



ТУРБИНА МОЩНОСТЬЮ В 1 МИЛЛИОН 200 ТЫСЯЧ КИЛОВАТТ

Ленинград. На металлическом заводе имени XXII съезда КПСС создается самая крупная в мире турбина мощностью 1 миллион 200 тысяч киловатт. Она будет выпущена предприятием в конце девятой пятилетки.

На снимке: инженер лаборатории паровых и газовых турбин К. А. Тимофеева ведет испытания модели цилиндра турбины мощностью в 1 миллион 200 тысяч киловатт.

Фото П. Федотова (ТАСС).

Ухабы на пути „БелАЗов“

«Все начинается с дороги» — повторяют общезвестную истину шоферы тяжелых БелАЗов, которые работают на руднике Малый Куйбас. И с ними трудно не согласиться. Показатели работы этих многотонных машин во многом зависят от состояния дороги. А трассы Малого Куйбаса далеко не те, какими их хотели бы видеть водители.

О том, какие неприятности доставила технологическая дорога нового рудника автотранспортному цеху, можно судить по горам вышедших раньше срока из строя покрышек, каждая из которых стоит 1250 рублей. В комплекте резиновой «обуви» БелАЗу полагается по нормам пройти 90—120 тысяч километров, но те около ста прохудившихся до времени покрышек не прошли и 30 тысяч километров. Такой быстрый износ колесной оснастки объясняется состоянием дорог: крупный щебень и скальный грунт — это и есть трасса Малого Куйбаса.

В общей сложности длина рабочих дорог на участке Малого Куйбаса составляет не многим более 4 километров. С 25 января, когда здесь начались работы, потеряно на этих дорогах немало. Невозможно подсчитать, сколько раз выхледили из строя амортизационные подвески самосвалов, что резко снижало их скорость. Машины/рискуя перевернуться: их часто заваливает на бок. Около 40 тысяч рублей потеряно из-за преждевременного износа покрышек. Отсутствие поливальной машины привело к тому, что 13 и 14 апреля перевозка горной массы была остановлена на четыре смены. Дело в том, что густая пыль, поднимаемая во время движения транспорта, исключает всякую возможность безопасной работы.

Выход был скоро найден и довольно оригинальным путем. Пригнали новый БелАЗ, заварили кузов, превратив его в своеобразный бак, и поливальная машина готова. Но не слишком ли дорого она обошлась комбинату? Ведь самосвал стоит двадцать восемь тысяч рублей.

Создается впечатление, что мы мало думаем о завтрашнем дне. Ведь к концу года рудник Малый Куйбас должен выйти на проектную мощность, в этом году будет выдано 1 миллион 700 тысяч тонн руды. Это значит, что будут работать восемь экскаваторов, сегодня их в карьере — три. По шесть машин должны обслуживать каждый экскаватор. То есть понадобится к концу года сорок восемь БелАЗов.

Но давайте посмотрим, чем мы сегодня располагаем? Планом горно-обогатительного производства предусматривается довольно высокое производство в конце года. Сегодняшний

не очень высокий план горняками выполняется благодаря тому, что на грузовом участке автотранспортного цеха имеется тридцать машин, не считая десяти новых, которые пока без шоферов стоят в консервации. Как видно, для обслуживания четырех экскаваторов пока самосвалов хватает. Но картины будущего предстают в мрачных тонах.

Дело в том, что коэффициент выхода БелАЗов на линию в горных условиях по всей стране принят за 0,5, то есть половина автомобильного парка работает, а другая половина находится на ремонте и техническом обслуживании. И от этого никуда не уйти.

Сегодня на Малом Куйбасе три БелАЗа стоят на приколе из-за отсутствия запчастей. «Разухабистая» дорога делает свое дело. Вышедшие из строя машины «оздоравливаются» за счет узлов и деталей, снятых с трех своих недвижимых собратьев, и не только с трех. Порой приходится обращаться к БелАЗам на грузовом участке транспортного цеха и снимать с них некоторые детали. Так можно добраться и до десяти силачей, стоящих в резерве.

Руководство автотранспортного цеха прилагает все усилия, чтобы добыть запасные части, приходится устраивать торги и обмениваться с горняками Междоузельского рудника и Сибая. Но это не выход из положения. Злосчастная дорога продолжает тянуть из финансового кармана комбината немалые деньги. На деньги, потерянные на Малом Куйбасе за три месяца работы, можно было построить великолепную четырехкилометровую бетонную трассу.

Итак, на сегодня мы имеем сорок машин, из них 10 пока законсервированы, три стоят на руднике для «украшения» горного ландшафта, одна мирно поливает дороги, несколько стоят на грузовом участке в городе. Остальные самосвалы в постоянной работе. Получается, что уже сейчас коэффициент выхода на линию завышен. Что же будет завтра? Для перевозки горной массы понадобится сорок восемь рабочих машин, а всего с учетом коэффициента — около ста. Для такого парка машин нужно надежное обслуживающее хозяйство.

Теперь посмотрим, какова оснащенность средствами механизации. В автохозяйстве грузового участка ремонт и техническое обслуживание БелАЗов ведется вручную. Нужно только посмотреть, как производится шоферами замена покрышек. Вокруг одного колеса, вес которого больше полутонны, дружно суетится целая бригада. Причем нужно заметить, что о технике безопасности думать не приходится. О производительности ремонта и потерях времени то-

же нечего говорить. Сам факт, что половина машин должна находиться в парке на ремонте и техническом обслуживании, предполагает наличие специальной ремонтной базы. Но такой она не имеется.

Полтора года назад транспортники заказали в основном механическом цехе приспособление для съема колес, которое устанавливается на автопогрузчик. Погрузчик имеется, но приспособления до сих пор нет.

На территории грузового участка нет боксов, где можно было бы произвести капитальный и оперативный ремонт в любых погодных условиях. Шоферам приходится довольствоваться инструментом из комплекта машины. Вот почему с 5 по 14 апреля удалось заменить резину и тормозную систему только на десяти машинах.

На Малом Куйбасе ведется строительство ремонтной мастерской, но конца его пока не видно. Но опять же помещения для слесарки по ремонту топливной аппаратуры не предусматриваются. Слесарь топливной аппаратуры работает в легковом парке на Березках, то есть в двадцати трех километрах от рудника. Водители не весело шутят: «Приходится погнать к Магомелю» — почти тридцатитонный горный корабль, по узким и разбитым дорогам катит в тесную слесарку. Сделать эту слесарку передвижным пунктом невозможно — слишком чувствительно к тряске оборудование.

Много и организационных вопросов предстоит решить руководству ГОП и автотранспортного цеха. Надо урегулировать, наконец, график работы водителей и их доставку на рудник и обратно. Требуется усовершенствования системы выдачи путевых листов шоферам. Необходимы на руднике бытовые помещения.

Начальник горно-обогатительного производства Г. В. Краснов объясняет сегодняшнее положение отсутствием опыта работы с использованием больших автомобилей. Это так. Но приобретение опыта обходится комбинату очень дорого, и в первую очередь об этом должны подумать шоферы машин, зачастую превышающие скорость и т. п.

Не была своевременно привлечена к работе и техника из управления капитального строительства: катки, бульдозеры и поливальные машины. А для поддержания дороги в хорошем состоянии необходимо иметь все это на трассе в рабочем состоянии. Пятидесятилетний грузный самосвал требует крепких дорог. И промахи, которые были допущены на участке в начале этого года, не следует повторять.

А. ПАВЛОВ.

СЕКРЕТ ОДИН — ДОБРОСОВЕСТНОСТЬ

В коллективе копрового цеха № 1 хорошо знают машиниста мостового электрокрана Александра Федоровича Звекова. Ему еще не было и шестнадцати лет, когда он в военном 1941 году пришел в копровый цех вместо ушедших на фронт старших товарищей. И вот уже на протяжении тридцати двух лет он честно и добросовестно выполняет свою нелегкую и ответственную работу. Ведь у нас в копровом цехе профессия машиниста мостового крана, наравне со старшим машинистом пакетир-прессов, является ведущей.

«Раньше мы не имели таких мощных кранов, как сейчас, — вспоминает Александр Федорович. — Производительность труда была низкой, управлять краном было тяжело (на кранах стояли контролеры). Совсем другое дело теперь — не работа, а одно удовольствие».

На днях в левобережном Дворце культуры метал-

лургов ударнику коммунистического труда Александру Федоровичу Звекову в торжественной обстановке было вручено удостоверение «Ветеран комбината».

Более двадцати лет трудится в копровом цехе и другой машинист мостового электрокрана Григорий Федорович Севостьянов. Заслуженный рабочий, он пользуется большим авторитетом в нашем коллективе. Севостьянов работает под колоннадой № 5 вместе со Звековым. Оба они на протяжении многих лет добиваются хорошей выработки в своем коллективе. И никаких особых секретов у них нет — только исключительная добросовестность.

Вот сейчас мы испытываем острую нехватку порожних шихтовых вагонов (полусоток). У копровиков только один выход — грузить шихтовые вагоны до предела, т. е. с меньшим количеством шихтовых ва-

гонов больше отгружать металлолома мартеновским цехам. Немалых успехов в этом очень важном деле добились машинисты Григорий Севостьянов и Александр Звеков. Они вместе с подкрановыми рабочими Иваном Соловьевым и Петром Палий ежедневно грузят в шихтовые вагоны по 50—55 тонн, чем экономят десятки порожних шихтовых вагонов для другой смены.

Как они этого добиваются? Очень просто. Условие здесь одно — грузить в вагоны не что попало, а только тяжеловес. Некоторые машинисты грузят все подряд — лишь бы был металл габаритным, а вот Григорий Севостьянов и Александр Звеков весь габаритный легковес подают для прессования в пресс, полусотки же грузят только тяжеловесом, а для мартеновского передела это как раз то, что нужно. Мульды становятся тяжеловесными. Многие машинисты кранов уже подхватили замечательный почин машинистов Григория Севостьянова и Александра Звекова.

Н. ПАРАСОЧКА,
бригадир копрового цеха № 1.

Соревнование

Нужна работа, и особенно работа по усвоению экономических знаний. У нас действует университет культуры экономики. Два раза в месяц перед рабочими бригадами выступают руководители цеха, экономисты, преподаватели и профессора горно-металлургического института. И результаты можно наблюдать уже сейчас. Коллектив двенадцатой печи, например, решил за счет увеличения стойкости свода обойтись без очередного ремонта. Экономический эффект — 75000 рублей!

Сейчас наша профсоюзная организация распространяет этот передовой опыт среди всех сталеварских коллективов, видя в этом путь значительного прироста производства металла. В связи с этим хотелось бы заметить, что гласности социалистического соревнования мы придаем большую роль. В красном уголке ежедневно отмечаются победители, висят диаграммы, характеризующие рост нашего

производства, ежесуточный ход работы. Наши передовики знают все в цехе, мы отмечаем их на сменно-встречных, посылаем поздравительные открытки в семью, сообщаем об их успехах в редакции заводской и городской газет. Отметить каждого достойного, показать всем его опыт — вот один из принципов работы цехкома по разворачиванию соцсоревнования.

На этом задаче цехкома далеко не ограничиваются. Профсоюзная организация, как организатор социалистического соревнования, должна и контролировать его ход, устранять все помехи, мешающие его нормальному ходу. Вот перечень нескольких повесток заседаний цехкома. «Анализ неудовлетворительной работы цеха в январе», «О работе теплотехнической службы», «О ходе выполнения социалистических обязательств бригадой Карташова», «О ходе смотра по качеству продукции», «О ходе выполнения органи-

зационно-технических и массово-политических мероприятий», — список этот можно продолжить. На каждом из них строго спрашивалось за любую неурядицу именно с лиц, допустивших ее, принимались решения, исключающие ее повторение.

Серьезное внимание уделял цеховой комитет неудовлетворительной работе 4, 5, 6-й печей, строгий разбор и анализ которой позволил этим коллективам выйти из числа отстающих.

Можно сказать с полной уверенностью, что социалистическое соревнование развивается у нас с каждым днем. Идет упорная борьба между двумя нашими лидерами — коллективами 12-й и 13-й печей. Заслуга всего коллектива цеха в том, что рост производства составил 20218 тонн, что выход брака снижен на 3000 тонн. Выполнение плана и социализма — серьезное испытание для цеха. Но с полной уверенностью можно сказать, что коллектив наш настроен победою, есть опыт, знания, умение.

Д. ГУДКОВ,
предцехкома мартеновского цеха № 2.