

О ЛЮДЯХ  
СКРОМНЫХ  
ПРОФЕССИИ

## Он стал мастером

— Григорий Викторович, у меня что-то не получается вот эта модель...

— Давай разберемся. — предлагает мастер.

Григорий Викторович внимательно рассматривает чертеж, затем смотрит на модель, которую делает паренек, проверяет размеры и через несколько минут находит ошибку, допущенные модельщиком. Затем мастер начинает объяснять рабочему, как исправить ошибку. Лишь убедившись, что модельщик понял все правильно, мастер идет к другому верстаку. Так проходит значительное время рабочего дня Григория Викторовича. Он обучает молодежь сложному искусству модельного дела.

Двадцать лет тому назад пришел Григорий Клирик в модельное отделение фасонно-вальце-сталелитейного цеха. Руки тянулись к работе, которая увлекала его с первых дней. Учился, упорно учился у старых модельщиков мастерству избранной профессии. Вскоре он был передовым рабочим, а потом стал мастером. На эту должность выдвинули Григория Викторовича не только за умелые руки, но и за то, что был он скромным человеком, не кичился своими знаниями и умением, а охотно передавал их товарищам.

И еще одно важное качество

во учли руководители цеха у Григория Викторовича, назначая его мастером: умение хорошо организовать работу, толково рассказать товарищам, как лучше, быстрее сделать ту или иную модель.

Много было учеников у Клирика, очень много, всех и не упомянуть. Учил он почти всех модельщиков, которые работают сейчас: и коммуниста Николая Колесникова, и комсомольцев Бориса Фечина, Николая Клычкова, и Владимира Назукина — многих ставших сейчас отличными специалистами модельного дела. Его ученик, комсомолец Евгений Халдеев один из первых на комбинате получил высшее почетное звание «Ударник коммунистического труда». Потом это звание получили и другие его ученики: коммунист Федор Пономарев, комсомольцы Валерий Омеляненко, Григорий Кучеренко, заядлый спортсмен Федор Кирсанов.

Когда-то Григорий Викторович сам учился у старых производственников мастерству модельного дела. Сейчас он охотно учит этому молодежь, которая составляет подавляющее большинство коллектива отделения. Обучение молодых рабочих стало как бы второй профессией старого модельщика.

Сейчас, в дни, когда вся наша страна охвачена невиданным патриотическим подъемом, вызванным опубликованием в печати проекта Программы Коммунистической партии Советского Союза, модельщики фасонки работают с новой энергией. Они вносят свой посильный вклад в общенародное дело строительства коммунизма, готовят новые трудовые подарки XXII съезду Ленинской партии, которая приведет советский народ к окончательной победе коммунизма.

В предъездовском соревновании умело руководит коллективом модельщиков старый производственник Григорий Викторович Клирик.

**В. АЛЕКСАНДРОВ.**

Успешно трудятся на вахте в честь XXII съезда КПСС передовые электроремонтники. Здесь настойчиво борются за выполнение графика работ, за высокое качество изделий.

Среди передовиков соревнования в электроремонтном цехе называют изолировщицу Екатерину Ефимовну Метеликину. Не первый год работает она в цехе, многим работницам помогла в овладении профессией.

В эти дни Екатерина Ефимовна постоянно перерабатывает задания.

На снимке: изолировщица электроремонтного цеха **Е. Е. Метеликина** за работой.



Фото Е. Карпова.

## Прокатный стан длиной в километр

На Ижорском заводе начато изготовление крупносортового непрерывного стана «600». Он позволит получать сортовой металл круглого, квадратного и углового профиля, а также швеллер, балки, рельсы для узкоколейных дорог. Этот агрегат длиной свыше километра будет иметь общий вес 17 тысяч тонн. Все технологические операции механизуются.

Скорость проката — до 10 метров в секунду.

Агрегат предназначен для Алчевского металлургического завода.

Конструкторское бюро разрабатывает проекты и других станков. Производство прокатного оборудования на Ижорском заводе намечено увеличить в будущем году против нынешнего в 3,5 раза, а к концу семилетки — в 10 раз.

## Для блага советского человека

Читаем мы проект Программы партии и возвращаемся к началу. В самом деле — чем больше читаешь, тем больше открываешь нового, тем яснее видишь, каким глубоким гуманизмом проникнута каждая строчка, как велика забота о благах советского человека. Какую отрасль жизни ни возьми, всюду на первом месте эта забота. К этому направлены задачи дальнейшего роста социалистической промышленности, развития народного образования, повышения уровня культуры, воспитания коммунистической сознательности.

Партия считает моральным кодексом строителя коммунизма, быть преданным коммунизму, добросовестно трудиться на благо

общества, заботиться о сохранении и умножении общественного достояния.

Нам, людям старшего поколения, особенно радостно, что воспитанию сознательности, уважения к труду так много уделяет внимания наша партия. Сам я проработал в цехах Магнитки более 28 лет, начинал с дней становления нового завода и города. Вместе со всеми переживал трудности роста, перенимал все передовое в работе.

Много за это время сделано для совершенствования техники, облегчения труда, создания лучшей жизни советского рабочего. Поработав достаточно, я ушел на отдых. Советская Конституция гарантирует нам право на отдых, а

строить свою работу, решительно улучшить подачу мартенам металлолома.

Для этого нам выделили участок на складе холодного чугуна, где наши автогенщики режут негабаритный металл и нагружают 140—145 тонн его в подготовленные мулды.

К месту погрузки мулды железнодорожники подают составы порожних мульд, мы их снимаем, ставим под погрузку, а груженные ставим на тележки и направляем к мартеновским цехам. Эти составы идут к мартеновским печам, минуя шихтовые дворы, чем облегчают работу бригад шихтовых дворов и ускоряют подачу металла к печам.

Проверкой установлено, насколько выгодно это мартенам, какое большое подспорье заключено в этом деле.

Но с первых дней работы по новому мы встретили ряд трудностей. Чинят их железнодорожники. Они никак не могут отработать график перевозок составов мулды, чтобы не было задержки. Поэтому у нас на погрузку уходит до 45 минут, а груженные составы затем простаивают до 14 часов.

Такое обслуживание участка сводит на нет старания копровиков и не создает возможностей для лучшего обслуживания мартенов.

Имеются трудности и иного порядка. На участке погрузки металлолома трудится 111 человек, а собираться им для обсуждения своих дел, проведения сменно-встречных собраний негде. По нашей просьбе директор комбината и председатель профкома дали указания дать нам ключ от красного уголка участка разливочных машин. Но как начальник участка т. Герасимов, так и председатель цехкома доменщиков т. Футман решительно возражают, и в красный уголок копровиков не пускают.

Все это никак не способствует успеху нашего начинания и необходимо в этом деле навести порядок.

**С. ШЕЛЕЖЕНКОВ,**  
председатель цехнома  
копровиков.

## Больше доверия

Начин москвичей, выступивших с инициативой бороться за высокое качество и надежность выпускаемой продукции, нашел благоприятную почву на нашем комбинате.

В паровозо-ремонтном депо комбината давно уже идет соревнование за выпуск ремонтируемых локомотивов в срок и с хорошим качеством ремонта. Ремонтники ищут новые и новые пути улучшения своей работы.

Было время, когда внеплановые заезды локомотивов на ремонт считались нормальным явлением. Объясняли это тем, что ремонт велся плохо, что мало в депо было инженеров и техников.

В последние годы инженерно-технические кадры в депо имеются в достаточном количестве. Качество ремонта резко возросло. Параллельно с этим возросла и культура эксплуатации локомотивов. Паровозные машинисты и их помощники ежегодно проходят специализированные курсы по повышению квалификации. Большинство из них закончило школу мастеров.

Многое дала и школа конкретной экономики. Среди эксплуатационников изжились поломки и преждевременный износ деталей благодаря грамотному уходу за локомотивами.

Но в организации ремонта паровозов есть еще одно слабое место.

Дело в том, что роль мастера, ведущего ремонт, принижается. Над ним стоит контролер.

Во время ремонта локомотивов здесь же обязательно присутствует старший машинист ремонтируемой машины. Непосредственного участия в ремонте он не принимает, лишь следит за ходом его. Как правило, каждый машинист проводит за этим «занятием» не менее 15 дней в год, а по всему паровозному депо это выходит 40—45 месяцев в год. За это время машинисту платят средний заработок. А он не мал — 160—200 рублей. Вот и посчитайте, во сколько обходится этот контроль предприятию. Помимо экономических простоя есть еще и моральные. И мастеру ремонта, и машинисту неприятно не доверять друг другу. В то же время администрация паровозного депо задерживает отпуска машинистам, мотивируя, тем, что некому работать. А перевести машиниста, чей паровоз в ремонте, на другой паровоз, чтоб можно было на это время дать отпуск кому-либо, администрация не решает. Это неправильный метод. Он и убытки приносит, и людей обижает.

**Н. РОМАНОВА,**  
стрелочница.

## Экзамен выдержан

Закончились испытания автомобильных шин со съёмными протекторными кольцами, созданных на Ярославском шинном заводе. 18 грузовых машин ГАЗ-51, «обутых» в подопытные автопокрышки, прошли по различным дорогам страны более восьми тысяч километров. Они побывали в Харькове и Орджоникидзе, Батуми и Гори, Новосибирске и Одес-

се. Кишиневе и Гомеле, преодолели горные перевалы, заболоченные низины, крутые спуски и подъемы. Трудный экзамен выдержан! Расстояние, пройденное машинами с новыми автопокрышками, больше чем втрое превышает гарантийный пробег обычных серийных шин, выпускаемых сейчас заводом.