

# Вперед

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ОРГАН ПАРТКОМА, ПРОФКОМА, КОМИТЕТА ВЛКСМ И ДИРЕКЦИИ ОБЪЕДИНЕНИЯ  
№ 24 (1266) | Четверг, 24 июня 1982 года | Выходит с 1954 года



## Техническому творчеству — массовость

**В. А. Соловей:** В прошедшем году я подал 4 заявки на изобретения, на все пришли положительные решения. Всего мною получено 13 авторских свидетельств. Заявки нынешнего года пока еще выносятся.

**А. П. Быков:** Я уже давно занимаюсь усовершенствованием инструмента. Сейчас в соавторстве с П. В. Семеновым, заместителем начальника отдела 65 В. П. Синицыным работаю над внедрением инструмента с быстросменными, переставляемыми пластинами из твердосплавных материалов. Несколько таких фрез и резцов уже использовались в цехе. Когда же они будут полностью освоены, цех получит значительный экономический эффект.

Думаем над решением еще одной задачи: при изготовлении одной детали (рамы) расходуется очень много материала, коэффициент использования металла очень низок. В содружестве с отделом сварки и ОГМетом приступили к разработке спецпрофиля, что позволит более экономно расходовать дорогостоящий металл.

— Можно ли сказать, что за последние десять лет движение рационализаторов и изобретателей в объединении стало более массовым?

**А. П. Быков:** Да, конечно, все большее количество рабочих, инженерно-технических работников вовлекается в техническое творчество. Сегодня в любом цехе стало значительно больше рационализаторов, но в то же время многие способные работники стоят в стороне от рационализаторского движения.

**Ю. М. Торопов:** Да и изобретателей у нас могло бы быть больше. — Что же мешает повышению активности рационализаторов и изобретателей?

**В. А. Соловей:** Одна из причин — большая занятость на работе. Особенно напряженно проходит рабочий день у конструкторов.

**Ю. М. Торопов:** При этом настолько сложно оформить оплату заявки на изобретение, что порою просто не хочется за это браться. Ведь когда сталкиваешься с волокитой, появляется ощущение, что твоё изобретение никому не нужно.

**А. П. Быков:** Свободного времени и у работников цехов мало. Здесь никогда не кончаются текущие производственные дела. Но если у человека развит интерес к техническому творчеству, то он обязательно выкроит время для решения рационализаторской задачи.

— А как развить этот интерес?

**А. П. Быков:** Надо, чтобы чаще общались работники родственных предприятий, перенимали друг у друга лучшее. Всегда полезно посмотреть, как работают соседи, какие технические новинки они внедряют в производство. И было бы неплохо, если бы такие встречи не ограничивались экскурсиями по родственному предприятию, если бы позднее было проследжено, чему научился в командировке тот или иной работник, что из увиденного пытается внедрить у себя в цехе.

**В. А. Соловей:** Но все-таки немало зависит и от склонности человека к творчеству. Иногда смотришь — человек действительно сделал нечто новое. Объясняешь, как оформляется изобретение, но никакие силы не могут его заставить написать заявку. Другого же, с исследовательским складом ума, и уговаривать не надо. Он сам просмотрит всю литературу по имеющемуся вопросу, проанализирует существующие образцы, выявит аналогии и выведет формулу изобретения. Словом, чтобы изобретать, нужны способности. Но способности можно утратить, если их не развивать.

Л. ИВАНОВА.

## Навстречу Дню рационализатора и изобретателя



Инженер-конструктор отдела 27 Светлана Николаевна Савинова занимается разработкой сложных строительных конструкций. Она является одним из активных рационализаторов отдела. В прошедшем году С. Н. Савинова в соавторстве с коллегами выполнила работу по проектированию здания очистных сооружений корпуса № 105. Творческий труд Светланы Николаевны получил высокую оценку: она стала лауреатом премии Ленинского дня 1981 года. В этом году было внедрено еще одно рационализаторское предложение С. Н. Савиновой, разработанное совместно с инженером Н. А. Лащенковым. Предложение направлено на создание более экономичной конструкции фундаментов сборно-разборного здания транспортного цеха. Экономический эффект от его внедрения составил 1553 рубля.

На снимке: С. Н. САВИНОВА  
Фото Е. КОРКУНОВОЙ

## Имя из книги Почёта КБ

А. Н. НОВИКОВУ — 70 ЛЕТ

На счету начальника бригады конструкторского бюро Алексея Николаевича Новикова 16 авторских свидетельств на изобретения, из них 12 внедрено в производство. Ему присваивалось почетное звание «Лучший изобретатель города».

В эти дни А. Н. Новикову исполняется 70 лет. Вместе с этим юбилеем старейший работник КБ отмечает еще один — 50-летие трудовой деятельности в нашей промышленности. Его трудовая жизнь — это история развития отрасли.

На наше предприятие Алексей Николаевич Новиков пришел в 1948 году. Здесь он прошел путь от рядового конструктора до начальника бригады. В коллективе у него репутация способного, технически грамотного конструктора и инициативного руководителя, пользующегося заслуженным уважением на предприятии. Трудолюбие, исполнительность, техническая интуиция и поиск оптимального ре-

шения всегда были его отличительными особенностями. Занимаясь активно изобретательской деятельностью, Алексей Николаевич уделяет много внимания созданию в коллективе атмосферы массового творческого поиска. Коллектив, руководимый им, успешно справляется с производственными заданиями и с 1973 года носит звание «Коллектив коммунистического труда».

Член КПСС с 1947 года Алексей Николаевич Новиков много времени отдает общественной работе, его неоднократно избирали секретарем партийной организации отделения и КБ.

Имя А. Н. Новикова занесено в Книгу почёта конструкторского бюро. Его добросовестный труд отмечен Ленинской юбилейной медалью, орденами «Знак Почёта» и Трудового Красного Знамени.

М. ГАЛЬПЕРИН,  
начальник отделения.

## ЗА ЭКОНОМНУЮ ЭКОНОМИКУ

На недавней конференции народных контролеров предприятия ставились вопросы о рациональном использовании рабочей силы, парка станков, экономном отношении к топливу и энергоресурсам. Актуально прозвучало выступление главного инженера Г. А. Савельева, в котором был призван принимать энергичные меры по повышению фондоотдачи. В 1970 году ее сумма на каждый затраченный рубль составляла 2 рубля 44 копейки, в 1976 году — 1 рубль 90 копеек. А через пять лет, в 1981 году, сумма фондоотдачи снизилась до 1 рубля 60 копеек. На конференции отмечалось, что недостаточно эффективно используется на предприятии автотранспорт. К сожалению, примеры бесхозяйственного использования автомашин встречаются нередко.

17 мая самосвалы 15—22 (водитель А. Н. Воронов) и 77—16 (водитель В. И. Гарник) были направлены на учебно-производственный участок для подсыпки полов на

## БЕРЕЖЛИВОСТЬ НАЧИНАЕТСЯ С ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА

модуле № 4 (УПУ). При правильной организации труда самосвал мог сделать 14 рейсов за смену. Но водителям был выделен бензин на полсмены работы (20 литров), и сделали они всего по шесть рейсов. При этом автопогрузчик тоже был вынужден работать полсмены. Невольно возникает вопрос: «Нужно ли предприятию такое количество автомашин? Может быть, здесь сложилось такое же положение, как в станочном парке, где по несколько лет ведется монтаж нового оборудования, где не повышается коэффициент сменности станков?»

18 мая нам снова пришлось стать свидетелями бесхозяйственности. После двух рейсов самосвалы (15—22, 15—05) остановились — кончилось дизельное топливо в автопогрузчике. И топливо в автопогрузчике и в самосвале вместе с машинистом автопогрузчика отправились на поиски топлива, при этом далеко не по назначению сжигался лимитированный бензин. Словом, ди-

зельное топливо было получено после длительных поисков и переговоров с Н. Ф. Кондрашечкиным, исполняющим обязанности начальника транспортного цеха.

Сегодня в транспортном цехе из-за острой нехватки бензина возникло очень сложное положение. Выдача горючего строго контролируется. И это понятно. Но почему-то при строгом контроле расхода бензина нет такого же контроля работы водителей. Хотя все понимают, что при правильной организации труда можно добиться немалой экономии горючего. Возьмем еще один пример: водитель автопогрузчика И. Бычков, опоздав с обеденного перерыва на 35 минут, свое отсутствие объяснил отложными делами. Причем он очень удивился, что необходимо контролировать, как водители используют рабочее время. Вероятно, такие проверки в транспортном цехе почти не проводятся.

Сейчас количество перевезенного груза не является показателем работы водителей. Зарботную пла-

ту им начисляют независимо от того, сколько сделано рейсов. Основной показатель — количество проработанного времени. Для учета труда достаточно записи заказчика на путевом листке. А опыт показывает, что порою руководители подразделений, сбившись с ног в поиске дефицитного транспорта, готовы написать в путевом листе время работы, указанное водителем. Таким образом, один сделанный рейс превращается в рабочую смену. Нетрудно представить, какую экономно горючего можно получить, если весь выделенный бензин будет расходоваться по назначению, если выделенные транспортные средства будут работать согласованно и прекратятся опоздания с обеденного перерыва.

Хотелось бы затронуть еще один вопрос: в настоящее время все автомашинки транспортного цеха заправляются бензином на заправочной станции, при этом на один рейс тратится 4 литра горючего. Простой арифметический под-

счет показывает — только на такие рейсы транспортный цех ежедневно расходует 500 литров бензина. А ведь можно заправку бензином организовать так, чтобы при помощи одной машины получали бензин несколько транспортных средств.

И еще. Сегодня в транспортном цехе ощущается острая нехватка рабочих. Простанавливаются без водителей краны, спецмашины для уборки города, нуждается в дополнительных рабочих руках ремонтная бригада. И в такой ситуации вполсилы работают водители самосвалов. Наверное, можно найти решение, способствующее эффективному использованию людей и техники.

Вводя строгие лимиты, мы только ограничим потребление горючего. Настоящая экономия начинается с правильной организации труда. Пока же народные контролеры транспортного цеха робко вмешиваются в вопрос использования автомашин.

Н. ЛАЩЕНОВ,  
член головной группы НК.

