

НАСТАВНИКИ

Цех на всю жизнь

СТАРШИЙ МАСТЕР прокатного участка третьего листопрокатного цеха Сергей Гайдук уже сорок лет работает в одном и том же подразделении комбината. Окончив тринадцатое училище, он пришел в цех молодым вальцовщиком на дресировочный стан.

Два с половиной года отслужил в армии и снова – в третий листопрокатный, но уже на пятиклетевой стан. Сергей Сергеевич совмещал работу и заочное обучение в техникуме по профилю «обработка металлов давлением». От рядового вальцовщика Сергей Гайдук вырос до старшего мастера прокатного участка.

Если ранее он отвечал только за дело на своем рабочем месте, то сегодня ответственен за сотни людей, производство и качество продукции, дееспособность всего участка. Как, в каких объемах происходит отгрузка проката, соблюдение техники безопасности и выполнение должностных инструкций – тоже его забота.

На пятиклетевом стане выпускают консервную и кровельную жель, прокатывают металл для оцинковки. Но старший мастер помнит время, когда на стане третьего листопрокатного выпускали еще и автолист.

– Сегодня сортимент нашего проката очень широкий, – рассказывает он. – От 0,22 миллиметра и меньше. В этом году освоили производство сверточного листа толщиной всего лишь 0,16 миллиметра.

Для цеха это очень существенное достижение. ЛПЦ-3, как и другие подразделения ОАО «ММК», стремится выполнить заказы потребителей, которым сегодня требуется все более тонкая жель. Это обусловлено тем, что заводы, перерабатывающие жель, в большинстве своем оснащены современным оборудованием. Новые агрегаты по производству жестяных банок, по нанесению на них красок и лака отличаются высокой скоростью переработки металла. В соответствии с технологией им «показана» исключительно тонкая жель. Счет, действительно, идет на доли миллиметра.

Ежемесячно в цехе производят тридцать тысяч тонн продукции, но это для третьего листопрокатного не предел.

– Сейчас поступили хорошие большие заказы, – с удовлетворением говорит Сергей Сергеевич.

Хотя за плечами Сергея Гайдук сорок цеховых лет, он до сих пор помнит своих наставников – старших вальцовщиков Виктора Юшина, Бориса Каратаева.

– У нас всегда было так заведено, что не только старожилы, но и весь коллектив поддерживает молодых рабочих, – дополняет Сергей Сергеевич. – И сегодня новичков не бросают. Одно дело теоретические знания, а другое – практические навыки.

За годы Гайдук прикипел к третьему «листу», своими стали не только люди, но и оборудование цеха. Любовь к прокатному делу Сергей Сергеевич сумел привить и сыну Игорю. Поэтому неудивительно, что и Гайдук-младший начал свою трудовую биографию в третьем листопрокатном на пятиклетевом стане. Потом его рабочим местом стал строящийся стан «5000».

И нынешний начальник прокатного участка Сергей Лаврив начал под руководством Сергея Гайдук. После технического университета в 1997 году молодой инженер набирался опыта у маститого специалиста на пятиклетевом стане.

– Тогда Сергей Сергеевич был старшим вальцовщиком, я работал в первой бригаде, руководимой им, – вспоминает Сергей Михайлович. – Начиная помощником вальцовщика, а в августе год назад приступил к исполнению обязанностей начальника прокатного участка.

Как говорит Сергей Лаврив, его бывший наставник высококвалифицированный профессионал, досконально знающий не только технологию прокатного производства, но и оборудование станом. Любые вопросы Сергей Сергеевич решает без промедления. Проблемы, возникающие в процессе прокатки, будь то на пятиклетевом или дресировочном станах, старший мастер решает грамотно и оперативно. Своей компетентностью Гайдук вызывает уважение руководства и рабочих.

– Конечно, бывает всякое, – продолжает начальник участка. – На нерадивых старший мастер и прикрикнуть может, но в целом Сергей Сергеевич человек спокойный, уравновешенный и быстро отходит.

У Сергея Гайдук традиционное для мужчин увлечение – рыбалка. Причем одинаково он увлечен как зимним, так и летним рыболовством. Еще Сергей Сергеевич хороший садовод.

Таких, как старший мастер Сергей Гайдук, в третьем листопрокатном не много. И это золотой фонд одного из старейших прокатных цехов комбината.

ЕЛЕНА КОФАНОВА

С грузом по «ниткам»

Стальные артерии свяжут уникальные агрегаты – прокатный и тяговый



ЕЖЕДНЕВНО осуществляя перевозку составов с тысячами вагонов, локомотивный цех обеспечивает непрерывный технологический процесс всего комбината, ввоз сырья и вывоз готовой продукции. Скоро в путевых листах железнодорожников появится новое направление – листопрокатный цех № 9.

По стальным «ниткам» рельсов к стану «5000» побегут электровозы, выполняя доставку грузов до потребителя. Успешность зависит от исправности локомотивного парка. Сейчас на боевом дежурстве цеха 120 машин: 65 тепловозов, остальные – электровозы. Причем часа везов в их соотношении медленно, но верно склоняется в сторону локомотивов с электрической тягой. К слову, она не используется ни на одном российском металлургическом предприятии.

– В сравнении с заводскими железнодорожниками других городов Магнитка далеко впереди. Комбинаты Череповца и Липецка обходятся тепловозами, тогда как электрическая тяга экономически и экологически выгоднее, – объясняет начальник локомотивного цеха ММК Владимир Щуцкий. – «Омолождение» технического парка требует и немалых вложений, и знаний нескольких поколений тружеников.

Первая пятилетка Владимира Степановича на посту «рулевого» подразделением отмечена высокими темпами развития железнодорожного хозяйства. На смену локомотивам германского производства и Новочеркасского электровозостроительного завода, датированным еще серединой прошлого века, пришли модернизированные тепловозы ТГМ-6Д и электровозы НРМ-2, созданные на основе асинхронного бесколлекторного двигателя. Выполненный на отечественной элементной базе с использованием

комплектующих японской компании «Хитачи», НРМ-2 до сих пор славят уральским ноу-хау. С 2004 года в цехе появилось 11 машин с новым приводом, и что ни приобретение, то обязательно модернизированный агрегат. Контакт с разработчиками и изготовителями электровоза по улучшению эксплуатационных качеств новых машин поддерживается постоянно. Одним из машинистов, участвовавших в освоении нового электровоза, был Виталий Филиппов. Первые впечатления от работы на современном локомотиве помнит ярко.

– Ощущение, будто оказался на борту пассажирского вагона, а не в рабочей кабине. Такой уровень комфорта, – делится первопроходец. – И при этом все механизмы на привычных местах. Разве что изменился контроллер: привычный штурвал машиниста заменили удобным джойстиком.

О том, что доведется обкатывать подобную машину, Виталий Петрович мог только догадываться. У него потомственные железнодорожные корни: в семье секреты профессии передавала мать, аппаратчик вагонного цеха, и двоюродный брат, освоивший помощником машиниста в УЖД.

– У меня даже мысли не было, что стану работать кем-то, кроме как машинистом. В цех пришел после училища подростком – не исполнилось даже восемнадцати. Разумеется, сразу помощником не поставили, начал со слесаря в депо, – отменяет Филиппов жизненные расстояния в коротких фразах. – А как вернулся из армии в цех, так и понеслось: доскональное изучение схем, сдача экзаменов на права...

Сегодня за поездной колонной машиниста-инструктора Виталия Филиппова закреплено 14



электровозов, которые эксплуатируют 85 человек. Хотя дело спорится и взаимовыручки в коллективе второй локомотивной бригады не занимать, он с ностальгией вспоминает о десяти годах, проведенных за пультом электровоза, когда испытывал удовольствие от проверки каждой гаечки машины. Теперь иное качество работы: забота о безопасности движения, практическая экзаменовка будущих машинистов. Однако и ему случается выходить на линию, чтобы совершить сложный маневр. И технические характеристики того же НРМ-2, которые штудируют инструктируемые Филиппова, самым непосредственным образом дают о себе знать.

– Асинхронный привод при меньших габаритах и при той же мощности отличается от своих предшественников прежде всего надежностью. Очень часто в тяговом двигателе из строя выходит обмотка якоря. За этим следует большой трудоемкий ремонт, – вздыхает Виталий Петрович и тут же озаряется

улыбкой: – А якорь у двигателя НРМ-2 короткозамкнутый; то есть там попросту нет никакой обмотки. Обеспечивая вентиляцию – и исправная работа мотора гарантирована.

Машинист-инструктор заверил: дополнительного обучения для командироваемых на погрузку-отгрузку в строящийся ЛПЦ-9 не потребуется:

– Порядок везды в цех для всех один. Внимательности, конечно, будет больше, поскольку участок для нас новый, но ребята привыкнут. И все пойдет как по рельсам ☺

АНТОН СЕМЕНОВ
ФОТО > АНДРЕЙ СЕРЕБРЯКОВ

В кабине нового электровоза, как на борту пассажирского вагона

Радуга в металле

На ММК готовят к пуску второй агрегат полимерных покрытий

КРАСНЫЙ И ЖЕЛТЫЙ, зеленый и синий: кажется, цвета радуги отразились на поверхности конструкций и оборудования. День за днем новенький агрегат полимерных покрытий № 2 по аналогии с «первенцем» обретает все более колоритный облик. Его внешность соответствует сути: производить он будет прокат самых разных оттенков. Следуя пожеланиям потребителей, всего за пять лет службы АПП-1 в цехе покрытий уже освоили несколько десятков цветов международной системы RAL.

Предусловных волнений не избежать. Но цеховые специалисты уверены: опыт со служит доброе дело. Когда пускали АПП-1, пришлось почти вслепую осваивать неизвестную для комбината технологию окраски стального проката. Не только справились, но и превзошли контрактные условия по объемам и качеству. Команда сильных технологов первого агрегата полимерных покрытий теперь выкладывается по максимуму для становления АПП-2. Основа успеха – грамотный персонал, поэтому его подготовка идет параллельно строительству.

– Штат на второй агрегат набран полностью. Управлять им придут готовые специалисты, которые обучены на действующем АПП-1, – рассказывает старший менеджер управления главного прокатчика ОАО «ММК» по реконструкции цеха покрытий Александр Распов. – Контракт с итальянской фирмой «Фата Хантер» предусматривает учебу за рубежом. Уже составлена программа стажировки для технологов, специалистов по энергетике, гидравлике и механике. На две недели они отправятся в США, чтобы воочию увидеть работу аналогичного агрегата. Ученые многие нюансы. Все-таки прошла пятилетка с тех пор, как в нашем цехе покрытий пущен АПП-1 австрийской фирмы «Фест Альпине». Естественно, что для АПП-2 итальянская фирма «Фата Хантер» применила массу новых решений. В частности, их ноу-хау – конструкция коулеров, то есть окрасоч-

ных камер. На новом агрегате есть дополнительные технологические узлы – горячий и холодный ламинаторы, есть ролик гофрирования...

Все это означает, что второй агрегат обладает огромным спектром вариантов по декоративной поверхности выпускаемого листа с полимерным покрытием. И, кроме того, защитит готовую продукцию специальной пленкой, что важно для переработчиков комбинатного металла на этапе его профилирования, изготовления сайдинга и металлочерепицы. В технологическую линию второго агрегата полимерных покрытий можно задавать как оцинкованный, так и холоднокатаный подкат, жель. Его годовая производственная мощность – 200 тысяч тонн продукции различного сортамента: толщиной от 0,2 до 1,2 миллиметра, шириной – от 700 до 1500 миллиметров. Максимальная скорость нанесения покрытия – до 160 метров в минуту в зависимости от сортамента.

На стройке применили немало рациональных решений. К примеру, использовали резервы установок деминерализации воды, уже работающих в цехе покрытий. Генеральный проектировщик – Магнитогорский Гипромет – выполнил проект, по которому трубопроводы от существующих установок протянули к новому агрегату. Это позволило отказаться от покупки оборудования на двадцать миллионов рублей, не считая расходов на монтаж. А вот на чем не сэкономили, так это на качестве будущей продукции, экологии технологических процессов. В линии АПП-2 появилась правильно-растяжная машина, которая придаст подкату металла безукоризненную плоскостность. В рамках контракта приобретено современное лабораторное оборудование для входного контроля лакокрасочных материалов и исследования готовой продукции. На агрегате предусмотрен важный узел – рекуперативный термоокислитель, или, в просторечии, дожигатель, который ликвидирует все «ароматные» пары из печей, коулеров, помещений приготовления краски. По словам специалистов, после применения лаков, красок и растворителей наружу выйдет лишь теплый воздух без вредных примесей. Новый агрегат отличен от первого еще и системой

централизованной подачи грунта. Еще на этапе строительства здесь приняты серьезные меры для обеспечения противопожарных норм.

Первоначально монтаж оборудования планировали начать осенью прошлого года, а в феврале – пустить агрегат. Ухудшение экономической ситуации и общее снижение производства вынудили остановить строительство в ноябре. Объект законсервировали, стройка замерла. Но уже в феврале сюда вернулись специалисты производственного участка генерального подрядчика – ОАО «Прокатмонтаж». Сегодня на площадке трудятся почти шестьсот человек в сутки.

В конце марта на стройплощадку завезли первые тонны оборудования, в апреле начал его монтаж. Общий вес агрегата почти полторы тысячи тонн. Контрактная часть металлоконструкций накопители и печи – четыреста тонн. Кроме того, предстояло смонтировать ограждения, лестницы, рабочие площадки. Все время на площадке АПП-2 совмещали три вида работ – строительные, монтажные и пусконаладочные. Для своевременного пуска приняты четкие планы, все действия выверены и согласованы. Позднее завершая монтаж оборудования, работники Прокатмонтажа проводили промывку гидравлических станций и трубопроводов, наладку режимов и параметров двигателей, поузловую прокрутку, начиная с входной секции...

С апреля фирма «Фата Хантер» осуществляет шеф-монтаж. Для прокрутки оборудования прибыли специалисты по приводам и главный программист агрегата. Пусконаладочные работы ведут специалисты центральной электро-технической лаборатории ММК, участвовавшие в разработке программного обеспечения за рубежом, имеющие огромный опыт по пуску современных объектов на комбинате.

Работы идут круглосуточно. Показать свои возможности агрегату предстоит ко Дню металлурга. Затем специалисты продолжат тестирование, отработку программного обеспечения и автоматических режимов. По графику уже в августе АПП-2 должен начать выпуск товарной продукции ☺

МАРГАРИТА КУРБАНГАЛБЕВА

ПРОФЕССИЯ

Экзамен по вопросам Всероссийского конкурса

ТРИНАДЦАТЬ молодых электрогазосварщиков из цехов ООО «Электроремонт» соревновались в мастерстве. Представители цехов ремонтно-механического и электроремонтного, ремонта энергетического оборудования и ремонта электрического оборудования металлургических цехов боролись за звание лучшего на сварочном полигоне политехнического колледжа.

Инициатором соревнования выступил Денис Тигарев, ответственный за работу с молодежью Электроремонта. Руководство и профсоюзный комитет предприятия поддержали инициативу молодого инженера-наладчика. Теоретическую часть сдавали за компьютерами, практическое задание выполняли на полигоне.

– Вам предстоит соединить два куска трубы диаметром 89 миллиметров, – объясняет задание конкурсантам председатель профсоюзного комитета Электроремонта Вячеслав Волков. – На все – тридцать минут.

За правильностью проведения сварки наблюдали опытные мастера производственного обучения колледжа Виктор Батин и Юрий Плеханов, входившие в состав конкурсной комиссии. Помимо преподавателей в жюри вошли исполняющий обязанности начальника службы диагностики Электроремонта Алексей Коптев и руководитель группы контроля службы диагностики Электроремонта Валдим Мухаметзянов. Им предстояло проконтролировать качество сварного шва визуально и с помощью ультразвукового прибора.

Первые участники приступили к практическому этапу. Из сварочных кабин грохотом посыпались искры.

– Мастерство ребят на довольно приличном уровне, – комментирует Виктор Батин. – Некоторые, правда, допускали небольшие нарушения, например, очки забывали надеть. Видно, сказывалось волнение.

Раньше всех – за 17 минут – с заданием справился Владимир Лагтев. Но при оценке результатов комиссия учитывала не только практическое умение, но и теоретические знания участников. По словам конкурсантов, двадцать девять вопросов теста дались им очень не просто. Как оказалось, задания были взяты со Всероссийского конкурса сварщиков, проходившего в Магнитогорске в 2001 году на базе профессионального училища №97. Тест содержал вопросы, касающиеся не только сварочного дела, но и охраны труда и техники безопасности.

– Практика намного проще теоретического блока конкурса, – делится мнением один из участников Сергей Костерев. – Сварка такого уровня сложности – наша каждодневная работа, поэтому затруднений практическое задание не вызвало.

Для сварщика пятого разряда заварить такой шов – дело нехитрое: Сергею приходится обслуживать оборудование электросталеплавильного цеха...

Тем временем комиссия подвела итоги. Всех участников ожидала сувенирная продукция с символикой Электроремонта. Тройка лидеров получила Почетные грамоты и премии: за первое место шесть тысяч, за второе – четыре, за третье – две тысячи рублей. Лучшим был признан Илья Жданов. Ему вручили еще и кубок победителя. Вторым стал Ильмир Хамзин, третье место занял Валдим Лагай. Те, кто не стал победителем, не особенно расстроились. Конкуре электрогазосварщиков в Электроремонте первый, но не последний. Значит, в следующий раз обязательно повезет.

ЕЛЕНА КОФАНОВА