

ХОЗЯЙСКИЙ ВЗГЛЯД РАБОЧЕГО

ЛИШЬ ОБЩИМИ УСИЛИЯМИ

Рельсовые цепи — наиболее ответственный элемент электрической централизации, которыми оборудованы все стрелочные участки и приемо-отправочные пути малых и крупных железнодорожных станций. От исправности рельсовых цепей зависит устойчивая работа электрической централизации в целом и, что особенно важно, — безопасность движения поездов.

Согласитесь: удобно наблюдать на специальном световом табло, как передвигаются по сложной паутике железных дорог комбината груженные составы и порожняки, какие пути или перегоны заняты, а какие свободны. То там, то тут загораются белые или красные дорожки, помогая диспетчеру ориентироваться в оперативной обстановке на дорогах, а экипажам поездных бригад гарантируя безопасность передвижения по ним. Позволяют видеть перемещение транспорта по железным дорогам комбината именно рельсовые цепи.

Но, к сожалению, железнодорожники зачастую жалуются, что цепи эти «горят». Что это значит? А то, что табло показывает занятость того или иного пути в то время, когда на светящемся красным светом участке нет ни одной подвижной единицы транспорта. Занятость эта ложная. Стоит ли говорить, насколько опасно доверять таким показаниям?

Причин плохой работы рельсовых цепей несколько, назову лишь основные. Прежде всего — некачественная изоляция стыков и стогов рельсов. Из-за того, что под стыками подчас не «подбиты» шпалы, что рельсы не закреплены, как следует, изоляция изнашивается раньше срока. К тому же, после того, как по путям пройдет любая снего- или мусороочистительная техника, приварные стыковые соединители, как правило, остаются оборванными, восстановительные работы, то есть приварка соединителей, длятся неделями, месяцами. То дрезна со сварочным агрегатом не может пройти на участок из-за интенсивного движения поездов, то диспетчер или дежурный по станции забудут пропустить ее к месту неполадки.

Третья причина — из-за небрежной сборки стяжек и отсутствия профилактических ремонтов часто разрушается изоляция стягивающих болтов.

Можно назвать и еще одну причину плохой работы рельсовых цепей: сигнальные переключки, изготовленные из простой катанки, вместо оцинкованного тростника сгнивают гораздо быстрее. К тому же, процессу гниения способствуют кучи мусора, агломерата, металлолома, которыми засоряются железнодорожные пути. Особенно мешают металлические стружки, другой металлолом, который выпадает из «вертушек»

или мультимедийных составов, отправленных из копровых цехов на мартены.

Список причин, по которым «горят» рельсовые цепи, можно продолжить. Знают о них руководители железнодорожного транспорта. Только вот сдвигов к улучшению не видно. Достаточно сказать, что за весь прошлый год насчиталось 3152 случая отказов работы рельсовых цепей, а за десять месяцев нынешнего года таких случаев уже гораздо больше. А ведь речь идет только об учтенных случаях!

В летнее время отдельные рельсовые цепи выходят из строя по несколько раз в день: сгон, попадание стружки, нарушения изоляции. Неполадки устраняются наспех, временно, а серьезного ремонта порой приходится дожидаться месяцами. При этом ссылаются, как правило, на отсутствие техники, на нехватку времени и рабочей силы, оборудования (изоляция, нужных накладок, болтов и т. д.).

Ежедневно на выяснение неисправностей в работе рельсовых цепей и на их устранение только на крупных станциях от основной работы отрывается четверо, а то и больше работников цеха пути и службы СЦБ. И это повторяется из года в год, изо дня в день. Дорогавато обходятся производству эти поломки! К тому же, из-за неисправности рельсовых цепей движение производится под закры-

тыми светофорами, создается не только опасная ситуация на дорогах, но и постоянная нервность в работе всех звеньев железнодорожного транспорта.

Еще одна деталь: автор этих строк начал работать в ЖДТ комбината более трех десятков лет. Тогда сгон изолированных стыков устраняли при помощи зубила и кувалды. Позже на этой работе стали применять гидравлические «разгончики» — стыкоразгонный прибор РН-03. Только в сентябре прошлого года было получено 50 таких приборов общей стоимостью несколько тысяч рублей. Но по-прежнему работать приходится, как и тридцать лет назад, зубилом и кувалдой. Мало того, что приборы тяжеловесны и неудобны в работе, — сейчас у нас нет ни одного исправного «разгончика».

Не раз приходилось мне обсуждать все эти наболевшие проблемы и с рабочими, и с инженерно-техническими работниками службы СЦБ и цеха пути. И все соглашались: да, давно пора привести в надлежащий порядок наше хозяйство: изолированные стыки, стяжки, продублировать стыковые соединители, заменить сигнальные переключки более качественными, наконец, навсегда избавиться от металлического мусора на путях.

Конечно, нельзя сказать, что для сокращения количества отказов работы рельсовых цепей совсем ничего

не делается. В цехе пути стали в этом году изготавливать клеболовые изолированные стыки, уже почти 80 таких стыков установлено на станции Западная. Но работа эта ведется черепашьими темпами, этот и двух пятилеток не хватит для полной замены стыков. К тому же, необходимо время, чтобы испытать новые стыки на прочность. Сколько его потребуется — год или больше, пока сказать трудно. Но очевидно одно: два новых стыка уже пришли в негодность, но и спустя два месяца после поломки никто даже не собирается выяснить ее причины.

Работники службы СЦБ провели дублирование стыковых соединителей на станциях Западная и Сортировочная. Работа эта трудоемкая, требующая много времени и рабочей силы. И по предложению электромеханика В. В. Букина многие станции теперь оборудуются сварочными шлейфами, что даст возможность обойтись без дрезины со сварочным агрегатом.

Но перечисленных мероприятий для серьезного улучшения работы рельсовых цепей недостаточно. По словам главного инженера управления железнодорожного транспорта Г. Г. Журавина на ближайшем заседании технического совета ЖДТ будут заслушаны руководители цеха пути и службы СЦБ. Может, усилия двух коллективов сдвинут проблему с мертвой точки?

М. ГАТТАРОВ,
электромонтер СЦБ
ЖДТ.

В ЗАПИСНУЮ КНИЖКУ СПЕЦИАЛИСТА

Выгодно во всех отношениях

◆ На Соколовско-Сарбайском ГОКе на ремонте стрелочных переводов внедрена выправочно-подбивочно-рихтовочная машина ВПРС-500. Внедрение машины позволило повысить качество ремонта стрелочных переводов, увеличить их межремонтные сроки и сократить расходы по трудозатратам.

Экономический эффект от внедрения выправочно-подбивочно-рихтовочной машины составит 23,2 тысячи рублей в год.

Эффект регулирования

◆ На Криворожском металлургическом комбинате «Криворожсталь» отработана технология регулирования окисленности стали углеродосодержащими материалами в ковше и изложницах с максимальным уменьшением расхода алюминия.

При регулировании окисленности кипящей стали коксом (100—400 г/т) и алюминием (50—100 г/т) в ковше с последующим химическим закуриванием химика дополнительная обрезь головной части составила 0,25 процента, на сравнительных плавках 0,31 процента, брак первого передела снизился на 0,15 процента.

При присадке коксика в изложницы дополнительная обрезь снизилась на 0,21 процента, брак первого передела по рванине снизился на 0,31 процента.

Экономический эффект — 132 тысячи рублей.

По новейшей технологии

◆ На Нижнетагильском металлургическом комбинате в цехе ремонта металлургического оборудования для нанесения износостойких покрытий на режущий инструмент применена вакуумно-плазменная установка ИЭТ-8И2. Упрочнение инструмента осуществляется путем конденсации в вакууме легирующих элементов на упрочняемую поверхность при ионной бомбардировке конденсата.

Установка ИЭТ-8И2 состоит из камеры с двумя испарителями, вакуумной системы, датчиков и блока управления. Длительность технологического процесса 6 часов. Толщина покрытия до 7 мм. На установке можно также упрочнять детали машин.

Внедрение в вакуумно-плазменного упрочнения позволило повысить стойкость режущего инструмента в 2—2,5 раза.

Автоматика обжатия сварных швов

◆ На металлургическом комбинате «Запорожсталь» разработаны новые режимы холодной прокатки полос на непрерывном четырехклетевом стане 1680 с дополнительным обжатием участка сварного шва во всех клетях стана. Обжатие на участке сварного шва составляет в первой клетке 0,35—0,40 мм, во второй — 0,35—0,45 мм, в третьей — 0,25—0,35 мм, в четвертой — 0,1—0,15 мм. Спроектирована, изготовлена и отлажена автоматизированная система, обеспечивающая прокатку участков сварных швов во всех клетях по заданной программе.

Экономический эффект от внедрения новых режимов составляет около 101 тысячи рублей в год.

Обзор подготовлен инженерами ОНТИ.

ЦЕХ — УЧИЛИЩЕ

ЗА СОДРУЖЕСТВО

Технические училища № 19 и 77 — базовые источники пополнения рабочих кадров ремонтно-механических цехов комбината. Только в этом году из училищ пришло около пятидесяти станочников, восемнадцать газоэлектросварщиков, одиннадцать кузнецов, а также выпускников других специальностей. Училищами и цехами составлена многоплановая программа сотрудничества.

Перед праздником 70-летия Октября на заседании парткома УГМ мы обсудили, как эта программа выполняется, какова реальная задача. С докладом о положении дел по этому вопросу выступил заместитель главного механика И. Е. Чурилин.

В докладе, выступлениях членов парткома, представителей цехов и технических училищ отмечалось, что программа содружества выполняется далеко не в полной мере. Училища слабо обеспечивают отдельными инструментами, оборудованием. Не всегда выполняются договоры по наладке оборудования. В 19-м училище плохо формируются группы таких дефицитных для УГМ профессий, как формовщики и модельщики. Комсомольские организации и советы ветеранов цехов УГМ имеют слабые контакты по идейно-нравственному и профессиональному воспитанию учащихся СПТУ.

Приказом, подписанным директором комби-

ната И. Х. Ромазаном и заместителем начальника областного управления профессионально-технического образования А. Н. Хлоповских, директорам базовых профтехучилищ предписано быть на оперативных недельных рапортах у руководства переделов комбината. Ведь это давало бы возможность более полно чувствовать кадровую политику и запросы предприятия. Директора училищ № 19 и 77 А. Е. Салаяев и В. В. Телелюхин на рапортах в УГМ не бывают. То есть руководство базовых училищ к живой, повседневной связи с цехами и управлением УГМ не стремится. Особенно зримо проступает непонятное отчуждение руководства 19-го училища, где директором А. Е. Салаяев. В начале июня текущего года у нас в парткоме состоялся более частых и плодотворных контактов. С тех пор А. Е. Салаяев в парткоме ни разу не был.

Принятое парткомом УГМ постановление обязывает руководство УГМ и его цехов составить договоры содружества с базовыми СПТУ по вопросам трудового обучения, воспитания молодежи, рабочих кадров, оказания помощи в улучшении материальной базы училищ.

Ю. СЫЧЕВ,
секретарь парткома
управления главного механика.

НА ПРАВОМ ФЛАНГЕ ПЯТИЛЕТКИ



Труженикам цеха ремонта электрооборудования металлургических цехов хорошо известен коллектив бригады электромонтеров, руководимый Хусаном Мубарак-овичем БУРАНГУЛОВЫМ. Неоднократные победители внутрицехового социалистического соревнования труженики бригады внесли весомый вклад в победу коллектива аппаратного отделения, которое награждено Почетной грамотой ЦК КПСС, Совета Министров, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ за достижение наивысших результатов в социалистическом соревновании в честь 70-летия Великой Октябрьской социалистической революции. Фото Н. Нестеренко.

НЕ СНИЖАЯ ТЕМПОВ

Ударным трудом встретили годовщину Великого Октября труженики цеха пути управления железнодорожного транспорта комбината. В течение нынешнего года они дважды названы в числе победителей юбилейного соревнования.

За девять месяцев они отремонтировали более 33 километров железнодорожных путей и 177 стрелочных переводов. План октября завершен на неделю раньше, выполнение составило 103 процента.

Большой вклад в общий успех внес коллектив ремонтно-путевой колонны, возглавляемый бывшим старшим мастером В. Забурдаевым. Среди передовиков производства следует назвать бригадиров Д. Уторбаева, С. Гурова, В. Татаркина, монтеров пу-

ти Р. Камаева, О. Панкову, механизатора П. Малышкина.

В дни предпраздничной вахты высокопроизводительно и качественно трудились коллективы ремонтного участка № 5 старшего мастера В. Романова, ремонтного участка № 7, которым руководит старший мастер В. Кудрин.

Не снижая темпов, трудятся передовые коллективы участков и в ноябре. План первой половины текущего месяца ими выполнен на 103,8 процента. По-прежнему тон в работе святой подразделения задают люди, названные в числе лучших в канун юбилея Великого Октября.

С. МАЛЫШ,
общественный
корреспондент.