

НАКАНУНЕ

Тридцать лет назад, в ночь на 30 мая 1969 года был пущен в эксплуатацию стан «2500» холодной прокатки стального листа. С этого дня ведет отсчет история пятого листопркатного цеха. За это время здесь произведено 52 миллиона тонн прокатной продукции, воплотившейся в автомобили и трактора, холодильники, газовые плиты и многие другие изделия.

...С полным основанием могу сказать, что из журналистов я остался единственным живым свидетелем трудного пуска стана «2500». Нет, журналистов на пуск уникального по тому времени цеха, возведение которого было объявлено Всесоюзной ударной комсомольской стройкой и курировалось газетой «Комсомольская правда», понаехало очень даже много. Но их присутствие как раз и было нежелательно на пуске стана. Искушенные специалисты предполагали, что в первую смену всякое может случиться. Во всяком случае, никто, пожалуй, и не рассчитывал, что пуск пройдет без сучка и задоринки.

Скорее всего, во многом поэтому пуск стана наметили в ночную смену, да еще с субботы на воскресенье. В субботу ни одна управленческая служба не работала, поэтому ни один приезжий журналист не смог выпустить пропуск в новый цех. На историческое событие смогли попасть всего два местных журналиста, имевших постоянные пропуска на комбинат: Андрей Корнилов из «Магнитогорского рабочего» (ныне, к сожалению, покойный) и ваш покорный слуга.

Ночь пуска выдалась бесконечно трудной — не зря все-таки подстраховались руководители комбината и нового цеха. Стальная полоса первого пробного рулона рвалась, как промокательная бумага, то в начале стана, то в конце, перед четвертой клетью. Прокатчики были, видимо, готовы к этому: запасли немало хорошо заправленных зубил-наконечников к отбойным молоткам. Оборванные концы вальцовщики обрубали теми зубилами ровненько, как хорошим консервным ножом — жестяную крышку.

Только под утро полоса прошла между вальками всех четырех клетей довольно ровно и спокойно. Пусть не с привычной для сегодняшнего дня скоростью курьерского поезда, но все-таки достаточно быстро и без порывов. Зато до предела напряжены были нервы прокатчиков. Мы заметили это по их каменным лицам и глазам, нацеленным только на вальки. ...Конец рулона прогремел по моталке, рулон опоясали стальным обручем — все вздохнуло с облегчением. Мы с Андреем Кузьмичом испытали вместе с прокатчиками радость большой победы. «Картинный» пуск стана и большой торжественный митинг с открытием мемориальной доски о присвоении стану имени газеты «Комсомольская правда» состоялись позже, когда стан был уже обучен командам вальцовщиков и операторов. Но тот нелегкий пуск стана «2500» холодной прокатки запомнился мне на всю жизнь.

...Пятый листопркатный открыл совершенно новый этап в развитии комбината. На тридцать седьмом году своей истории он

ВТОРОЙ МОЛОДОСТИ

наконец-то стал производителем холоднокатаного стального листа. Второй и третий листопркатные цехи с трехклетевым и пятиклетевым станами холодной прокатки ориентированы в основном на производство жесты. А стан «2500» строился для обеспечения специальным листом автомобильных и других машиностроительных заводов, предприятий, выпускающих бытовую технику.

Освоение выпуска автомобильного листа потребовало нового, более высокого уровня технической дисциплины не только в самом пятом листопркатном цехе, но и по всему металлургическому циклу. Именно в конце шестидесятых особенно ужесточились требования к качеству чугуна по содержанию в нем серы. В эти же годы развернулась на комбинате целая эпопея по разработке технологии выплавки и прокатки автомобильного листа марки 08Ю.

К качеству этого металла предъявлялись особые требования. Первый начальник ЛПЦ-5 М. Ф. Кочнев доходчиво объяснял мне тогда, что автолист должен не просто штамповаться, но выдерживать особую глубокую вытяжку. И после штамповки металл должен сохранять свою структуру в течение многих десятилетий. Вот почему автолист из стали 08Ю называют еще нестарееющим.

Словом, ЛПЦ-5 поднял на комбинате планку требований к культуре производства, культуре труда на более высокий уровень.

Нелишне вспомнить, что именно через пятый листопркатный пришли на комбинат привычные теперь защитные каски. Работников разных служб цеха здесь легко было определить по цвету тех самых касок: технологи ходили в светло-коричневых, энергетика — в голубых, руководители — в белых — небольшая, но, думается, примечательная деталь в непростой истории цеха, которую целиком можно рассматривать как историю непрерывной борьбы за качество продукции и за ее потребителя.

Чего уж греха таить, стан «2500» к моменту своего строительства уже порядком отстал от уровня стремительно возросших требований к качеству автолиста. Чтобы хоть как-то соответствовать им, уже в ходе строительства в проект стана внесли изменение: как говорится, буквально на ходу к изготовленному трехклетевому стану была «привязана» четвертая клеть, что значительно подняло его технологические возможности. Если бы тогда в Магнитке был создан не четырехклетевый, а пятиклетевый стан!

Но история не терпит сослагательного наклонения. За высокое качество автолиста пришлось бороться на созданной в ЛПЦ-5 основе. Сколько же было внесено конструктивных изменений в непрерывные травильные линии, в агрегаты резки, колпа-

ковые печи, в четырехклетевый стан, чтобы поверхность магнитогорского автолиста мало чем отличалась от внешнего вида австрийского, немецкого, японского.

Рядом со станом «2500» в ЛПЦ-5 довольно долго стоял на постаменте кузов автомобиля «Жигули», полностью отштампованный и сваренный из магнитогорского листа. Затем, по мере постепенного вытеснения нашего автолиста импортным, все меньше оставалось деталей в его кузове из металла магнитогорской маркировки. Кузов тот пришлось убрать.

...Сегодня ситуация коренным образом изменилась и на отечественном, и на мировом рынках. Финансово-экономический кризис августа прошлого года сделал крайне дорогим и невыгодным импорт металлопроката, в том числе и автолиста. Российские автомобилестроители вынуждены пойти на импортозамену. Растет спрос на холоднокатаный стальной лист на внешнем рынке, особенно на азиатском. Пятому листопркатному вновь приходится разворачиваться. Но потребителю требуется все-таки не любой, а именно высококачественный лист.

— В условиях рыночной экономики, — говорил начальник ЛПЦ-5 А. И. Антипенко на вечере, посвященном юбилею цеха, — наш коллектив сумел расширить сортамент выпускаемой продукции, переориентироваться на производство экспорта. Не все давалось просто и гладко, но сегодня можно сказать, что наш лист пользуется широким спросом как в России, так и за рубежом. Поэтому стоит задача максимально увеличить производство холоднокатаного листа.

— Руководство комбината, — продолжал Анатолий Иванович, — приняло решение о проведении глубокой реконструкции нашего цеха, что позволит получать более качественный и рентабельный автолист. Впереди у нас большая и сложная работа по реконструкции в условиях действующего цеха.

Выражая уверенность в том, что и эта трудная задача будет с честью выполнена, руководитель опирался на прочнейшую основу — сплоченный коллектив прекрасных специалистов, делающих одно общее дело. Такие мастера, как старший травильщик металла Петр Синтурин, старшие вальцовщики Анатолий Лукин и Виктор Павлов, вальцовщик Виктор Изотов, старший резчик металла Михаил Гулин, машинист мостового крана Анатолий Зайцев, бригадир отгрузки Владимир Шибанов, бригадир слесарей Валерий Мамонтов, сотни других профессионалов сумеют обеспечить возрождение пятого листопркатного на новом качественном уровне.

М. КОТЛУХУЖИН.

ММК — В ЭНЦИКЛОПЕДИИ ГОРОДА МАГНИТОГОРСКА

ЗИМИН

Николай Яковлевич

(р.23.11.1933)

Герой Социалистического Труда. Прокатчик.

Родился в Магнитогорске в рабочей семье. В 1969 окончил школу рабочей молодежи.

С 1948 по 1950 учился в ремесленном училище № 13 Магнитогорска по специальности вальцовщик. После окончания училища, с 1950 по 1952 трудился на ММК подручным резчика сортопркатного цеха. В 1952-1955 служил в Советской Армии. С 1956 работал в ЛПЦ №3 ММК подручным вальцовщика, вальцовщиком, страшим вальцовщиком. С 1968 — старшим вальцовщиком на четырехклетевом стане холодной прокатки листопркатного цеха №5. В 1989 переведен мастером производственного обучения в техническое училище №13.

На любой работе Н. Зимин проявляет высокое профессиональное мастерство, вносит немало рационализаторских предложений по совершенствованию производственного процесса и оборудования. Десятки рабочих научились у него передовым методам организации труда. Вся продукция, выпускаемая Н. Зиминим, была только высокого качества. Он добивался на стане наивысшей производительности и неоднократно выходил победителем в внутрикомбинатском соревновании. Наивысших результатов достиг в годы десятой пятилетки, значительно перекрыв вместе с бригадой значимые задания.

За высокие трудовые показатели и личный вклад в повышение производительности труда и качества продукции в 1982 Н.Я. Зимин удостоен высокого звания Герой Социалистического Труда. Награжден также орденами Ленина и «Знак Почета».

По материалам архива и научно-технического музея ОАО «ММК», газет «Магнитогорский рабочий» и «Магнитогорский металл» подготовил В. ФИЛАТОВ.

СОПОВ

Иван Семенович

(07.1.1910-27.7.1993)

Герой Социалистического Труда. Прокатчик.

Родился в селе Леженьки Тимского района Курганской области. Образование начальное.

С 1929 по 1932 работал в Московской области на станции Софрино на кирпичном заводе садчиком.

В Магнитогорск приехал в 1932 г. и начал трудовую деятельность сначала чернорабочим в управлении «Стальмост», а затем на строительстве блюминга.

С 1932 по 1934 служил в рядах Красной Армии. После службы в армии работал в Магнитогорском «Водоканалстрое» подручным автосварщика, молотобойцем в кузнице. С 1935 по 1938 являлся помощником бригадира обжимного цеха ММК по приемке горячего металла. С 1938 г. трудился на блюминге № 2, на стане «630» вальцовщиком.

С 1940 г. до ухода на пенсию работал старшим вальцовщиком блюминга № 3.

И. Сопов превосходно знал агрегат, стан, внес немало ценных предложений для улучшения его работы. Эти предложения помогли инженерам создать наиболее рациональный технологический режим прокатки. Многие инженеры и техники прошли его школу передовой организации труда, на практике овладевали секретами прокатного производства. Помогал молодым рабочим осваивать сложное металлургическое оборудование. Бригада, в которой трудился И. Сопов, одной из первых на комбинате включилась в социалистическое соревнование за прокатку на каждого рабочего 3460 тонн металла в год и успешно выполняла это обязательство. И. Сопов всегда стремился перенимать все лучшее в работе своих товарищей. Сам передавал богатый опыт рабочим Чехословакии и Болгарии.

Выполнял большую общественную работу. В течение трех созывов являлся депутатом областного Совета депутатов трудящихся. Неоднократно избирался профгорм бригады.

За выдающиеся достижения в труде в числе первых магнитогорских металлургов был удостоен в 1958 высокого звания Героя Социалистического Труда. Его заслуги отмечены также орденом Трудового Красного Знамени и медалями. Он удостоен звания «Почетный металлург».

По материалам архива и музея ММК, газеты «Магнитогорский рабочий» подготовил В. ФИЛАТОВ.

