеевич Каляка. Кроме того, мы проходили учебные курсы повышения квалификации, ездили на учебу в Москву.

– Прошло время, и программистов ЦТЛ закрепили за цехами. С чем вы тогда столкнулись? Какую разницу почувствовали?

– Если в отделе у нас возникал какой-то вопрос, мы задавали его своим руководителям. И, надо сказать, он решался очень оперативно. Но ты узнавал только результат – что и как нужно делать… Здесь, в цехе этот процесс более длительный: ты сам вместе с технологами цеха все выясняешь, общаешься с конструкторами, задаешь вопросы и «крутишься» в этом информационном облаке.

– То есть глубже находишься в процессе?

– Да, волей-неволей погружаешься во все, видишь, что и как происходит. Для меня это интересно.

– Каким образом вы попали на «WorldSkills»?

– Этот чемпионат был на слуху, в прошлые годы наши цеховые работники туда ездили. И я сразу ответила согласием на предложение руководства цеха, Семену Юрьевичу Васильеву от меня – отдельная благодарность. Ведь это и опыт, и возможность увидеть, узнать, как на других предприятиях работают не только рабочие, но и те люди, которые приехали на конкурс в качестве экспертов.

Я тоже поехала туда как эксперт по фрезерным работам. Интересно было: кто они, эти эксперты, в каких должностях работают, какими программами пользуются, с какими фрезами имеют дело. Думала, поеду и почерпну знания…

– Почерпнули?

– Что-то совсем новое в технике и технологии я не увидела. В целом все работают примерно одинаково, с одним подходом. Но разговаривать, обмениваться опытом с коллегами было интересно.

– В чем на чемпионате была ваша роль как эксперта?

– Во-первых, надо было подготовить к соревнованиям своего участника. Но от нас поехал опытный оператор станков с ПУ Адлет Жакупов. На месте мы вместе разбирались в стратегии обработки материала, подбирали оптимальные режимы, смотрели, как работает выданный нам инструмент. Важно было что называется «послушать» отработку: посмотреть, как идет стружка, какой возникает звук… А потом я участвовала в чемпионате как судья – в соответствии с утвержденным регламентом.

– Какие у вас еще впечатления от поездки?

– В дни чемпионата для его участников организовывались экскурсии. Но я в них не участвовала, так как с 8 до 18 была задействована на соревнованиях. А участники (и наш Адлет) съездили в Центр подготовки космонавтов и в Космический музей на ВДНХ.

– Расскажите подробнее о самых интересных, напряженных моментах конкурса.

– Безусловно, это последний день, когда подводились результаты чемпионата, сверялись протоколы. Весь девятидневный объем работы ты должен был обобщить и вникнуть во все детали. Запомнился и первый день, когда надо было познакомиться с главными экспертами, с оборудованием, понять и прочувствовать целый ряд организационных моментов. Все остальное шло по накатанной.

– Как думаете, выступление нашего Адлета Жакупова можно признать успешным?

– Он занял 4-е место во фрезерной компетенции. Это успех, особенно если учитывать сложность материала, с которым работали участники. Адлет участвовал в «WorldSkills» в 2017-м, но в пятерку лидеров тогда не попал. Думаю, приобретенный опыт положительно повлиял на результат, достигнутый в этом году.

Галина МАКАШЕНЕЦ

P.S. Приказом и.о. генерального директора Р.В. Хохлова оператор станков с ПУ А.Х. Жакупов и инженер-программист О.Н. Ложкина поощрены денежными премиями – «за высокое профессиональное мастерство, стремление к победе и волевые качества, продемонстрированные в чемпионате «Молодые профессионалы Роскосмоса-2019».

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ЧЕМ ЖИВЕТ КОСМОНАВТИКА

ПОСАДКА НА РЮГУ

Японский зонд «Хаябуса-2» («Сокол-2») совершил вторую посадку на отдаленный астероид Рюгу, который находится в 280 млн километров от Земли, с целью взятия образцов пород с этого космического тела. В процессе посадки, которая заняла всего несколько секунд, аппарат с помощью специального механизма выстрелил в поверхность астероида металлической пулей, чтобы поднять пыль и фрагменты грунта. А затем их собрал установленный на аппарате пылесос.

Астероид Рюгу (иначе Дворец дракона) находится между Землей и Марсом. Особые надежды ученые возлагают на то, что там удастся обнаружить следы органических веществ и воды. Вероятно, что это поможет в разгадке тайны распространения жизни во Вселенной.

ВОЗДУШНЫЙ ПУСК

Компания Virgin Orbit британского миллиардера Ричарда Брэнсона успешно испытала систему воздушного пуска ракет-носителей, предназначенных для вывода спутников на орбиту Земли.

Испытания проводились во время полета модифицированного самолета Boeing-747, оборудованного системой сброса ракеты, в небе над пустыней Мохаве в Калифорнии. Сам боезаряд был холостым и, помимо металлических болванок, он нес воду и антифриз для придания необходимой массы. В ближайшее время компания планирует завершить сборку ракеты-носителя в ангаре в городе Лонг-Бич (штат Калифорния) и приступить к подготовке первого испытательного запуска. Его предполагается осуществить до конца лета.

НОВЫЙ ГРУЗОВИК

Первый пуск грузовика Dream Chaser на Международную космическую станцию планируется в сентябре 2021 года. Его выведет на орбиту американская ракета-носитель Atlas-5 с российским двигателем РД-180 на первой ступени.

В 2016 году агентство NASA в рамках программы коммерческой доставки грузов на МКС заказало минимум шесть полетов Dream Chaser. Грузовик планируют запускать с космодрома на мысе Канаверал. Он сможет доставлять на МКС 5,5 тонны грузов и возвращать их на Землю, приземляясь как самолет на полосу Космического центра имени Кеннеди.

Успешная стыковка космического корабля Dragon Crew с МКС означает начало новой эры пилотируемых полетов, однако это не сулит ничего хорошего космической отрасли России. Когда пилотируемый полет Dragon станет реальностью, это будет означать, что США вернули себе возможность летать в космос со своей территории, чего у них не было с 2011 года.

СПУТНИКИ С ПАРУСОМ

Инженеры Молодежного космического центра МГТУ имени Баумана разработали спутники, которые для изменения параметров своей орбиты будут использовать раскрываемый в космосе роторный парус. После выхода на орбиту высотой 600 километров спутник раскручивается с помощью маховиков и магнитных катушек, а создаваемая центробежная сила расправляет парус. Есть возможность вводить спутник в плотные слои газовой оболочки нашей планеты без использования реактивных двигателей, а это существенно экономит ракетное топливо.

Запуск двух таких аппаратов может состояться в декабре 2019 года. Пока неясно, на какой именно ракете в качестве попутной нагрузки полетят спутники.

ОГОРОД В КОСМОСЕ

Обитатели МКС успешно выращивают растения почти сорок лет, с тех пор как в 1982 году экипаж советского корабля «Салют-7» впервые взрастил на станции резуховидку Таля. Затем с разной степенью успеха проводились эксперименты с выращиванием салата романо, подсолнечника, цуккини, брокколи, пшеницы, редиса, гороха, китайской капусты.

Вырастить растение в условиях микрогравитации – непростая задача, для этого космонавты применяли, к примеру, специальное освещение, а также направляли рост растения – вверх или вниз. Теперь такой шанс появился у американцев: на МКС хотят отправить семена горького стручкового перца, богатого витамином С и, главное, продуктивного в контролируемой среде.

Научные эксперименты по выращиванию растений в космосе ведут к одной конкретной цели – чтобы однажды, когда люди отправятся колонизировать Красную планету, они могли бы производить собственную богатую витаминами пищу.

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ МОМЕНТ

КИС. ГОРЯЧИЕ ДНИ

Технологический процесс изготовления ракетных изделий диктует наличие на предприятии контрольно-испытательной станции. КИС – это проверка всех систем и агрегатов ракеты, снятие параметров, соответствующих конструкторской документации.

28 февраля 2019 года вышел приказ директора ПО «Полет» об организации КИС в цехе окончательной сборки – на базе бюро электрических испытаний. Специалисты из этого бюро перешли в новое подразделение, в составе КИС были созданы бюро СУ, бюро ПГС, бюро телеметрии и БКС, а также технологическое бюро. В течение весны шло формирование штата (на данном этапе еще требуются инженеры-испытатели), специалисты занимались проработкой КД, заказывали оснащение. Параллельно шли монтажные работы помещений станции, так называемых агрегатов размещения. В мае началась поставка аппаратуры по договорам, заключенным заводской службой МТС. С конца мая по июнь проходил входной контроль поступившей аппаратуры. В июне для участия в монтаже аппаратуры начали подъезжать представители предприятий-поставщиков. Этот процесс еще идет: к середине июля по пяти рабочим местам пусконаладочные работы завершены (с оформлением актов), оставшиеся находятся на разных стадиях подготовки к работе. Поставлена задача приступить к проведению автономных испытаний, а это уже следующий этап после проведения пусконаладочных работ (речь о тех позициях, которые имеются в наличии). Эти испытания пройдут с участием представителей заводов-изготовителей по отдельным программам. В настоящее время идет монтаж аппаратуры, а также кабельной сети.

Галина МАКАШЕНЕЦ
Фото Алексея ПОПУРЕЯ

НА МОЛОДЕЖНОМ НАПРАВЛЕНИИ

ЕСЛИ ДВИЖЕНИЕ, ТО НЕПРЕМЕННО ВВЕРХ

«ЗЖ» продолжает рассказывать о полетовцах – призерах первого профессионального конкурса среди молодых работников ГКНПЦ. Владислав Ерёмин, инженер-конструктор отдела 15 (на фото), для многих на конкурсе был «темной лошадкой», но он не только не затерялся – напротив, сумел заинтересовать жюри, обогнал ряд сильных конкурентов в номинации «Лучший молодой инженер-разработчик» и финишировал на третьей позиции.

– Владислав, за те три года, что вы работаете на заводе, многое ли удалось сделать?

– Думаю, за это время (с февраля 2016 года) я разработал около полусотни приспособлений для работы с изделиями в цехах. В основном это различные тележки, подставки, кантователи. Сегодня они есть во многих подразделениях завода, но наибольшее число используется в баковом цехе.

– Профессиональный молодежный конкурс для Центра, согласитесь, заметная веха. А для вас это – удачный опыт? Как проходила подготовка? И что особенно запомнилось в Москве?

– Не жалею, что решил поучаствовать, показать разработки, проверить себя в плане выступления перед серьезной аудиторией. Готовились мы вместе с Антоном Зубовым из КБ «Полет» (он участник конкурса в другой номинации): отрабатывали и само выступление, и его содержательную часть, отсекали лишнее, чтобы уложиться в отведенное время. Ход конкурса понравился, единственное – было не слишком комфортно от того, что в моей номинации не было представителей «Полета». Участников от конструкторских бюро «Арматура», «Химмаш», «Салют» сопровождали старшие коллеги, у многих конкурсантов была хорошая поддержка. К тому же я среди всех был единственный производственник – представлял не КБ, а именно производственный конструкторский отдел. В зал нас запускали по одному, выступлений друг друга мы, к сожалению, не слышали. Это тоже минус, ведь можно было что-то для себя на будущее почерпнуть…

В целом профессиональный конкурс – большой плюс для каждого из участников, его ценность – в налаживании контактов с другими конкурсантами. Мне особенно понравилось разговаривать с ребятами из КБ «Арматура»: у них очень серьезный подход к научным работам и различным исследованиям. Удалось поговорить и с представителем КБ «Салют». Словом, было хорошее, заинтересованное общение в плане обмена опытом с коллегами из других филиалов Космического центра.

– Знаю, что вам повысили инженерную категорию: результаты конкурса как-то на это повлияли?

– Вторую инженерную категорию мне действительно присвоили, но ввиду того, что я выполнял сложную работу по созданию оснастки для 67-го цеха. Меня аттестовали заочно, так как аттестация проходила в день финала конкурса. И так случилось, что как раз перед моим выступлением пришла СМС-ка с этим известием. Это, конечно, приободрило, добавило уверенности. Волнение отступило!

– Поясните, а что это за сложная работа? В чем ее сложность?

– Для 67 цеха понадобился механизированный стапель-кантователь под производство новых изделий. Он используется вместе с приспособлениями, разработкой которых занимался 4-й отдел. Приспособления тяжелые, весом до 3 тонн, и кантователей, рассчитанных на такую нагрузку, на заводе не было. Отчасти я ориентировался на давние разработки для ракеты-носителя «Космос-3М». Какие-то идеи взял оттуда, но то, что касается подъема изделия, подвижности кантователя – здесь пришлось разрабатывать что-то новое. Хотелось сделать так, чтобы производству было удобно работать с изделиями.

Стапель-кантователь полностью разрабатывался в 3Д, использовался САПР со встроенным модулем расчета конструкции. Как раз эту работу я и представил в своем выступлении на конкурсе в Москве.

– И несколько слов о себе, представьтесь, пожалуйста, нашим читателям.

– В Омск я приехал из Павлодара. Там после девятого класса поступил в химико-механический колледж, а на втором году учебы начал «мониторить» университеты в России. Понравилась специальность, связанная с ракетостроением, в ОмГТУ, и я целенаправленно туда поступил (факультет транспорта нефти и газа, специальность «Проектирование, производство и эксплуатация ракет и ракетно-космических комплексов).

На 4-м курсе благодаря «Полету» поменял гражданство: шел по ускоренной программе, и предприятие выдало гарантийное письмо, что у меня обязательно будет рабочее место. Но поначалу все вакансии были заняты, только через полгода нашлось место в 15-м конструкторском отделе. Нисколько не жалею, что получилось именно так: пусть напрямую с ракетами и ракетными комплексами я не связан, но область применения сил одна. И работа у меня творческая, интересная. За мной – проектирование и доработка оснастки под нужды современного производства.

Галина ТАТАРНИКОВА
Фото Анатолия РОГОЗИНА

ПОЛЕТИНФОРМ

РАССКАЗЫВАЕМ О ТОМ, ЧТО...

ЛУЧШИЕ ЗАНЕСЕНЫ НА ДОСКУ ПОЧЕТА

Приказом от 27 июня 2019 года «О занесении работников на Доску почета» утверждены кандидатуры работников, занесенных на Доску почета «ПО «Полет» в 2019 году. Согласно приказу им вручается свидетельство о занесении на Доску почета, выплачивается денежное вознаграждение в размере десяти тысяч рублей. Это наши коллеги, достигшие высоких производственных результатов и внесшие значительный вклад в повышение эффективности производства, улучшение качества выпускаемой продукции: электросварщик ручной сварки цеха 24 С.И. Артамонов, ведущий инженер отдела 309 Н.А. Бабина, монтажник технологического оборудования и связанных с ним конструкций участка 9 А.С. Дикапольцев, электромонтер по ремонту и обслуживанию электрооборудования участка 15 И.Б. Ковалевский, мастер цеха 67 И.С. Мосийчук, слесарь-электромонтажник цеха 66 А.Н. Пимерзин, старший бухгалтер отдела 323 Е.П. Рябинина, прессовщик-вулканизаторщик цеха 20 М.В. Федоренко, комплектовщик изделий и инструмента цеха 61 М.С. Хоменко, оператор станков с ПУ цеха 14 Д.В. Шмелёв.

ЕСТЬ ПОПОЛНЕНИЕ СРЕДИ ЗАСЛУЖЕННЫХ

По доброй традиции работникам объединения за многолетний безупречный труд и активное участие в жизни коллектива ежегодно присваивается звание «Заслуженный ветеран объединения». Приказом от 5 июня 2019 года № 294 звание «Заслуженный ветеран объединения» с вручением удостоверения «Заслуженный ветеран объединения» и выплатой денежного вознаграждения в размере пяти тысяч рублей присвоено:

заместителю главного контролера В.Н. Абрамову (отдел 395), ведущему инженеру по организации и нормированию В.И. Котовой (отдел 321), инженеру-технологу Г.Н. Кочетовой (цех 60), слесарю по контрольно-измерительным приборам и автоматике Г.М. Нежданову (отдел 350), ведущему специалисту В.П. Удалову (отдел 321), главному металлургу – начальнику отдела 309 Н.А. Черных.

ПК-27 ГОТОВИТСЯ К РАБОТЕ

В связи с реконструкцией и созданием на заводе замкнутого цикла производства РН «Ангара» с РКЗ на «Полет» была передана сварочная установка ПК-27 (на снимке). Она предназначена для сварки кольцевых швов корпусов баков третьей ступени тяжелой «Ангары». В цехе 67 заводскими силами был изготовлен фундамент, служба главного механика в кратчайшие сроки провела монтаж основной части сложного оборудования. На повестке дня – дальнейший запуск механизмов, изготовление необходимого оснащения. С участием специалистов службы главного сварщика и работников цеха 67 идет отработка технологии сварки на образцах.

У СТУДЕНТОВ ПРАКТИКА ПОЗАДИ

С 24 июня по 19 июля на заводе была организована учебная, производственная и эксплуатационная практика для студентов ОмГТУ – на основании действующего договора между университетом и предприятием. Студентов, как всегда, закрепили за заводскими цехами и отделами согласно направлениям (специализации). Всего было представлено 17 направлений, и самые массовые из них – «Машиностроение» (профиль «Оборудование и технология сварочного производства», 15 человек), «Конструкторско-технологическое обеспечение машиностроительных производств» (13 человек), «Ракетные комплексы и космонавтика» (17 человек).

В подразделениях практикой руководили опытные специалисты, такие как инженер-технолог цеха 66 А.Ю. Новицкая, начальник техбюро цеха 14 Е.И. Ткаченко, инженер-технолог цеха 60 А.А. Никишева, ведущий специалист отдела 330 Б.В. Макаров, инженер-технолог отдела 330 Н.И. Гаврилов, начальник участка цеха 4 С.А. Дрозд, начальник техбюро отдела 379 И.И. Долгополова, инженер-технолог отдела 379 К.О. Рогозина, инженер-технолог цеха 10 Г.А. Кривцова. Двести пятьдесят студентов получили в этом году практические навыки и знания на «Полете».

ОБЪЯВЛЕН КОНКУРС

В июне текущего года приказом генерального директора Центра Хруничева А.Г. Варочко объявлен конкурс «Лучший молодой работник АО «ГКНПЦ им. М.В. Хруничева 2019 года». Утверждено Положение о конкурсе, с которым можно ознакомиться на портале «Полета». Возраст участников – до 35 лет (включительно). Приз победителям в каждой номинации конкурса по-прежнему – 1000 000 рублей.

В соответствии с номинациями будут определены лучшие токарь, фрезеровщик, сварщик, производственный мастер, технолог, конструктор. Финальный этап конкурса пройдет в Москве в декабре 2019 года.

ЗАВОДСКОЙ ИСТОРИИ СТРОКИ

РАБОТА НА КИСЕ – ПИЩА ДЛЯ УМА

Первое полугодие 2019 года в определенной мере прошло на «Полете» под знаком КИСа цеха 66: была поставлена задача построить его, оснастить, наполнить жизнью, подготовить к полноценной работе... Какова история и опыт эксплуатации прежних КИСов – об этом мы расспросили ветерана «Полета» Юрия Алексеевича Солонина.

ИЗ ДОСЬЕ

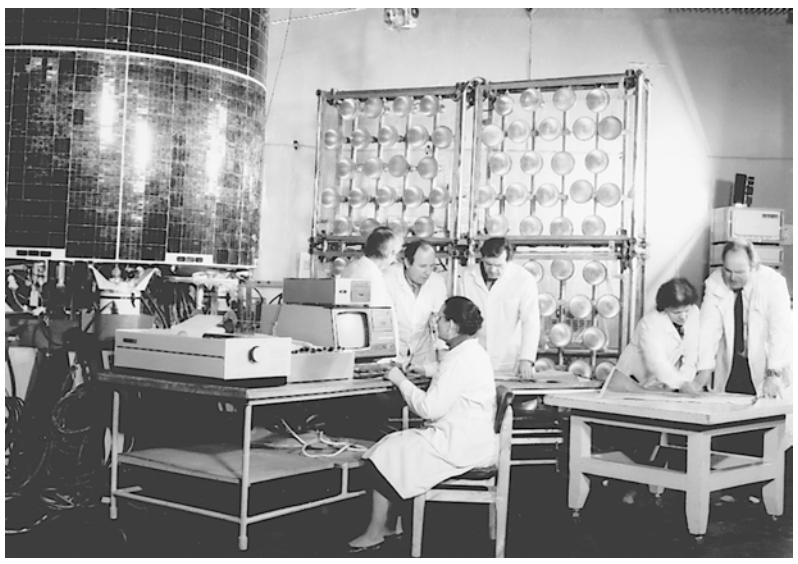
На наш завод Ю.А. Солонин пришел после окончания МАИ в апреле 1961 года. Школьником мечтал о самолетах, но в летчики не прошел по зрению. Прямой путь был – летные машины строить... Начинал в 81-м цехе на участке, где на корпуса ракет наносились теплозащитные покрытия. В поисках более творческой работы и по приглашению Г.П. Павленко (начальника КИСа, затем заместителя главного инженера завода – Г.М.) попал на КИС, который поначалу относился к 32-му (испытательному) отделу. Последовали командировки на полигон – с участием в «аварийных» комиссиях и затем работа заместителем начальника 3-го цеха (этот цех занимался обслуживанием изделий, находящихся в эксплуатации). Юрий Алексеевич был в дружной команде 4-го цеха, когда в работу пошли первые заводские спутники «Циклон» и «Сфера». Как заместитель начальника цеха 4 по производству Солонин участвовал в их первых испытаниях в Красноярске-26: руководил заводской бригадой, которая осваивала эти испытания. Затем работал начальником цеха 4.

1972 – 2005 годы – самый длинный период своей заводской биографии – Ю.А. Солонин всецело посвятил заводским КИСам. В 1972-м вернулся в КИС 66-го цеха, который тогда занимался испытаниями РН «Космос-3М», ремонтом возвратных изделий. А потом началась подготовка к испытаниям и собственно испытания спутников «ГЛОНАСС». Юрий Алексеевич был начальником смены, затем долгое время работал начальником КИСа цеха 66. (На какое-то период «глонассовский» КИС переходил в подчинение 4-го цеха).

По отзывам коллег, Ю.А. Солонин профессионально и очень честно относился к своему делу, знал цену работе и людям, ее выполняющим. Сам с душой работал, других полновесно и по заслугам поддерживал. И коллектив кисовцев всегда был на высоте. Интересно, что в пору еще со всех сторон закрытую (пусть и послеперестроечную) Солонина на пост начальника КИСа фактически избрали тайным голосованием. Сотрудники написали, кого хотят видеть своим начальником. И все, за минусом одного, были за Солонина. Только потом эта должность прошла утверждение по инстанциям.

ЦИТАТЫ НА ЗАМЕТКУ

«Когда начали создавать КИС для испытаний новых ракет в цехе 66, необходимого набора специалистов не было, КИС прикрепили к отделу 32. А потом вся команда этого КИСа дружно перешла в 66 цех. В то время (начало шестидесятых годов) делали по десять изделий в месяц. В течение первой декады месяца кисовцы, как правило, занимались своими делами – подготовкой, регламентными работами на оборудовании, повышением квалификации. Потом ракеты одна за одной поступали на испытания. Насколько трудно было находить неисправности, можно судить по следующему: в систему управления ракетой входило около полутора десятков отдельных систем, несколько сотен кабелей, приборов и около десятка пультов. КИС работал в три смены, цикл испытаний был непрерывный».



КИС цеха 4, 70-е годы XX века

«В 1969 году мы перешли на испытания «Космоса-3М» – загрузка была уже не такой большой, но испытания все равно велись в три смены, их нельзя было прерывать. КИС 4-го цеха тоже всегда работал в три смены. Там были испытания-прогоны. Изделия включались, действовали все системы в комплексе, имитируя штатную работу. Эти испытания прерывались только в случае неисправности в бортовой или наземной аппаратуре.

В составе нашего КИСа было порядка 70 человек, причем инженерно-технический состав составлял четыре пятых от этой цифры. Слесарей-испытателей было около 15 человек. КИС цеха 66 организационно был разбит на секторы, и каждый сектор занимался своей системой. Кадровая структура включала начальника КИСа, начальников смен, начальников секторов, инженеров-испытателей, слесарей-испытателей.

Многим своим коллегам я признателен за долгую общую работу. В первую очередь, моему начальнику и другу Короткову Юрию Георгиевичу. Он стоял у истоков глонассовского КИСа, организовывал все с нуля. Юрий Георгиевич ушел из жизни на посту, ему было всего 57 лет… Отличным специалистом был мой коллега по руководству сменой Анатолий Максимович Макаренко. Из начальников секторов хотелось бы отметить Сергея Дрозда, он руководил сектором СК (системы коррекции). Белоусов, Иванов, Кабанов, Солонина, Васильева были начальниками секторов, они отлично справлялись со своими обязанностями. Секторов было восемь или девять. Надо сказать, плохих специалистов на КИСе не водилось, все были с техникой «на ты».

Безусловно, самые лучшие мои заводские воспоминания связаны с работой на КИСе цеха 66. Сама работа там – отчасти рутинная. Но когда при испытаниях возникали неисправности, нужно было эти неисправности отыскивать, определять место, метод их устранения. Это всегда было хорошей пищей для ума».

Галина МАКАШЕНЕЦ
Фото из архива «ЗЖ»

ДАТА

ОСНОВА ФРОНТОВОЙ АВИАЦИИ

В этом году исполнилось 70 лет с начала выпуска на нашем заводе реактивного фронтового бомбардировщика Ил-28. 14 мая 1949 года Совет Министров СССР принял постановление № 1890, а спустя пять дней Министерство авиапромышленности издало приказ № 373 об организации в Омске, на авиазаводе № 166 серийного выпуска самолета Ил-28 (проект ОКБ С.В. Илюшина 1948 года). Головным предприятием по выпуску новой машины стал московский завод № 30.

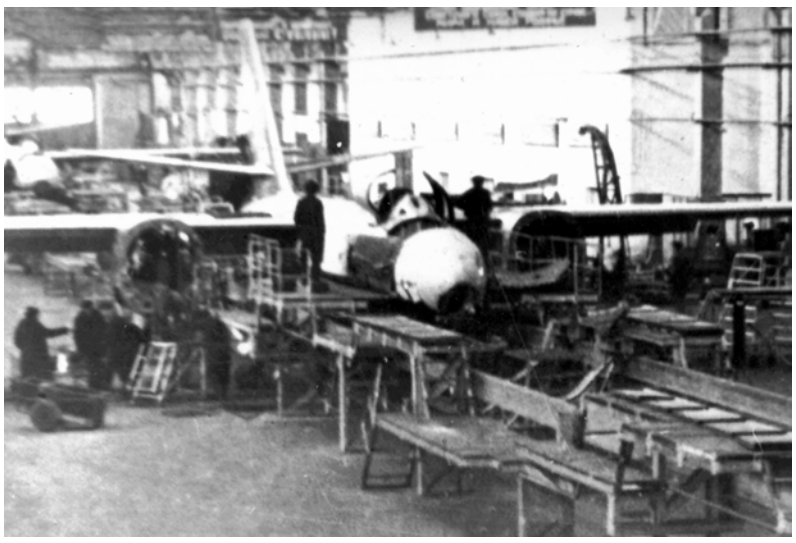
Переход к производству новой боевой машины с реактивными двигателями для завода № 166 стал очередным испытанием на прочность. Освоение осложнялось кадровыми потерями прежних лет, низкой квалификацией вновь принятых работников, значительным недостатком производственного оборудования. Но благодаря напряженному и творческому труду коллектива и проведенной грандиозной реконструкции на старых площадях возник обновленный завод. Обратимся к воспоминаниям ветеранов из архива редакции «ЗЖ».

В.А. Соломин, в пятидесятые годы – начальник техбюро цеха 47:

«Конструкция самолета Ил-28 значительно отличалась от снимаемого с производства самолета Ту-2, завод переходил на более высокий уровень по техническим требованиям и прогрессивным технологиям. Это потребовало произвести коренную реконструкцию и перепланировку цехов, развить мощности подготовки производства. На заводе были вновь созданы и оснащены цеха: окончательной сборки, фюзеляжно-центроплановый, крыла, носовой части, оперения, отдельные механообрабатывающие и т. д..

Требовалось также переобучить рабочих и ИТР завода. В этих целях руководство приняло решение направить на ведущий московский завод большую группу ИТР на разработку технологических процессов и чертежей оснащения. Это были в основе своей молодые специалисты, проработавшие на заводе 3-5 лет. Надо отметить, многие наши работники на ведущем заводе показали замечательную техническую грамотность. Например, конструктор Анатолий Вильшук в разработке чертежей оснащения значительно опережал опытных специалистов московского завода.

Молодые специалисты на предприятии не задерживались. Чтобы решить эту проблему, директор завода Б.П. Еленевич решил создать на заводе филиал вечернего авиатехникума, а также филиал вечернего политехнического института. А главное, для работы на заводе стали проводить отбор выпускников из омских институтов и техникумов».



Сборка самолета Ил-28 в цехе завода № 166

А.Б. Силин, в середине XX века – разметчик плазового отделения цеха 23:

«По самолету Ил-28 особенно запомнились трудности по изготовлению и частой срочной доработке оснастки для группы деталей, сопрягающихся с бронеплитой защиты стрелка в хвостовом отсеке Ф-4. Эти плиты изготовлялись на металлургическом заводе и имели значительные расхождения одна от другой по геометрии поверхностей. Править их было невозможно, это запрещалось документацией. Приходилось постоянно принимать конкретные технологические решения по привязке деталей с очередной бронеплитой. Для таких работ была изготовлена и установлена в листоштамповочном цехе № 2 копия сборочного стапеля из цеха № 26».

О.А. Белоус, мастер, затем начальник технологического бюро цеха 8:

«С 1951 года началась работа по изготовлению шасси самолета Ил-28. Запомнилось, как директор завода Б.П. Еленевич вызвал в кабинет весь коллектив цеха 8 и отчитал за то, что первый цилиндр шасси был испорчен: один из токарей в ночную смену допустил брак… Вскоре мне, недавнему выпускнику Ташкентского авиатехникума, пришлось возглавить бригаду по сборке шасси. Мы работали и не считались со временем – выпустили первое шасси в установленный срок. За это нашу бригаду наградили почетными грамотами и занесли в книгу почета обкома ВЛКСМ».

В.А. Дедков, летный механик, командир заводского транспортного от-ряда:

«В наш город для испытательного полета на омской реактивной машине приезжал знаменитый летчик В.К. Коккинаки. Экипаж Ил-28 был трехместный, состоял из штурмана, летчика, бортрадиста. Вместе с Коккинаки в омском небе летал полковник (фамилии не помню) и летчик по фамилии Валовой.

Заводская полоса оказалась короткой для нового самолета: Коккинаки выкатился на грунт и признал ее непригодной для дальнейшего использования. Сказал: на этом аэродроме летать нельзя! И летали дальше на грунтовом, он находился в 4-5 километрах от заводской полосы неподалеку от станции Густафьево. Это было просто поле, куда перевезли будки.

В начале пятидесятых годов летный отряд завода насчитывал три экипажа. В пилотировании самолета Ил-28 участвовали заводские летчики Е.Л. Панченко, В.М. Артюхин, штурманы Н.Г. Суворов, М.А. Рулев, бортрадисты Ф.И. Босов, В.И. Спириденко. Но путевку в жизнь омскому Ил-28 дал легендарный Владимир Коккинаки».

* * *

Для справки. Самолет Ил-28 имел длину фюзеляжа 17 м 650 см, размах крыла – 21 м 450 см. В массовом варианте самолет выпускался с двумя реактивными двигателями ВК-1 конструкции В. Климова. Они подвешивались под крыльями в гондолах и обеспечивали машине скорость до 905 км/ч на высоте 4 500 м. Дальность полета составляла 2 400 км, потолок высоты был более 12 км. Предельная бомбовая нагрузка достигала 3 тонн. Стрелковое вооружение самолета включало две неподвижные 23-миллиметровые пушки НР-23, расположенные внизу носовой части фюзеляжа, и две подвижные пушки того же калибра в кормовой установке с 450 снарядами. Задняя и передняя кабины были защищены металлической и прозрачной броней и герметизированы. У пилота и штурмана кресла снабжались катапультой, которая выстреливала вверх. Стрелок мог покинуть самолет через наклонный люк в нижней части кормы.

Кроме Москвы и Омска, производство Ил-28 было организовано на заводе № 64 в Воронеже. Всего было выпущено порядка 6000 экземпляров (у нас с июля 1949-го по август 1955 г. – 758 бомбардировщиков). Самолет поставлялся в ряд дружественных Советскому Союзу стран, в том числе в Китай. В дальнейшем было освоено его производство на авиазаводе в Харбине.

Галина МАКАШЕНЕЦ
Фото из архива «ЗЖ»

МАРШРУТЫ

КРУГОСВЕТКА С ФЛАГОМ «ПОЛЕТА»

Кругосветная парусная экспедиция «Сибирь – Антарктика – Сибирь», приуроченная к 200-летию открытия русскими путешественниками Фаддеем Беллинсгаузеном и Михаилом Лазаревым Антарктиды, стартовала 7 июля из Омска на яхте «Сибирь».

Омским яхтсменам предстоит пройти за 15 месяцев более 30,5 тыс. морских миль (56,5 тыс. километров) и посетить 17 стран. После залпа пушки участники экспедиции отправились в путь по Иртышу от Тобольских ворот Омской крепости. На восьмиместной яхте – шесть членов экипажа: четыре человека постоянные, а два меняются на разных этапах маршрута. Всего в кругосветке примут участие 25 человек, включая 12 жителей Омской области.

По рекам Иртыш и Обь яхта выйдет на Обскую губу, затем пройдет западную часть Северного морского пути и через Беломоро-Балтийский канал зайдет в Санкт-Петербург. Далее сибиряки отправятся по маршруту легендарных шлюпов Беллинсгаузена и Лазарева по Атлантическому океану до крайней точки Южной Америки. Там экспедиция перейдет пролив Дрейка и к 28 января 2020 года – дню 200-летнего юбилея открытия Антарктиды – планирует дойти до российской антарктической станции Беллинсгаузен.

В обратный путь «Сибирь» направится по Тихому океану вдоль западного побережья двух Америк, через Берингов пролив и восточную часть Северного морского пути с заходом в населенные пункты российской Арктики (Провидения, Мыс Шмидта, Певек, Тикси). В Диксоне экспедиция замкнет кольцо вокруг земного шара. Возвращение в Омск запланировано на октябрь 2020 года. Финансируется путешествие с помощью частных инвесторов и за счет 10 миллионов рублей, полученных от Фонда президентских грантов.

Напомним: один из главных агрегатов яхты «Сибирь» – швертовое устройство – в свое время было изготовлено на «Полете». Чертежи разработали конструкторы КБ «Полет» Г.А. Ковалев и Р.А. Кислюк, а воплотил идеи в металл 29 цех (его начальником был тогда М.Н. Сошников). Выдвижной киль (шверт) позволяет при надобности уменьшать осадку судна от двух с лишним метров до одного. Поэтому яхта может проходить Северный морской путь без помощи ледокола. Она двигается по узкой водяной полоске, которая бывает образована льдинами, вылезшими на берег.

После долгих путешествий «Сибирь» не раз «зализывала» раны на «Полете». Так, в 66-м цехе по необходимости снимали и навешивали на киль свинцовую бульбу весом в тонну (она обеспечивает яхте дополнительную устойчивость). «Если бы не «Полет», – отмечал капитан яхты С.Б. Щербаков, – мы бы «Сибирь» не построили!»

Перед кругосветкой, когда яхта находилась на Зеленом острове, ведущий специалист бюро 386 Е.А. Козыренко доставила на борт флаг с логотипом «Полета». Так что наш флаг станет свидетелем всех приключений отважного экипажа.

По материалам прессы

12+

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

Главный редактор Г.А. Макашенец
Над выпуском работали:
Е.М. Левченко, А.И. Рогозин
Т.: 39-74-37, 7-55-10

Верстка, корректура, печать ООО «Омскбланкиздат»
644007, г. Омск, ул. Орджоникидзе, 34, тел. 212-111
Заказ № 313488, тираж 500 экз. Подписано в печать 19.07.2019 г. в 16.00 час., по графику в 16.00 час.
Распространяется бесплатно.

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