

Профессия

Сегодня вряд ли кого удивишь тем, что среди машинистов кранов немало женщин. И всё же, учитывая специфику этой работы, полагала, что увижу женщину с суровым выражением лица и такими же суровыми взглядами на жизнь. Однако навстречу мне бодрым шагом и с открытой улыбкой на лице шла миниатюрная симпатичная женщина.

Елена Шульга трудится машинистом мостового крана в ЛПЦ-11 почти десять лет. «Всё время в подвешенном состоянии», – шутит она. Работу свою Елена любит и считает, что женщина должна оставаться женщиной, даже управляя машиной на высоте четырёхэтажного дома. В подтверждение этого она и после ночной смены в каске и рабочей куртке выглядела свежей и ухоженной и даже взглядом не показала накопившуюся усталость. Правильно говорят мужчины-металлурги: есть настоящие женщины и в пролётах цехов.

– Профессию машиниста крана выбрала ещё в старших классах, – рассказывает Елена Шульга. – Окончила школу и поступила в училище № 105. Хотела работать на ММК, как и брат. Но, получив диплом, устроилась воспитателем в детский сад. И только в 35 лет, так сказать, пришла в профессию и впервые поднялась на кран.

На ММК вернулась по материальным соображениям, признаётся Елена Васильевна. На зарплату воспитателя особенно не разгуляешься.

На комбинате стабильность и социальные гарантии

О своём решении уйти из педагогики на производство не пожалела ни разу, хотя чугунолитейный цех, куда Елена пришла в 2004 году, поначалу напугал. Но все страхи испарились, стоило подняться на кран и взяться за рычаги.

– В одиннадцатый «лист» пришла, когда цех ещё только строился, – вспоминает Елена. – Стен не было, но радиоуправляемый кран уже установили, так что поначалу работала на строительстве: балки ставила, ограждения, металлоконструкции.

Машинист крана – профессия, требующая физической выносливости и ювелирной точности, но при этом по сей день её считают

Всегда на высоте

Даже управляя тяжёлой техникой, женщина должна оставаться женщиной, считает Елена Шульга



Елена Шульга

Андрей Серебряков

скорее женской, чем мужской. Видимо, у женщин больше усидчивости, смеётся Елена Васильевна.

– Главная сложность в работе не в управлении тяжёлыми рычагами, а в управлении своим внутренним состоянием, – признаётся она. – Каждый раз, прежде чем начать смену, нужно настроиться, ведь машинист крана должен быть собранным, стрессоустойчивым и иметь быструю реакцию.

Свой цех Елена по большей части видит с высоты. Учитывая её опыт, так и тянет добавить: с высоты своего профессионализма.

Каждую смену на своём кране Елена отправляет на отгрузку рулоны холоднокатаной стали, иной раз доходит до 150 штук

На вопрос «Трудно ли выдерживать такой темп?» отвечает без тени какого-либо героизма: «Не трудно, но иногда к концу смены болит спина, это издержки профессии. Видимо, сказываются вибрация и сидячая работа». Но это не мешает ей уже в следующую смену играючи подниматься на 25-метровый кран.

– Елену Васильевну знаю почти десять лет, – говорит сменный мастер участка покрытия и непрерывного отжига ЛПЦ-11 Алексей Трофимов. – Доброжелательный, жизнерадостный человек. Как специалиста могу охарактеризовать её только одним словом – профессионал. Это ведь только кажется, что крановщики оторваны от земли. На самом деле опытные специалисты всегда контролируют то, что происходит внизу. Елену Васильевну отличает особая аккуратность, это её рабочий почерк.

В свободное от работы время Елена вышивает картины. Но предпочитает всё же активный отдых: с удовольствием катается на лыжах в Экологическом парке, выезжает с коллегами на экскурсии в другие города. С коллективом повезло, считает она, люди в цехе подобрались дружные, отзывчивые, в случае чего всегда поддержат и помогут.

Елена Шульга считает себя счастливым человеком: у неё хорошие дети и любимая работа. Именно любимая, как бы странно это ни звучало. А после выхода на пенсию по горячему стажу она планирует вернуться в детский сад и вновь работать с детьми.

✍ Елена Брызгалина

Промплощадка

Ровесница комбината

Паровоздуховную электростанцию строители возводили в числе первых объектов ММК. Она предназначалась, прежде всего, для обеспечения дутьём первой доменной печи Магнитки, строилась одновременно и рядом с ней.

Проектирование базировалось на импортном оборудовании, с установкой паровых котлов и применением четырёх видов топлива – доменный и коксовый газы, мазут и угольная пыль. Расположенная в центре завода, ПВЭС должна была от своей котельной снабжать производственным паром и доменное, и коксовое производство. Комбинированная электровоздуховная станция теплофикационного типа стала первой по мощности в Европе, не уступающей амери-

канским крупнейшим доменным установкам.

К пуску доменной печи были смонтированы две мощные турбовоздуховки производительностью 3100 кубометров дутья в минуту и два котла. 19 декабря 1931 года по воздухопроводу станции была осуществлена постоянная подача воздуха на сушку кауперов печи. Ритмичная работа ПВЭС началась после задувки домны 31 января 1932 года.

Первый блок паровоздуховной электростанции был построен за два года – с 1931 по 1933 год, возведение второго блока начали в 1942 году. Его необходимость обусловило строительство пятой и шестой доменных печей. Оборудование устанавливали и эвакуированное из Запорожья, затем – американское, полученное по ленд-лизу. В

пятидесятые–шестидесятые годы сооружали вторую и третью очереди второго блока станции.

В 1953 году ПВЭС-1 и ПВЭС-2 приказом по комбинату были объединены в одну станцию. ПВЭС недаром называют лёгкими комбината. Её главной задачей было и остаётся обеспечение доменных печей дутьём нужных параметров – конкретно для каждой печи, а также выработка тепловой и электрической энергии.

Сегодня в составе ПВЭС двенадцать турбовоздуховных машин. Производительность каждой составляет около четырёх тысяч кубометров дутья в минуту. Около ста мегаватт электрической мощности производит ПВЭС своими турбогенераторами.

Последние полтора десятка лет на станции идёт серьёзная модернизация, планомерное обновление оборудования: меняют, к примеру, генераторы, строят новые. На втором блоке станции введён в

работу новый котёл, на первом блоке – четвёртая воздуховудка с турбиной.

Даже в период кризиса 2008–2009 годов, в условиях дефицита средств, здесь занимались ремонтами, диагностированием, продлением срока службы агрегатов – котлов, турбогенераторов, турбовоздуховок.

В 2015 году на паровоздуховной электростанции была произведена замена паровой турбины на турбовоздуховной машине № 8, и в мае после завершения наладочных работ и испытаний ТВД с новой турбиной была введена в эксплуатацию. Она не только обеспечивает в любое время года стабильную работу девятой и десятой доменных печей, самых мощных на комбинате, но и снижает затраты на энергоресурсы. Также на ПВЭС в 2016 году полностью заменили турбовоздуховную машину № 6. Её параметры и мощность также позволяют поддерживать стабильную работу девятой или

десятой доменных печей. Кроме того, новая ТВД может снабжать дутьём и остальные печи, только в несколько ином режиме. Агрегат оборудован автоматизированной системой управления. Его устройство позволит в процессе работы полностью прекратить вредные выбросы в атмосферу и сбросы в водные источники.

Очередным этапом работ по замене парка турбовоздуховных машин станет замена машины № 1, запустить которую планируется в июне 2019 года, сообщает управление информации и общественных связей ПАО «ММК».

В рамках программы мероприятий по реализации стратегической инициативы руководства комбината «Персонализация управления ресурсами» на ПВЭС продолжается внедрение проекта по учёту затрат на уровне микроМВЗ. Его цель – совершенствование учёта расхода ресурсов, а также создание системы соревнования за эффективность их использования.