

МАЯК

прогресса

ЧЕТВЕРГ,
25
ОКТАБРЯ
1984 г.
№ 128
Цена 3 коп.

ОРГАН СОСНОВОБОРСКОГО ГОРОДСКОГО КОМИТЕТА КПСС
И ГОРОДСКОГО СОВЕТА НАРОДНЫХ ДЕПУТАТОВ

ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ

о Пленуме Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза

23 октября 1984 года состоялся очередной Пленум ЦК КПСС.

При открытии Пленума с большой речью выступил Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ К. У. Черненко.

Пленум рассмотрел вопрос «О долгосрочной программе мелиорации, повышении эффективности использования мелиорированных земель в целях устойчивого наращивания продовольственного фонда страны». С докладом по этому вопросу выступил член Политбюро ЦК КПСС, Председатель Совета Ми-

нистров СССР товарищ Н. А. Тихонов.

В прениях приняли участие В. К. Гусев — первый секретарь Саратовского обкома КПСС, А. П. Ляшко — Председатель Совета Министров Украинской ССР, И. Б. Усманходжаев — первый секретарь ЦК Компартии Узбекистана, Н. А. Назарбаев — Председатель Совета Министров Казахской ССР, Н. Н. Слюнков — первый секретарь ЦК Компартии Белоруссии, Н. Д. Терещенко — председатель колхоза «Путь к коммунизму» Степновского района Ставропольского края, С. К. Гроссу — первый секретарь ЦК Компар-

23 октября в Москве состоялся очередной Пленум Центрального Комитета КПСС.

При открытии Пленума с большой речью выступил Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ К. У. Черненко.

Пленум рассмотрел вопрос «О долгосрочной программе мелиорации, повышении эффективности использования мелиорированных земель в целях устойчивого наращивания продовольственного фонда страны».

тии Молдавии, Н. Ф. Васильев — министр мелиорации и водного хозяйства СССР, Г. П. Разумовский — первый секретарь Краснодарского крайкома КПСС, В. П. Никонов — министр сельского хозяйства РСФСР, Н. Ф. Аксенов — первый секретарь Алтайского крайкома КПСС, П. П. Гришквичус — первый секретарь ЦК Компартии Литвы.

По обсуждавшемуся вопросу Пленум ЦК КПСС принял постановление, которое публикуется в печати.

На этом Пленум закончил работу.

28 ОКТАБРЯ — ДЕНЬ РАБОТНИКОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

МАРШРУТАМИ ПЯТИЛЕТКИ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ транспорт — важное звено единой транспортной системы страны. Он доставляет более 82 процентов всех грузов, свыше 67 процентов пассажиров. Днем и ночью, в зной и холод несут автотранспортники нелегкую вахту на маршрутах пятилетки. Важные задачи решает сейчас отрасль. Автопредприятия настойчиво борются за повышение эффективности и качества работы. Быстро растет сеть диспетчерских пунктов, создаются центры оперативного управления перевозками, оснащенные ЭВМ.

Определены меры, направленные на улучшение работы пассажирского транспорта.

Трудовыми достижениями встречают свой профессиональный праздник автомобилисты. Коллектив Ленинградского грузового автотранспортного предприятия № 71 выступил инициатором соревнования за досрочное выполнение заданий четвертого года пятилетки, повышение эффективности и качества работы. Слово свое ленинградцы держат с честью. С начала года потребителям доставлено сверх плана свыше 15 тысяч тонн грузов, весь прирост объема перевозок получен за счет роста производительности

труда. Экономлено 105 тысяч литров автомобильного топлива, большое количество комплектов шин.

Поучителен пример Оренбургского производственного объединения пассажирского автотранспорта № 1. Сверх задания девяти месяцев перевезено более двух с половиной миллионов человек. Достигнута почти стопроцентная регулярность движения автобусов. Коллективу по заслугам присвоено звание «Предприятие образцового обслуживания населения».

Улучшается транспортное обслуживание предприятий и организаций агропромышленного комплекса. Растет вклад автомобилистов в реализацию Продовольственной программы. На уборке урожая четвертого года пятилетки перевозками сельхозпродуктов только в Российской Федерации было занято 107 тысяч грузовиков и автопоездов.

Автотранспортникам предстоит дальнейшая работа по повышению дисциплины и качества, культуры труда, укреплению режима экономии. Работники отрасли видят эти магистральные пути, прилагают немало усилий, чтобы с честью выполнить те напряженные задачи, которые поставила пятилетка перед автотранспортом.



С ПЕРВЫХ месяцев одиннадцатой пятилетки росло опережение плановых заданий в бригаде водителей из управления автотранспорта СУС, которой руководит А. М. Уколов.

В течение всех этих лет поддерживался боевой настрой бригады — она постоянно лидировала в социалистическом соревновании не только среди бригад своего управления, но и всей стройки. И вот, закономерный итог — бригада завершила пятилетку!

Благодаря таким передовикам, как Уколов с товарищами, управление автотранспорта не раз выходило победителем сорев-

нования между автотранспортными предприятиями города. Переходящее Красное знамя и сейчас — у коллектива УАТа.

Застать бригаду Уколова в гараже — непростая задача. Только рано утром, перед рейсом, встречаются водители все вместе. А в эти предпраздничные дни нет в Сосновом Бору самого бригадира — Александр Михайлович с частью бригады находится в Оренбургской области, где помогает убирать урожай.

НА СНИМКЕ (слева направо): Н. М. Амосов, А. М. Волков, А. А. Дмитриев, В. А. Броскин, И. Н. Васькин, П. А. Глухоедов. Фото Г. Сафонова



Поручено бригадам

ОДЕССА. В полтора раза возрос с начала года объем контейнерных перевозок в области без увеличения автопарка. Этому способствовало создание специализированных бригад из водителей автотранспортного предприятия № 15069. В их распоряжении тридцать автопоездов, каждый из которых берет не менее четырех контейнеров. За счет интенсификации таких перевозок с начала года высвобождено две тысячи железнодорожных вагонов.

Услуги автосервиса

ТЕМИРТАУ (Карагандинская область). Станция автосервиса «ВАЗ» начала работать в этом городе. Она возведена на магистрали, которая связывает северные и южные районы Казахстана. Владельцам легковых машин здесь предлагают квалифицированную консультацию и техническую помощь.

Индустриальными методами

ДАУГАВПИЛС (Латвийская ССР). База восстанов-

ления дизелей «КамАЗов» создана на местном авторемонтном заводе. Здесь индустриальными методами ведут теперь капитальный ремонт двигателей мощных машин, парк которых в республике быстро растет. Ежегодно на предприятии будут ремонтировать до тысячи дизелей, другие узлы «КамАЗов».

Наилучший режим

БИЙСК (Алтайский край). Миллион километров проехал без капитального ре-

монта на автомобиле «ЗИЛ» водитель из Бийска М. Будаев. Грузовик, на котором он работает, сошел с заводского конвейера более двадцати лет назад. И все эти годы машина служит исправно. Водитель для каждого участка выбирает наилучший режим движения, заблаговременно проводит профилактический ремонт, экономил несколько десятков комплектов шин, более двадцати тысяч литров бензина.

ПРИЗВАНИЕ — ЭНЕРГЕТИК

ТОВАРИЩ О ТОВАРИЩЕ

ПОРОЮ изо дня, в день встречаешься с товарищем по труду и на работе, и на отдыхе, и на улице. Кажется, будто о друге знаешь все. Но вдруг в случайной беседе перед тобой открывается поистине удивительная сторона твоего товарища...

В каждой из пяти рабочих вахт турбинного цеха ЛАЭС трудятся два старших машиниста — это основная рабочая сила цеха. Старший машинист А. П. Соловьев приехал на Ленинградскую атомную в 1978 году. До этого он работал начальником смены турбинного цеха Новосибирской ТЭЦ-4. Вся его сознательная жизнь посвящена советской энергетике, ибо он энергетик и по профессии, и по призванию.

Родился Александр Петрович в деревне Коробово Калининской области, в многодетной семье колхозника. Окончив восемь классов, поступил учиться в Кувшиновское ремесленное училище. Практические занятия проходили в турбинном цехе местной ТЭЦ. Учился на помощника машиниста первой турбины, одновременно изучал и слесарное дело. В последние

дни учебы в училище из Новосибирска приехал Владимир Дмитриевич Давыдов (ныне директор Сосновоборского комбината), чтобы подобрать кадры для строящейся тогда Новосибирской ТЭЦ-4.

— Александр Петрович — удивительный человек, — рассказывает В. Д. Давыдов. — Когда я с ним познакомился, то понял, что это незаурядный специалист и очень работоспособный юноша. А нашей новой электростанции такие молодые люди как раз и были нужны. Я предложил Соловьеву работать у нас. Он согласился...

— Работу на Новосибирской ТЭЦ-4 я начал в должности машиниста деаэрационной установки — эти машинисты регулировали уровень воды в баках-деаэрааторах, в которых приготавливается вода, питающая паровые котлы...

Александр Петрович задумался, словно вспоминая те далекие годы советской энергетике. Нам теперь трудно представить, что вместо автоматического регулятора работал человек! — На молодой электростанции мужали и мы, молодые

специалисты. Закончил вечерний энергетический техникум, освоил все рабочие специальности турбинного цеха, а в 1966 году был назначен на должность начальника смены цеха. Свое оборудование мы знали хорошо, так как во время ремонтов ремонтировали его сами — ведь мы же были слесарями пятого разряда. А когда турбины работали, то мы их обслуживали — мы же были и машинистами. Таким образом, как турбину отремонтируем, так она и будет работать.

На вопрос, почему он ушел с Новосибирской ТЭЦ-4, где проработал более четверти века, и приехал на ЛАЭС, А. П. Соловьев отвечает так:

— По-видимому — романтика перемены мест. Да и атомная энергетика — это энергетика будущего, и мне захотелось прикоснуться к будущему!

Отлично трудится Александр Петрович: за 26 лет работы на Новосибирской ТЭЦ-4 был удостоен званий «Ударник IX пятилетки», «Отличник социалистического соревнования РСФСР», «Победитель соцсоревнования 1973 г.». В 1976 году был награжден орденом «Знак Почета». С приездом на ЛАЭС А. П. Соловьев активно включился в пусковые работы в турбинном цехе второй очереди, передавая свой богатый опыт молодым энергетикам. Где трудно, там Петрович (так уважительно зовут его турбинисты), а где Петрович, там всегда сделано надежно и качественно. Трудится он весело и красиво, всегда творчески подходит к выполнению задания, предлагая свои варианты. В 1982 году работа А. П. Соловьева на ЛАЭС была отмечена высокой правительственной наградой — орденом Трудового Красного Знамени.

Позавчера Александру Петровичу исполнилось 50 лет. Мы хотим поздравить его с юбилеем и пожелать самого крепкого здоровья и — подольше сохранить бодрость духа, энергию влюбленного в свое дело человека!

В. ГРУЗДЕВ,
нест. корр.

На снимке: старший машинист турбинного цеха ЛАЭС имени В. И. Ленина А. П. Соловьев.

Фото А. Зилченко.

ПО НАШЕЙ ОБЛАСТИ

Быть магистралям скоростными

БЕЗ задержки, в обход весьма загруженных перегонов Волховстроевского железнодорожного узла пойдут вскоре грузовые поезда, следующие на Череповец и обратно. Это станет возможным после электрификации обходного пути протяженностью десять километров, где завершена установка опор и смонтирована контактная сеть. С вводом его в эксплуатацию повысится пропускная способность одного из самых напряженных участков Октябрьской магистрали.

Одновременно другая группа электрификаторов трудится на участке Славянка — Обухово. Реконструкция пути ведется с целью разгрузки главного хода магистрали: тяжеловесный состав всегда может уйти на запасные пути, пропустив скоростной экспресс. Аналогичные цели преследуют работы между Тосно и Саблино. Главная задача — обеспечить скоростное движение

пассажирских составов. Но сейчас помехой экспрессам являются грузовые поезда. Намечено пустить часть из них по трассе Мга — Будогощь — Пестово — Савелово, которая идет практически параллельно основной артерии Ленинград — Москва. С организацией массовых грузовых перевозок по этому «дублеру» появится больше «окон» для сверхскоростных пассажирских поездов, следующих по главному ходу. Тогда станет привычным путешествие из Ленинграда в Москву за четыре часа.

Сейчас железнодорожники приступили к модернизации малозагруженной артерии. Предусмотрено строительство нового полотна.

Программа интенсификации перевозок, реализуемая железнодорожниками Октябрьской магистрали, предусматривает прокладку новых линий, установку современного оборудования связи и диспетчерской централизации. Обновляется локомотивный парк — сверхмощные тепловозы, которые уже вышли на линию, значительно ускорили ритм транспортного конвейера Северо-Запада страны.

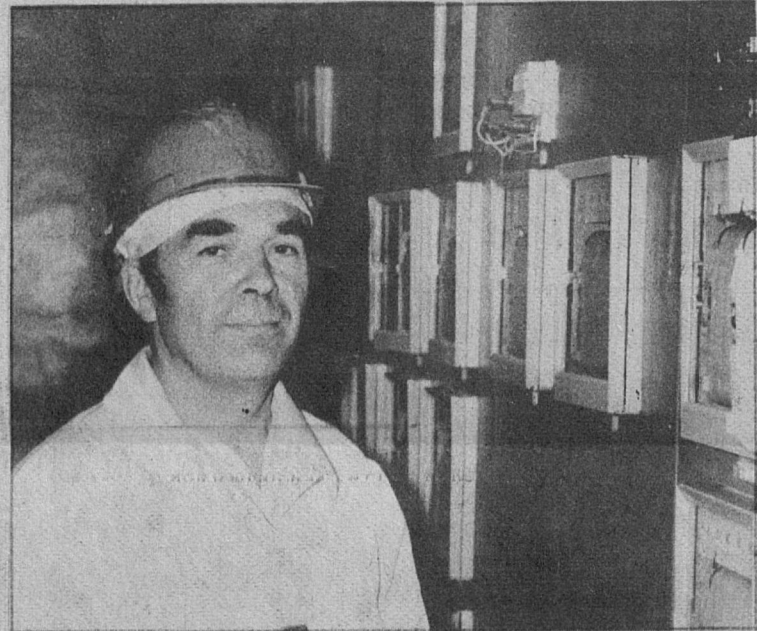
Рейсы озеленителей

СКАЗОЧНЫЙ и густой лес мог бы получиться из саженцев, выращенных специалистами Токсовского, Глуховского, Зеленогорского парк-лесхозов области. С молоденькими кленами, липами, березками проложили отсюда автомобильные маршруты в районы массового жилищного строительства Ленинграда и ближайших пригородов.

— В ходе начавшегося традиционного месячника озеленения намечено высадить свыше 26 тысяч саженцев деревьев и более полу-миллиона кустарников, —

сообщила корреспонденту ЛенТАСС начальник отдела эксплуатации Управления садово-паркового хозяйства и зеленого строительства исполкома Ленсовета Л. П. Комарова. Вдоль Пулковского шоссе по дороге в аэропорт специалисты управления приступили к посадкам трех тысяч саженцев ели. В районе 20-го квартала Купчина будущей весной зазеленеют свыше четырехсот ив, вязов. Красавицы-березки украсят в Красногвардейском районе проспект Ударников. Большие посадки производятся в районе бывшего Комендантского аэродрома, во Фрунзенском районе на Софийской улице, в 41-м квартале севернее Муринского ручья.

(ЛенТАСС)



ЗА ГОРОД ВЫСОКОЙ КУЛЬТУРЫ И ОБРАЗЦОВОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ПОРЯДКА

СВАРЩИК управления производственных предприятий В. А. Жабров 22 ноября 1983 года в нетрезвом виде участвовал в драке. Был задержан работниками милиции. Сообщение о недостойном поведении Жаброва поступило на предприятие. В соответствии с законодательством, в течение десяти дней поступок нарушителя должен был быть рассмотрен по месту работы. Но прошла одна декада, вторая... Прошел месяц, но о правонарушении никто не вспоминал.

28 декабря сварщик Жабров снова был задержан в нетрезвом состоянии, на этот раз у ресторана «Ленинград». Только после этого его недостойное поведение стало предметом обсуждения на комиссии по профилактике нарушений трудовой дисциплины и общественного порядка. А ведь можно сказать почти наверняка: обсудит товарищи по работе Жаброва после первого правонарушения — не было бы второго.

Возможно, и не стоило бы так подробно рассказывать об этих фактах почти годовой давности. Но уж очень наглядно характеризуют они отношение к нарушителям в управлении производственных предприятий. Причем, не только в прошлом, но и, скажем забегая вперед, в году нынешнем.

15 мая поступило на предприятие сообщение о

том, что слесарь Г. К. Смирнов в сильной степени опьянения был доставлен из чужой квартиры и помещен в медицинский вытрезвитель. Только 6 июня данный факт стал предметом рассмотрения на профсоюзном собрании участка.

Понимаем, что некоторые могут сказать: не слишком

после этого грубейшего нарушения внутреннего трудового распорядка только 10 июля. И список таких примеров можно было бы продолжить.

Впрочем, как бы там ни было, хотя и с опозданием, но недостойное поведение в указанных случаях становилось предметом обсуждения.

Случайности? Закономерность!

ли много чести для нарушителя, если ради него будет собираться собрание коллектива? Но ведь в управлении производственных предприятий, как и в других коллективах, созданы органы, специально предназначенные для этой цели — комиссии по профилактике правонарушений, товарищеские суды. Однако и они, как показывают факты, рассматривают дела правонарушителей с грубейшим нарушением сроков.

К примеру, водитель С. А. Примаков 17 декабря прошлого года был задержан за управление автомобилем в нетрезвом состоянии, а на заседании комиссии по профилактике правонарушений был приглашен только 23 января. Л. В. Фейферов 19 июня находился на работе в нетрезвом виде, а предстал перед товарищеским судом

после этого грубейшего нарушения внутреннего трудового распорядка только 10 июля. И список таких примеров можно было бы продолжить.

Еще 28 февраля сварщик А. А. Седов совершил нарушение общественного порядка в пьяном виде. С тех пор прошло почти восемь месяцев, но меры воздействия на работе к нему не приняты до настоящего времени. Причина? Начальник цеха В. А. Быков посчитал, что это нецелесообразно, поскольку к Седову, по его словам, «характеризовался положительно».

Еще 27 апреля был задержан за пьянство работник отдела снабжения А. А. Волков. Об этом известно руководству отдела, но нарушение в коллективе не обсуждалось, мер к Волкову не принято. О причинах столь либерального отношения остается только догадываться.

И стоит ли после этого удивляться, что шлифовщик Ш. С. Ямбаев, когда его пригласили на комиссию по профилактике правонарушений, пришел на заседание в нетрезвом(!) состоянии, а на вопросы отвечал словами, которые не принято приводить в печати. Да и как не возмутиться: почему он, Ям-

баев, должен держать ответ, когда другим подобное поведение сходит с рук?

Заточник Ю. А. Соболев — дружинник. Но это не помешало ему 29 июня отсутствовать на рабочем месте с 11 часов 30 минут до 15 часов, а когда Соболев, наконец, был обнаружен, он оказался в нетрезвом состоянии. Факт возмутительный, но, как видно, на предприятии на этот счет другая точка зрения. И для такого утверждения, смеем заверить, есть все основания. Впрочем, судите сами. Буквально на следующий день, 30 июня, Соболев вышел на дежурство по охране общественного порядка и был назначен старшим(!) группы.

Возможно, прочитав написанное, товарищи из управления производственных предприятий скажут, что факты с заточником Соболе-

вым, шлифовщиком Ямбаевым — досадные случайности. Возможно. Но хочется напомнить известное выражение: где много случайностей — ищи закономерность. А она, эта закономерность, — отсутствие на предприятии должной борьбы с нарушителями трудовой дисциплины и общественного порядка — прослеживается достаточно четко.

Для полноты картины нужно сказать, что и инженерно-технические работники, которым, так сказать, по штату положено быть воспитателями в коллективе, тоже далеко не всегда служат примером для подражания. 10 марта был задержан милицией ведущий инженер В. П. Бирюков. 26 марта находился на территории предприятия в нетрезвом состоянии старший инженер Ю. Н. Петров.

После всего сказанного представляется вполне естественным, что по итогам 9 месяцев этого года число случаев мелкого хулиганства, допущенных работниками предприятия, осталось на уровне прошлого года, а число доставленных в медицинский вытрезвитель возросло с 24 до 43. Другими словами, увеличилось почти на 80 процентов. Или у администрации, партийной и профсоюзной организаций управления производственных предприятий на этот счет иная точка зрения?

А. СТАСЕЛКО

28 октября — День работников автомобильного транспорта



ПОЛУЧАЯ информацию о подведении итогов социалистического соревнования среди подразделений Сосновоборского управления строительства, мы не раз обращали внимание на высокие трудовые достижения коллектива управления автомобильного транспорта. Пожалуй, не было месяца, чтобы центральный штаб строики по проведению ударной вахты в честь 115-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина и 40-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне не назвал лучшие бригады УАТ среди победителей.

Но победа — это не миг удачи, а результат высокоэффективной работы, настойчивого поиска резервов, творческого отношения к делу каждого члена коллектива.

Об этом — беседа нашего корреспондента с главным инженером управления автотранспорта В. Ф. БОТВИНЫМ.

Победы сами ве приходят

— Валентин Федорович, мы поздравляем коллектив сосновоборских автомобилистов с профессиональным праздником. С каким настроением вы его встречаете?

— Можно сказать, с хорошим. Чем это объяснить? В первую очередь, — устойчивыми высокими показателями работы. Итоги девяти месяцев не могут не радовать: государственный план выполнен, и 1 октября управление рапортовало о завершении задания четырех лет пятилетки, а одна из лучших бригад — ею руководит Александр Михайлович Уколов — закончила свою пятилетку.

Мы брали на себя довольно напряженные социалистические обязательства, но и эти цифры смогли превзойти. Например, по обязательствам должны были перевезти сверх плана 105 тысяч тонн груза, фактически превысили план на 143 тысячи тонн. Сэкономили 131 тонну горюче-смазочных материалов, улучшили коэффициент использования грузоподъемности автомашин.

— За счет чего?

— Широко применили

прицепы. У нас используют автопоезда не только с одним, но и с двумя прицепами. В газете рассказывалось, например, о бригаде Васильева, занятой на вывозке кирпича. В этом году автопоезд появился и на вывозке горячего битума. Здесь поезд из КамАЗа с двумя прицепами перевозит сразу 23 тонны битума вместо 10 или даже 3,5 тонны (если брать машину менее мощную, чем КамАЗ).

— Как предприятие одной из ведущих отраслей народного хозяйства вы не можете остаться в стороне от задач, выдвигаемых программой «Интенсификация-90». Что конкретно предусматривается в УАТе по ее реализации?

— В начале нынешнего года был составлен план организационно-технических мероприятий, в котором намечалось улучшение работы механизмов, изготовление оснастки, переоборудование полуприцепов.

В настоящее время многое из намеченного внедрено в практику. Например, эксплуатируются два уширенных полуприцепа, переоборудованных в наших ма-

стерских, их 12-метровая платформа дает возможность использовать грузоподъемность автомобиля МАЗ-504В в полном объеме.

Для перевозки продуктов с базы отдела рабочего снабжения в магазины используют автомобили с двумя съемными кузовами — это нововведение исключает простой транспорта под разгрузкой: пока один из кузовов разгружается, автомобиль с другим кузовом может отправляться в путь...

До конца года будут готовы еще три таких автомобиля.

— Валентин Федорович, даже из тех немногих фактов, что вы привели, можно заключить, что в управлении эффективно работают новаторы производства...

— Да, у нас рационализацией занимаются активно и инженерно-технические работники, и рабочие.

Скажем, только за этот год подано 23 рационализаторских предложения. Среди активных новаторов 10 рабочих. Экономический эффект от внедрения этих предложений составил 91

тысячу рублей (при плане 80 тысяч).

Хотелось бы отметить лучших. Это С. А. Лебедев — фрезеровщик, А. Н. Мизгин — мастер центральных авторемонтных мастерских, Н. В. Курбатов — старший инженер ЦАРМ.

— Что сделано за последнее время для улучшения условий труда водителей, всего коллектива?

— Начну с последней новости: на днях строители и монтажники передали нам в эксплуатацию механизированную мойку автобусов на нашей автобазе, необходимость в которой назрела давно. На основной базе УАТ прошла реконструкция помещений на участках текущего и капитального ремонта, на участке ремонта прицепов бетонные полы заменены на полы из мозаичной плитки.

Наконец, большое удобство создано тем, что расширена наша столовая: теперь там 40 посадочных мест.

— А что в планах?

— В следующем году хотелось бы закончить строительство малярного отделения на основной базе и контрольно-технического пункта с административным зданием на пассажирской автобазе.

Что касается выполнения наших основных задач, уверен, что коллектив УАТ и в дальнейшем будет добиваться повышения эффективности использования автотранспортных средств, экономного расходования горюче-смазочных материалов, улучшения организации, планирования и учета работы грузового автотранспорта, сокращения простоев и порожних пробегов автомобилей.

Беседу вел
Н. КАРМАЛИТОВА

ПЯТИЛЕТКУ — ДОСРОЧНО! ВЕДУТ ЗА СОБОЙ

В праздничном приказе по случаю Дня работников автомобильного транспорта руководители нашего управления назвали 154 фамилии — это передовики, отличившиеся своими высокими трудовыми показателями.

Многие коллективы управления с первых дней года взяли хороший старт, решительно настроились на перевыполнение плановых заданий и принятых обязательств. Результаты не замедлили сказаться: бригады Н. И. Красильникова, Н. П. Фокина, В. П. Максименкова, В. П. Иванова и другие, — всего 19 бригад, 238 рабочих — выполнили план четвертого года пятилетки.

Добились хороших показателей бригады автобусного парка по перевозке пассажиров нашего города. Среди них бригады А. Л. Естуха, В. А. Ершова, водители В. Г. Иванова, В. П. Крутицкий, В. П. Макаров, В. П. Шушков, А. В. Продун, В. Н. Дуон.

Наибольший процент выхода машин на линию во многом зависит от качества работы ремонтных бригад. Хорошего качества работы добились бригады М. И. Морозова, М. З. Аржанова, А. А. Дуднова, Б. А. Аниссона.

Плановые задания года выполнили подразделения, которыми руководят В. П. Полядьев, Ю. В. Васильев, В. П. Макаренко, П. С. Осипов, В. М. Бахвалов. Благодаря успеху передовиков, передовых бригад, подразделений, коллектива управления автомобильного транспорта и 1 октября завершил выполнение плановых заданий четвертого года XI пятилетки.

Передовиков производства мы будем чествовать завтра на торжественном собрании коллектива во Дворце культуры «Строитель».

Л. ГЛЕВОВИЧ,
секретарь партийной организации УАТ

БАРАНКУ НЕ БРОСАЛ ШОФЕР

ЧЕЛОВЕК И ЕГО ДЕЛО



КАЖДОЕ утро он приходит в свой автопарк.

— Здравствуй, Максимыч! Как здоровище? — спрашивают сослуживцы.

— Спасибо, нормально! — отвечает он.

Неторопливо подходит к своему видавшему виды самосвалу, внимательно осматривает те узлы и детали, в которых накануне почувствовал «усталость», исправляет, подтягивает гайки и лишь тогда садится в кабину. Шофер первого класса, он не выедет из гаража на неисправной машине, которая, как известно, «любит ласку, чистку и смазку».

Сорок четыре года — без малого полвека — управляет автомобилем Василий Максимович Осинкин. Исконил чуть не всю Европу — с первого до последнего дня войны не бросал баранку шофер, преодолел расстояние от Волги до Эльбы. А вообще, ссуммировав показания спидометров всех автомашин, на которых работал Василий Максимович, получим расстояние до Луны и обратно, и самые трудные из них — огненные фронтовые версты.

На войну восемнадцати-

летний слесарь Ленинградского завода имени Степана Разина ушел добровольцем в 1939 году, попал в комсомольский лыжный батальон снайперов. В белых маскировочных халатах, с полуавтоматическими семизарядными винтовками за плечами батальон колесил по лесам Карельского перешейка, уничтожая вражеских снайперов — «кукушек». Штурмом и взятием считавшейся ранее неприступной линии Маннергейма завершилась победа Красной Армии над реакционными силами белофиннов.

И до сего времени помнит ветеран, как в марте 1940-го года возвращались с победой домой. На Финляндском вокзале состоялся митинг, на котором чествовали героев лыжного батальона. Счастливый, стоял в строю комсомолец Осинкин, гордый сознанием того, что с честью выполнил боевое задание Родины. Тогда он еще не знал, что это была лишь репетиция перед началом многолетних испытаний.

Июнь 1941 года. Еще мирной, счастливой жизнью жила страна. Молодой красноармеец Василий Осинкин

стоял в строю обслуживающего батальона Орловского танкового училища. Вот он четким шагом выходит из строя и из рук начальника училища получает права шофера третьего класса. В то время это было большим достижением, не каждому удавалось стать водителем автомобиля. Так он начал свою биографию автомобилиста и не изменил этой нелегкой, но почетной профессии до сегодняшнего дня.

— В наши дни молодые водители несколько месяцев проходят практику под руководством опытных инструкторов-наставников, — говорит Василий Максимович. — Нам такой роскоши испытать не пришлось. На второй день после получения прав началась война. Сел я в кабину своей «полторки», и с этого момента начались мои фронтовые дороги, продолжавшиеся четыре года.

Молодым трудно представить настоящую обстановку первых военных дней. Фашистские самолеты проносились над дорогами, издавая над безоружными жертвами, сбрасывали свой груз, и летчики еще махали рукой вслед падающей

бомбе. В такие переделки попадал и молодой шофер Василий Осинкин, перевозя военное имущество и снаряжение по раскисшим от дождя дорогам — Орел, Тула, Нарофоминск, Майкоп...

Хоть и поется в популярной военной песенке «не страшна нам бомбежка любая», но на самом деле... Для любого бойца страшна бомбежка, а для шофера — вдвойне. Руки у него заняты, и даже пальнуть из винтовки для успокоения души он не может — ни спрятаться, ни уйти от налета «мессера» в открытой степной местности, одна надежда на удачу да на крепкие шоферские нервы.

В сорок втором получил рядовой Василий Осинкин настоящую боевую машину, взял на прицеп противотанковую пушку и в составе истребительного противотанкового полка легендарной 62-й армии маршала Чуйкова прибыл под Сталинград. В этих боях он совершил первый подвиг.

Идет тяжелый неравный бой. Превосходящие силы противника пытаются захватить господствующую высоту, бросая на штурм отборные бронированные части. Храбро сражается артиллерийский расчет противотанкового орудия, уничтожая прицельным огнем танки и пехоту противника. Василий свою машину укрывает рядом с огневой позицией в неглубокой балке. На его глазах гибнут один товарищ за другим из орудийного расчета. На позицию движутся вражеские танки, они вот-вот уничтожат боевое орудие.

И тут водитель Осинкин принимает смелое решение: на полном газу он выскакивает из укрытия и подбегает к орудию. Тысяча две-

сти килограммов... Чтобы сдвинуть его с места, требуется усилие трех-четырех дюжих молодцов. Под свистом пуль и снарядов сумел свести станины и поставить на прицеп орудие.

— Солдатскую смекалку проявил, — улыбаясь, говорит Василий Максимович. — Орудие стояло на пригорке, вот я и подал прицеп так, что зацепил его. Несколько орудий нашего полка были уничтожены в том бою, а я свое привез целехоньким.

В этих боях подорвалась на mine машина Осинкина, а сам он получил тяжелое ранение. В госпитале, правда, не задержался — вещмешок на плечо, и к товарищам, на передовую.

Сел Василий на новенький «студебеккер», прицепил новое боевое орудие, и вперед — Донбасс, Перекоп, Курская дуга, Белоруссия и дальше — Польша, Берлин. За штурм цитадели фашизма водитель ефрейтор Осинкин был награжден орденом Красной Звезды.

— Но я поехал и дальше Берлина, — вспоминает ветеран. — Форсировали мы и Эльбу, где встречались с американцами, обнимались, жали друг другу руки и клялись не допустить больше проклятой войны. Был я тогда и в Майданеке... Одно скажу: мы, простые рабочие люди, не хотим новой войны.

И с ветераном Великой Отечественной нельзя не согласиться. Получив право на заслуженный отдых, кабины не покинул шофер. Ударник коммунистического труда, водитель-ветеран работает так, что служит достойным примером молодежи.

А. ВИКТОРОВ,
кешт. корр.

шестьдесят лет

Этапы становления

В **НЫНЕШНЕМ** году исполняется 60 лет со дня начала производства первых советских автомобилей.

Первые автомобили в СССР были изготовлены в 1924 году на московском заводе АМО. Всего было выпущено десять 1,5-тонных грузовых автомобилей. С этого времени и берет начало одна из ведущих отраслей советской индустрии.

В 1925 г. стал выпускать 3-тонные грузовые автомобили Ярославский автомобильный завод. Производство легковых автомобилей было впервые организовано в 1927—1928 гг. в Москве, на заводе «Спартак». В 1925 г. было изготовлено 116 грузовых автомобилей, в 1927 г. — 475 грузовых и 3 легковых, в 1930 г. — 4019 грузовых, 160 легковых и 47 автобусов.

Индустриализация страны и коллективизация сельского хозяйства значительно увеличили потребность в автомобильном транспорте. 1 октября 1931 г. был введен в строй Московский автозавод (бывший АМО, ныне завод имени Лихачева), реконструированный для выпуска 25000 3-тонных автомобилей в год. 1 января 1932 г. вошел в строй Горьковский автозавод. Выпуск автомобилей в стране резко увеличился, снизилась их себестоимость. Возрастало также производство легковых автомобилей и автобусов. В 1932 г. был начат выпуск легковых автомобилей на Горьковском заводе, а в 1936 г. — Московском автозаводе. В 1938—1939 гг. был расширен и реконструирован для массового производства малолитражных легковых автомобилей Московский автосборочный завод имени КИМ. До начала Великой Отечественной войны он выпустил около 500 автомобилей.

В 1932 г. в стране было произведено 24000 автомобилей, в 1935 г. — 97000, в 1940 г. — 145000 (136000 грузовых, 5500 легковых, 3900 автобусов). Выпускались три основных типа грузовых автомобилей (1,5-тонные, 3-тонные и 5-тонные), два типа автобусов (на 17 и 26 мест), три типа легковых автомобилей (на 4, 5 и 6 мест).

В годы Великой Отечественной войны был введен в строй Уральский автозавод в Миассе (Челябинская область).

После войны в короткий срок был достигнут, а затем превзойден довоенный уровень производства автомобилей. Уже в 1945 г. в стране было выпущено 75000 автомобилей. В 1950 г. их производство достигло 363000, в 1970 г. — 916000. Особенно быстро наращивался выпуск легковых автомобилей (в 1959 г. — 65000, в 1970 г. — 344000) и автобусов (в 1950 г. — 3900, в 1970 г. — 47000).

В пятидесятые и шестидесятые годы был построен ряд новых автомобильных заводов, реконструированы и расширены действующие.

В 1947 г. приступил к выпуску грузовых автомобилей грузоподъемностью 6—7 тонн Минский завод. В 1951 г. первые грузовые автомобили ЗИС-150 изготовил Кутаисский завод. Ульяновский автомобильный завод с 1954 г. стал производить легковые автомобили повышенной проходимости. На Московском заводе малолитражных автомобилей в 1947 г. начался выпуск малолитражных легковых автомобилей «Москвич-400». Запорожский завод «Коммунар» был реконструирован на массовое производство с 1960 г. микролитражных автомобилей «Запорожец».

С 1953 г. началось производство автобусов на Павловском (Горьковская область) и с 1956 г. — на Львовском автобусных заводах. На заводе в Ликино-Дулево (Московская область) с 1959 г. организовано производство городских автобусов на 60 пассажиров. В Кургане с 1958 г. выпускаются однодверные автобусы на 20 пассажиров для внутрирайонных перевозок. В Риге с 1957 г. производится автобусов РАФ, используемые в качестве маршрутных такси и для служебных поездок.

В настоящее время в стране производится в год более 85000 автобусов десяти основных моделей и около двух десятков модификаций. Это современные комфортабельные городские, пригородные, междугородные и туристские машины, микроавтобусы, а также автобусы для внутрирайонного сообщения и доставки вахтовых бригад. За 58 лет в стране выпущено почти 140000 автобусов.

За 60 лет советские заводы выпустили свыше 17 000 000 легковых машин. А ныне заводы в Москве, Тольятти, Горьком, Ижевске, Запорожье, Ульяновске, Лудке производят ежегодно свыше 1 300 000 легковых автомобилей 44 моделей и модификаций. Советский Союз экспортирует легковые машины в 90 стран мира.

ТВОРЧЕСТВО НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ



Минутка отдыха. (Хореографический кружок Дома пионеров и школьников). Фото А. СТАРЦЕВА, члена фотостудии «Ритм».

«БЫСТРЫЕ» ШАХМАТЫ

Сосновоборские шахматисты открыли новый сезон. По традиции, первыми вступили в борьбу юные шахматисты, разыграв приз открытия сезона и приз чемпионов мира «Белая ладья». Оба приза завоевали шахматисты школы № 5. Взрослые начали сезон с командного первенства города по молниеносной игре. В борьбу вступили 49 участников, представлявших 6 промышленных предприятий и команду школьников. Соревнования проводились по схемингенской системе, где каждый встречался поочередно со всеми участниками других команд. На каждую партию отводилось 10 минут.

Упорные сражения продолжались два дня. Опытные перворазрядники из управления производственных предприятий В. Озерянский, А. Зиминов, Н. Никитин, М. Свечников, В. Карпов, Г. Жданович, В. Коробейников и А. Зяблицев отлично провели соревнования и заняли первое место.

Второй результат — у команды машиностроительного завода. Третье место, впервые в истории города, заняли юные шахматисты из клуба «Белая ладья», третье четвертыми стали прошлогодние чемпионы — энергетики ЛАЭС.

В личном зачете вне конкуренции был представитель спортклуба «Малахит» В. Асафат с результатом 31,5 очка из 35. Ему вручен первый приз. Вторым результатом показал В. Замышляев («Белая ладья»), третье, четвертое и пятое места заняли представители управления производственных предприятий Н. Никитин, М. Свечников и А. Зиминов.

Проведен также личный блицтурнир, посвященный Дню Конституции, в котором приняли участие 28 шахматистов. В результате упорной борьбы его победителем стал неоднократный чемпион города В. Озерянский из управления производственных предприятий, второе место занял учащийся В. Замышляев, третий результат у И. Косарева (СМЗ).

А. КОБОЗЕВ, нешт. корр.

Зам. редактора О. В. КОМАРОВ.

? СПРАВОЧНЫЙ ОТДЕЛ

ЛЕНИНГРАДСКИЙ ОРДЕНА ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ И ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ имени ЛЕНСОВЕТА

объявляет прием на девятимесячные подготовительные курсы для желающих поступать в институт и другие вузы в 1985 году.

Занятия проводятся по математике, физике, химии три раза в неделю. Все слушатели обеспечиваются методическими пособиями.

Прием заявлений ежедневно, кроме субботы и воскресенья, с 19 до 21 часа в помещении средней школы № 3 по адресу: г. Сосновый Бор, улица Малая Земля, дом 5.

Плата за курсы — 30 рублей за весь срок обучения, вносится при зачислении. (3—3).

ЛЕНИНГРАДСКАЯ АТОМНАЯ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯ имени В. И. ЛЕНИНА ПРИГЛАШАЕТ НА РАБОТУ:

- слесарей по ремонту оборудования,
- электрогазосварщиков,
- электрослесарей по ремонту КИПа,
- электромонтеров,
- токарей по металлу,
- слесарей-сантехников,
- грузчиков-стропальщиков,
- уборщиков производственных помещений,
- дезактиваторщиков,
- контролеров на КПП,
- плотников, столяров,
- кровельщиков по рулонным кровлям,
- каменщиков,
- маляров, облицовщиков-плиточников,
- бетонщиков,
- монтеров пути.

Среднемесячная оплата рабочих в зависимости от квалификации и условий труда — от 120 до 240 рублей. Всем работникам, работающим в особо вредных условиях труда, предоставляются: льготная пенсия, отпуск 36 рабочих дней, талоны спецпитания стоимостью 1 руб. 20 коп. за каждый рабочий день.

Мужчинам предоставляется место в общежитии. Семейным — электрогазосварщикам 5—6 разрядов, токарям 5—6 разрядов, плотникам-столярам 4—6 разрядов, бетонщикам, кровельщикам, каменщикам, дезактиваторщикам, принятым на работу, предоставляется временное жилье (комната) для семьи в течение 2—3 лет работы на предприятии, без снятия с общей очереди на получение квартиры.

За справками обращаться в отдел кадров ЛАЭС имени В. И. Ленина: тел.: 6-13-95, 6-13-95, 6-54-84. (3—5).

МОНТАЖНОМУ УПРАВЛЕНИЮ № 90

ТРЕБУЕТСЯ на постоянную работу столяр-плотник.

Оплата труда повременнопременная. Пенсия сохраняется. Обращаться в отдел кадров. Телефон 67-275. (2—3).

КИНО

«СОВРЕМЕННОК» — «Кто сильнее его» (СССР): 25 — 10, 15, 19. «Не могу жить без музыки» (Венгрия): 25 — 12, 17, 21. «Операция «Банзай»» (Франция): 26 — 10, 12, 15, 17, 19, 21.



К НАШИМ ЧИТАТЕЛЯМ

Продолжается подписка на городскую газету «Маяк прогресса».

В 1985 году газета широко и разносторонне будет писать о трудовых свершениях горожан, информировать читателей о важнейших событиях городской жизни, поднимать проблемы, волнующие сосновоборцев.

Подписку можно оформить в городском агентстве «Союзпечать», в отделениях связи и у общественных распространителей печати по месту работы. Подписная цена на год — 4 руб. 08 коп., на полгода — 2 руб. 04 коп. Индекс газеты 55031.

НАШ АДРЕС:

168537, г. Сосновый Бор, ул. Солнечная, дом 11.

ТЕЛЕФОНЫ:

редактор — 6-16-28; зам. редактора и отдел промышленности — 6-13-12; отдел партийной жизни — 6-22-93; ответственный секретарь — 6-33-30; отдел советского строительства и отдел писем — 6-35-37; отдел информации — 6-22-93; бухгалтерия — 6-33-30.

Газета выходит три раза в неделю: по вторникам, четвергам и субботам.