ПИСЬМО РАБОЧЕГО НА ВАЖНУЮ ТЕМУ

УСПЕХИ ВЕСОМЫЕ, НО...

Идет общественный смотр по повышению производительности труда.

В механическом цехе первые мероприятия, направленные на борьбу за наивысшую производительность, состоялись уже в самом начале общекомбинатского общественного смотра. На всех участках цеха были проведены рабочие собрания с повесткой дня: «Повышение производительности труда на моем рабочем месте». С начала смотра в цехе работает общецеховая комиссия, рассматривающая предложения работников цеха, а на каждом из участков цеха созданы свои комиссии, в функции которых входит рассмотрение предложений, сулящих известный выигрыш именно на этом участке и в ближайшее время. Распоряжением начальника цеха ряду инженерно-технических работников даны на разработку темы из общецехового темника. На разработку каждой темы отпущено определенное время, ход разработки контролируется цеховой комиссией ежедекадно.

Эти и подобные им мероприятия дают свои результаты. В ходе смотра работниками цеха было подано 110 предложений, среди которых 55 решено использовать в течение ближайших месяцев. В числе предложений, принятых к использованию, есть ценные, непосредственно дающие высвобождение производственного персонала. Например, предложение бригадира станочников М. К. Мышева предполагает высвобождение трех маркировщиц, предложение мастера ремонтной бригады А. Н. Матюшина за счет перевода мостового крана в малом пролете третьего станочного отделения на кран с напольным управлением позволяет высвободить двух человек.

Есть и такие предложения, которые дают возможность повысить производительность труда при выполнении некоторых постоянных заказов. Изменение технологии изготовления тройников по заказу № 328164, предложенное нормировщиком Л. Ф. Лоскутовым, позволяет увеличить производительность во время выполнения этого заказа на 30 процентов. Мастер А. А. Гришин предложил сократить операции на обработке пятников по заказу 371/146. Это повышает производительность труда при выполнении данного заказа на 20—25 процентов.

Как известно, любой цех нашего предприятия в ходе производства тесно связан с многими смежными цехами. В наш цех постоянно поступают детали для обработки из целого ряда основных цехов комбината. И зачастую бывает так, что одновременно в цех с деталями подается несколько вагонов. Естественно, с таким большим объемом работы коллективу цеха за день или два не справиться, да это и не предусмотрено производственными заданиями. Но вагоны простаивают под погрузкой лишнее время, а это штрафы, и немалые. Цеховыми специалистами подсчитано, что если бы производственным отделом УГМ был внедрен график постановки вагонов на склад механического цеха с учетом возможности своевременной разгрузки и погрузки (идея такого новшества принадлежит начальнику ПРБ нашего цеха А. А. Тархову), то годовая экономия только за счет сокращения простоев вагонов составила бы более двенадцати тысяч рублей. Понятно, реализацию этого предложения только силами коллектива цеха не обеспечить. Поэтому мы обращаемся к руководству отдела главного механика с просьбой помочь нам в этом деле. Отрадно, что предложения работников цеха выходят иногда за узкоцеховые рамки.

Задание по росту производительности труда на текущий год коллективу механического цеха дано в размере трех процентов, т. е. мы должны без увеличения численности работников произвести в этом году продукции на 82 тысячи рублей больше, чем в 1977. Использование принятых к реализации предложений дает эффект приблизительно в 50 тысяч рублей. Казалось бы, дела идут у нас неплохо: мы недалеки от цели. Но вот что беспокоит: чем ближе к концу смотра, тем меньше подается предложений от работников цеха. И причины этого, на мой взгляд, не только в том, что резервы производства изыскивать стало труднее, но и в том, что зачастую мы не можем быстро использовать и поданные уже предложения. Вот, хотя бы такой пример. Я уже рассказывал, что благодаря некоторым предложениям у нас появилась возможность увеличить производительность труда при выполнении ряда заказов. Но, с другой стороны, выполнение этих же заказов в прежнем объеме часто одерживал недостаток режущего и мерительного инструмента. Мы зачастую получаем его даже вполовину меньше положенной нормы. Казалось бы, очень отвлеченная частность, но она прямо влияет на возможность быстрого использования ценного предложения, отрицательно сказывается на активности в смотре работников цеха. В самом деле: трудно быть энтузиастом пусть даже в очень важном деле, если видишь, что энтузиазм твой пользы делу не приносит.

Таково в общих чертах у нас положение с выполнением задания по росту производительности труда, таковы успехи в общекомбинатском общественном смотре. Нет сомнения, последние могли бы быть весомей. Необходимые предпосылки для этого, на наш взгляд, — это исключение всех тех сдерживающих обстоятельств, о которых я рассказал.

М. КОЖЕВНИКОВ,
нормировщик основного механического цеха.

Фоторепортаж

МАСТЕРА ДЕЛА СВОЕГО

НА СНИМКАХ: ударники коммунистического труда электрослесари Т. БАХРАХ и А. ИСИЧЕНКО устанавливают релейно-пусковые сопротивления; слесарь-электрик С. СЛИНКИН производит профилактический ремонт электродвигателей; слесари С. ВОЛКОВ, И. КУЧЕР, А. ХАЙРУЛИН за ремонтом механического оборудования тепловоза.

Фото автора.

В электровозном депо горного транспорта ежедневно находится на ремонте два — три тепловоза или электровоза, — рассказывает мастер Б. Кайгородов. — И их необходимо в срок и качественно отремонтировать. Бригада ремонтников у нас небольшая — 26 человек, но с работой справляемся.

В тот день в депо стояли: на капитальном ремонте один электровоз и на профилактическом — тепловоз. Группа слесарей, которую возглавил один из ведущих специалистов слесарь И. Кучер, проводила профилактический осмотр тепловоза. И. Кучер — ветеран цеха. За долгие годы работы досконально изучил механическое оборудование локомотивов. И когда надо провести срочную работу и притом качественно, посылают с группой слесарей Кучера. Знают, что он дотошный человек по отношению к технике: осмотрит каждый болтик, узел оборудования, никакая неисправность не ускользнет от него. Любит И. Кучер подходить к порученному делу творчески. Он — один из активных рационализаторов. Сейчас, например, на комбинате проходит смотр по повышению производительности труда. Из всех поданных в цехе предложений на долю тружеников депо приходится семь. Одно подал и уже внедрил И. Кучер. Он реконструировал гидравлический подъемник для снятия и установки аппаратов автосцепки, что позволило в этой операции ликвидировать ручной труд и высвободить для других работ одного человека. А возьмем, например, слесаря коммуниста, профгрупорга депо С. Волкова. Лучше его, пожалуй, никто в депо не проведет ремонт дизелей, компрессоров.

— Конечно, у нас в бригаде,— рассказывает бригадир слесарей Н. Калитвянский, — каждый считается специалистом в своем деле. Но если возникнет производственная необходимость, то тот же Волков будет производить ремонт форсунок, который обычно выполняет Кучер. И надо сразу сказать, выполнит его хорошо. И наоборот. То же я могу сказать и об ударниках коммунистического труда слесарях А. Аксенове, И. Зингирове, А. Хайрулине, С. Мулаголямове и других. Словом, они все мастера своего дела.

Есть мастера своего дела и в коллективе электриков, возглавляет который А. Усманов. Вот, что рассказывает В. Баев о своем наставнике слесаре-электрике А. Исиченко: «Прежде всего в своем учителе я ценю трудолюбие и профессиональное мастерство. Любое задание, которое ему поручают, выполняет с душой. При этом не старается сделать его только сам. Делится со многими своими профессиональными знаниями. А если что не понятно, второй раз покажет, расскажет». Действительно, А. Исиченко, если так можно сказать, ас своего дела. С высоким качеством отремонтирует и вспомогательные, и тяговые электродвигатели, и релейно-пусковые сопротивления и т. д. За высокое мастерство и трудолюбие Исиченко присвоено почетное звание «Ударник коммунистического труда». Профессия слесаря-электрика сложная: надо не только хорошо проводить ремонт, но и отлично разбираться в электросхемах. И тем и другим в совершенстве владеет Т. Бахрах. Своими профессиональными знаниями она не уступает и коллегам-мужчинам. В бригаде знают, если измерительные приборы, вспомогательное электрооборудование осматривала Бахрах, то можно быть уверенным, что их ремонт произведен качественно.

— Сейчас наша бригада производит капитальный ремонт тепловоза № 30, который нам нужно завершить за тринадцать суток, — говорит бригадир А. Усманов. — Уже полностью проведен демонтаж и начали устанавливать релейно-пусковые сопротивления. Сегодня-завтра закончим ремонт электродвигателей.

Профилактический осмотр электродвигателей проводит и комсомолец слесарь-электрик С. Слинкин. Всего год он работает в депо, пришел сюда после службы в Советской Армии. Трудолюбие и любознательность к своей работе позволили ему в совершенстве освоить профессию слесаря-электрика. По-ударному трудятся слесари-электрики С. Данильченко, А. Денисенко, И. Орлов, Л. Харина и другие.

Коллектив электровозного депо небольшой, но, как видим, делами он славен. Вот уже на протяжении двух месяцев текущего года план ремонтов локомотивов выполняется на 100 процентов. За февраль цех горного транспорта был признан лучшим в социалистическом соревновании по группе основных цехов железнодорожного транспорта комбината. И в этом, безусловно, есть большая заслуга и коллектива электровозного депо. За тот же февраль он был признан лучшим во внутрицеховом соцсоревновании.

Ю. ПОПОВ.

У МЕТАЛЛУРГОВ СТРАНЫ

подачей их под налив. Испытано семь торкретмасс различных составов. Массу на днище ковша наносили цемент-пушкой типа БМ-60, для подачи увлажнителей использовали вихревой насос марки ВК-2/26. Давление в системе подачи сухой смеси составляет 1,8—2,0 кг/см², а давление раствора-увлажнителя — 3 кг/см². Расход торкретмассы на торкретирование одного 100-тонного ковша при толщине слоя 10—12 мм равен 280 — 300 килограммов.

Установлено, что торкретирование днищ сталеразливочных ковшей не влияет на содержание неметаллических включений в стали и позволяет предотвратить разрушение футеровки днища при удалении настылей металла.

* * *

На Макеевском металлургическом заводе спроектирована завалка производительностью 12—15 т жидкого чугуна в час с наружным водяным охлаждением кожуха. Она предназначена для непрерывного выпуска жидкого чугуна с очисткой его от шлака на желобе и с поворотным копильником, обогреваемым газом.

Загрузку шихты в вагранку осуществляют автоматически с помощью подъемника. Проектом предусмотрено применение подвижного клинового днища, установка скруббера для мокрой очистки колошниковых газов и система дожигания газа. Уровень завалки шихты контролируется уровнемером, представляющим собой горизонтальный стальной щуп с пневматическим приводом. Очистку газов осуществляют в скруббере (к. п. д. 95%) с помощью сплошной водяной завесы, а также дополнительным распылением воды через сопла. Дожигание СО в ваграночных газах производят в двух горелках.

* * *

Московским институтом стали и сплавов совместно с Центральным научно-исследовательским институтом черной металлургии и научно-производственным объединением «Тулачермет» разработан способ получения агломерата с предварительным обжатием концентрата.

Обжатию подвергали губкинский концентрат (65,4 процента Fe) на прокатном стане с горизонтально расположенными валками диам. 250 мм и шириной 155 мм. Скорость вращения валков составляла 3,0—3,5 м/мин.

Исследованиями установлено, что использование предварительно обжатого концентрата в агломерационной шихте приводит к возрастанию вертикальной скорости спекания в 1,75 раза. При этом удельная производительность агломерационных установок повышается в 1,7—2,2 раза.

Обзор подготовлен сотрудниками ОНТИ комбината.

Окончание.
Начало на 1-й стр.