



Передовая работница третьего листопрокатного цеха оператор агрегата резки Валентина Коновалова ведет большую общественную работу. В этом году В. Коновалова вторично избрана депутатом городского Совета депутатов трудящихся.

Фото Н. Нестеренко.

УСПЕШНАЯ РАБОТА обжимного цеха во многом зависит от цеха подготовки составов. Этого не надо доказывать. Это еще раз подтверждено работой трех первых месяцев нового года на блюминге № 3.

В январе, когда почти беспеременно шел поток металла со средней температурой слитков 783 градуса, третий блюминг выдал сверх плана за месяц более пяти тысяч тонн металла. В феврале была хорошо организована подача плавок, средняя температура слитков составила 788 градусов, в итоге прокатано 5200 тонн сверхплановых заготовок. Еще лучше коллектив третьего блюминга сработал в прошлом месяце. На сверхплановый счет записано 6840 тонн заготовок. Слитки поступали к нам со средней температурой 806 градусов.

Из этого видно: чем более хорошо нагретыми поступали на блюминг слитки, тем легче было работать нам, тем выше производство. Мы были благодарны за ритмичную работу коллективу цеха подготовки составов. Как обстоят дела в начале нового месяца?

За первые сутки апреля блюминг недодал 800 тонн металла, итог работы во вторые сутки плюс 700 тонн заготовок, недодало 225 тонн за третьи сутки и 100 тонн за четвертые сутки. Почему такой резкий спад?

В последние дни ухудшил свою работу цех подготовки составов. Упала температура подаваемых слитков. Вот факты.

В первой смене нового месяца плавка номер 019154 поступила с температурой слитков всего в 650 градусов. Перед ней был разрыв в подаче металла 1 час 20 минут. Может быть, некуда было подавать состав? Этому «может» противоречит другой факт: один из железнодорожных путей блюминга был освобожден в 23 часа 35 минут, значит, плавка была задержана по вине ЦПС.

ПЛОХОЕ НАЧАЛО

Обжимщики обеспокоены неритмичной работой цеха подготовки составов: план может оказаться под угрозой срыва

В третьей смене первого апреля было уже четыре случая разрыва в подаче металла продолжительностью от сорока минут до одного часа десяти минут.

Плохо подавались холодные слитки. «Холодняк» был заказан в 18 часов, а подан он был только в 22 часа 30 минут, тогда как по существующему положению холодные слитки должны подаваться через два часа после заявки.

Второго апреля плохо работала вторая смена. Было допущено три разрыва в подаче металла продолжительностью от одного часа до 1 часа 10 минут.

В первой смене третьего апреля перед плавкой № 1174 был допущен разрыв в подаче металла 1 час 10 минут. Во второй смене было два разрыва: 50 минут и 1 час 10 минут. Простой бригады

составил 1 час 20 минут. Недодало было 700 тонн заготовок.

Четвертого апреля вторая смена вынуждена была простоять 50 минут. В этот же день в течение пяти часов не подавался холодный металл.

Вот еще одно нарушение в поставке металла на третий блюминг: не расплываются составы, прибывающие к нагревательным колодцам. Чтобы ускорить осво-

бождение состава от слитков, надо «разрывать» его напополам, чтобы посад шел на обеих сторонах колодцев. Как раз этот установленный порядок не выполняется, что затягивает время посадки плавок.

Нарушается также порядок поставки холодного металла. Чтобы расширить фронт разгрузки горячих слитков, предлагается на каждый железнодорожный путь ставить не более четырех тележек «холодняка», а у нас зачастую бывают случаи, когда ставятся 6-7 тележек.

Но основная причина отставания от плановой программы нашего блюминга — это низкая температура поступающих слитков и неритмичность их подачи.

Средняя температура слитков, поступающих на третий блюминг,

в 1963 году составляла 819 градусов, в 1964 году — 800 градусов, в 1965 году — 777 градусов, а в прошлом году уже приблизительно 770 градусов. В последние дни температура слитков еще более снизилась.

Час простоя третьего блюминга обходится в 500 с лишним рублей, потери таких денег могут пагубно повлиять на экономическую жизнь обжимного цеха и всего комбината в условиях новой системы планирования и экономического стимулирования.

Несвоевременная информация о подаче плавок и о возникших задержках ведет к дополнительному расходу газа в нагревательных колодцах и опять же, в конечном счете, к срыву графика работы блюминга.

Ожидая к назначенному времени металл, нагревательные колодцы держат в готовности. Когда же задерживают подачу слитков и не сообщают об этом, упускается рациональный момент садки «холодняка».

Мы обращаемся к коллективу цеха подготовки составов с просьбой наладить ритмичную подачу металла на третий блюминг, улучшить взаимную информацию между стрипперным отделением и блюмингом. Это необходимо, чтобы не сорвать план апреля.

Л. ГАПОН, ст. оператор блюминга № 3.

С. КОЛУПАЕВ, мастер нагревательных колодцев.

Н. СИМОНОВ, ст. сварщик нагревательных колодцев.

Среди коллектива цеха подвижного состава железнодорожного транспорта хорошо отзываются о машинисте паровоза ударнике коммунистического труда Федоре Николаевиче Калед. Экономия топлива, увеличение межремонтного пробега паровоза — характерная особенность работы передового машиниста.

На снимке: Ф. Н. Калед.

УЗКИЕ МЕСТА В РАБОТЕ СТАЛЕПЛАВИЛЬЩИКОВ ТРЕТЬЕГО ЦЕХА

Коллектив нашего комбината перешел на работу по-новому.

Вопрос рентабельности и прибыли производства сегодня решает все дело. Тот, кто окажется лучшим хозяином, будет в выигрыше.

Коллектив нашего цеха в общем-то работает неплохо: план выполняется систематически. Однако, если рассматривать положение дел в цехе с позиций сегодняшнего дня, становится ясным, что нам предстоит многое сделать, работать еще лучше.

Взять хотя бы разливающий пролет. Этот участок является «узким» местом в нашем цехе. Сталевары постоянно совершенствуют свое мастерство, с каждым днем растет число скоростников. А из-за пехватки разливающих площадок в этом пролете, хорошее движение становится убыточным для производства. Готовые к выпуску плавки порой подолгу томятся в печах, ожидая своей очереди, что сказывается не только на качестве металла, но и сопряжено с большими трудовыми затратами — дополнительным расходом шихты и чугуна. Можно ли избежать этого? Можно. Необходимо внедрить способ скоростной разливки стали, освоение которого позволит значительно увеличить пропускную способность разливающего пролета.

Не все благополучно и с обеспечением мартенов металлохитой. Шихтовая яма, по сути дела, не эксплуатируется, она хронически пустует. Сталеварам приходится работать прямо «с колес», до последней минуты не зная, чем им придется загружать ванну — «легким» или «тяжелым» металлом. Поэтому очень часто приходится перестраивать тепловой режим. А это приводит к резкому охлаждению или перегреву свода, перерасходу топлива. В результа-

те падает продолжительность стойкости свода, затягивается за-валка агрегатов.

Большие трудности возникают перед мартеновцами и из-за несвоевременной поставки чугуна. Бывает, что по вине домещиков печи простаивают по четыре часа и более.

Так, например, двадцать шестого марта три часа простоял двадцать пятый агрегат, столько же восемнадцатая печь. Причина — отсутствие чугуна. Плавки «замякли», коллективы печей были выбиты из привычного трудового ритма.

Большим тормозом служит и медленное внедрение в производство планов НОТ. Например, в нашем цехе уже второй год ведется внедрение механизированного способа подсыпки порогов. Машина, осуществляющая эту операцию, готова, опробована, но до сих пор стоит без дела. А ведь она могла бы значительно облегчить труд сталеваров. Затянулся вопрос с подведением к нашему цеху кислородопровода, так необходимого для технических нужд. Третий год решается он. А пока ремонтники, как и прежде, носят баллоны с техническим кислородом на своих плечах.

Нужен кислород везде: и при ремонтах на разных участках, и при выпуске плавок для разделения сталевыпускных отверстий, и при многих других обстоятельствах. Подведение кислородопровода позволило бы значительно сократить непроизводительные затраты, облегчить труд ремонтников, сберечь в году не одну тысячу рублей государственных средств.

Зачастую виновниками срывов производства являемся и мы сами.

Многие сталевары не научились еще экономно расходовать металлохиту и чугун, вспомогательные материалы и топливо. Не все благополучно обстоит и с ремонтами. Не так давно вышел из ремонта после сорокавосьмичасовой профилактики миксерный кран. Проработал меньше суток и встал. Цех по сути дела на несколько часов был парализован. А все потому, что во время ремонта электрики не удосужились проверить троллей. Кран пришлось останавливать еще раз. Это говорит о слабом контроле за качеством проведенных работ со стороны руководителей производства, в данном случае — со стороны помощника начальника цеха по электрооборудованию.

Случай, когда по вине механиков и электриков оборудование выходит из строя, нередки. Это еще раз говорит о том, что сегодня как никогда раньше строгое соблюдение трудовой и технологической дисциплины является залогом успешного производства.

Этот фактор высокопроизводительного и высокоэкономического труда должен стоять на повестке дня всегда и везде: на рабочих собраниях, на заседаниях партийных и профсоюзных групп.

С прогульщиками и виновниками нарушений технологической дисциплины нужно спрашивать со всей строгостью. При подведении итогов соревнования первое, на что нужно обращать внимание, — это на состояние дисциплины в коллективе. Ибо успех будет именно там, где крепка дисциплина.

А. БУРЕ, электросварщик мартеновского цеха № 3.



Уголок ТЕХНИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ

ГОРЯЧЕЕ ЦИНКОВАНИЕ СОРТОВОГО ПРОКАТА

Для изготовления различных металлических сооружений за рубежом применяют оцинкованный сортовой прокат (уголки, швеллеры, тавры, двутавры, круглые, квадратные и другие профили). При этом отдельные элементы конструкций присоединены друг к другу болтами, имеющими цинковое покрытие.

Расходы на горячее цинкование профилей составляют лишь 3 процента стоимости сооружений, которые прослужат минимум 20 лет без затрат на уход за ними. Они не подвергаются коррозии, тогда как масляные краски на металле сохраняются не более 10 лет. Расходы на цинкование значительно меньше, чем на окраску, и экономическая эффективность горячего цинкования сортового проката очевидна.

В условиях агрессивной среды воздуха в районах больших промышленных объектов железобетонные конструкции столбов, мачт высоковольтных линий электропередач, балок и т. д., которые имеют незначительный наружный слой бетона, часто выходят из строя. В целях увеличения долговечности этих изделий применяют горячее цинкование для защиты от коррозии арматурной стали.

Продолжительность сохранения слоя цинка и его стойкость против коррозии прямо пропорциональна толщине этого слоя. Например, стальная конструкция покрыта цинком в количестве 600 граммов на квадратный метр. При ежегодном износе цинкового покрытия в количестве 10 граммов на квадратный метр стойкость покрытия составит 60 лет.

Горячее цинкование крупных изделий осуществляется методом обычного вертикального погружения их в расплав цинка с температурой в пределах 430—450 градусов с выдержкой в цинковой ванне до тех пор, пока они не нагреются до температуры расплава. Перед оцинкованием подвергаются в четырех ваннах травлению соляной кислотой, промываются в двух ваннах и в одной ванне подвергают флюсованию.

При горячем цинковании изделия приобретают более высокие механические свойства, повышается ударная вязкость, увеличивается предел текучести и относительное удлинение.

П. БОГАЧЕВ, старший инженер ОТИ.