ОПЫТ ПЕРЕДОВЫХ—ВСЕМ РАБОЧИМ

ЗА УВЕЛИЧЕНИЕ ПРОБЕГА ПАРОВОЗОВ МЕЖДУ ПОДЪЕМОЧНЫМИ РЕМОНТАМИ

Повышение пробега паровозов между подъемочными ремонтами вскрывает огромные возможности дальнейшего улучшения показателей использования локомотивов, занятых на перевозке грузов.

Когда первые инициаторы повышения межподъемочного пробега паровозов на нашем комбинате — машинист т. Малышев довел в 1953 году межподъемочный пробег паровоза № 3158 до 67 тыс. км., а старший машинист т. Деришев на паровозе № 4077—до 75 тыс. км, паровоз № 27, на котором около 20 лет работает старшим машинистом Леонид Александрович Алексашин, находился на подъемочном ремонте.

Следуя примеру тт. Малышева и Деришева, паровозная бригада, руководимая т. Алексашиным, впервые взяла на себя социалистическое обязательство довести межподъемочный пробег своего паровоза до 60 тысяч километров при норме 35 тысяч километров. К этому времени паровозы этой серии такого пробега не имели.

Чтобы повысить в соответствии с принятым обязательством межподъемочный пробег паровоза против установленной нормы почти в два раза и сочетать высокопроизводительную работу паровоза, т. Алексашин, после приемки паровоза из ремонта, изменил установившийся в бригадах порядок ухода за паровозом и его эксплуатацией: он распределил обязанности своих бригад, закрепив за ними отдельные узлы паровоза. Машинисту т. Реневу было поручено следить за дышловым механизмом, машинисту т. Омельяненко и помощнику машиниста т. Сотникову — за арматурой паровоза, машинисту т. Соломатенко и его помощнику т. Санникову — за гарнитурой. Сам т. Алексашин со своим помощником следил за тормозным оборудованием, буксами и возглавлял общее руководство бригадами. Такая организация надзора за состоянием и эксплуатацией паровоза способствовала развитию и укреплению коллективной ответственности в каждой бригаде за правильной эксплуатацией локомотива и его сохранностью.

Передача паровоза из смены в смену производилась обеими бригадами путем тщательного осмотра и проверки всех узлов. При этом бригады обращают особое внимание на движущийся механизм и его крепление, а также на состояние смазки. Обнаруженные в процессе осмотра неисправности немедленно устранялись силами обеих бригад, что позволяло машинисту, принимающему паровоз, работать уверенно в течение всей смены.

В целях технически грамотной эксплуатации паровоза, бригады, руководимые т. Алексашиным, хорошо изучили все участки пути, где больше всего возникает буксование паровоза, и в зависимости от состояния пути и условий работы изменяли и режим управления паровозом, не допуская его буксования.

Самым важным условием увеличения межподъемочного пробега паровоза является борьба с накипью. Поэтому в процессе эксплуатации паровоза т. Алексашин уделял особое внимание состоянию котла, благодаря чему форсировка его на протяжении всего периода работы паровоза была отличной. Пару котел давал столько, сколько было необходимо для работы.

Чтобы содержать котел в отличном состоянии, т. Алексашин и другие члены бригады паровоза систематически следят за составом котловой воды. В этой работе им охотно помогают теплотехник и лаборант, с помощью которых они добиваются хороших результатов.

Благодаря отличному содержанию котла бригада ежемесячно экономила не менее 8 тонн топлива. Наряду с этим паровозные бригады, в том числе и т. Алексашин, внимательно следили за тем, чтобы на поверхности топки, в дымогарных и жаровых трубах не было сажи. Это позволяло бригаде улучшать форсировку котла и предохранить топку и трубы от преждевременного их износа.

До постановки паровоза в депо на промывочный ремонт т. Алексашин вместе со своим напарником и машинистом-инструктором внимательно осматривает паровоз и только после этого производит запись ремонта паровоза. Во время промывочного ремонта паровоза бригада сама под руководством старшего машиниста выполняет весь перечень работ, предусмотренный приказом министра. В результате такой системы ремонта паровоз № 27 не имел перепростоя на ремонтах и выходил из ремонта раньше графика, качественно отремонтированным.

Применение такого метода дало положительные результаты. После пробега 60 тысяч километров паровая машина и экипажная часть находились в отличном состоянии. Прокат бандажей колесных пар имел 2,5 мм.

Получив разрешение от начальника службы тяги продлить межподъемочный пробег паровоза, бригада т. Алексашина пересмотрела свое первоначальное обязательство и приняла новое, небывалое до сих пор на нашем внутризаводском транспорте, — довести межподъемочный пробег своего паровоза до 100 тысяч километров.

После этого бригада т. Алексашина еще более усилила свой надзор за поддержанием технической исправности своего паровоза и соблюдением правил технической эксплуатации.

22 сентября минувшего года паровозная бригада достигла межподъемочного пробега 104350 км, после чего он был поставлен на очередной ремонт. При разборке деталей паровоза все узлы и детали имели нормальное состояние. Хорошее состояние паровоза позволило провести подъемочный ремонт за 179 часов при норме 192 часа.

Благодаря достижению такого пробега бригада паровоза № 27 сэкономила на ремонтах свыше 70 тысяч рублей, на топливе и других материалах — более 15 тысяч рублей.

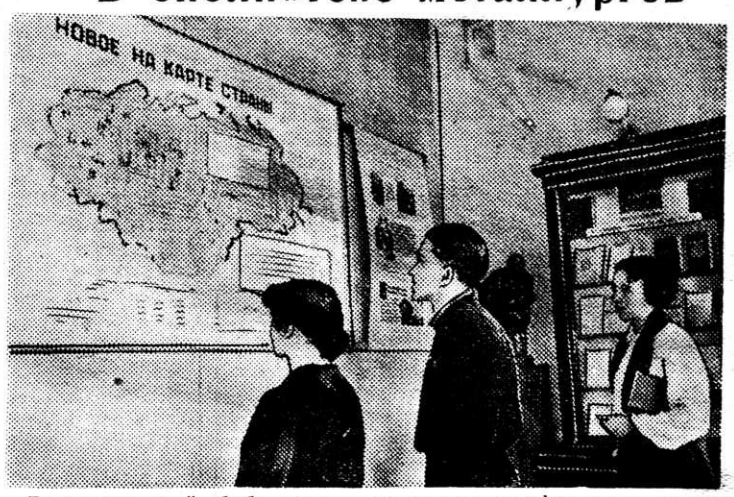
На трудовой вахте в честь XX съезда КПСС коллектив бригады, руководимый т. Алексашиным, обязался повторить достигнутый ею межподъемочный пробег своего паровоза и сэкономить десятки тысяч рублей государственных средств на ремонтах и топливе. Как показала проведенная на днях проверка, после ремонта паровоз прошел 22700 километров и находится в отличном состоянии.

Увеличение межподъемочного пробега локомотивов дает государству значительную экономию материалов и запасных частей и высвобождает из оборота часть паровозов.

Метод работы бригады, руководимой старшим машинистом т. Алексашиным, по увеличению межподъемочных пробегов паровоза, должен стать достоянием всех бригад депо. Это поможет всему коллективу железнодорожников в борьбе за выполнение заданий первого года шестой пятилетки.

Д. ПИСАНКО,
заместитель начальника службы тяги ЖДТ.

В библиотеке металлургов



В центральной библиотеке металлургов оформлена выставка по материалам XX съезда партии.

На снимке: читатели библиотеки знакомятся с выставкой.

Фото Е. Карпова.

ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

Культпоходы сталеплавильщиков

В третьем мартеновском цехе регулярно проводятся коллективные посещения кино и театра. Каждый раз на новую картину в кинотеатрах имени Горького и «Комсомолец» в нашем цехе берут билеты 100 сталеплавильщиков.

Таким образом, трудящиеся посмотрели «Дело Румянцева», «В один прекрасный день» и другие кинофильмы.

20 молодых мартеновцев недавно коллективно посетили постановку пьесы «Иван Рыбаков» в гортеатре. Такой же поход готовится и на 31 марта.

Сталеплавильщики одобряют организацию культпоходов.

Г. ЛИТВИЩЕНКО,
член культкомиссии цехкома мартеновского цеха № 3.

Форсировать пуск термического отделения

Расширяющийся объем выпуска продукции и усовершенствование техники на нашем комбинате в шестой пятилетке потребуют значительного повышения качества механизмов, более широкого применения передовых способов изготовления деталей к ним.

Большие задачи в этом деле придется решать термическому отделению основного механического цеха. Для этой цели отделение капитально переоборудуется. В новом термическом отделении будет в широких масштабах производиться газовая цементация и поверхностная закалка токами высокой частоты.

Новое отделение размещается в прежнем помещении кузнечного отделения цеха. Там сооружены соответствующие печи, соляные ванны, агрегаты высокочастотной закалки. Все это позволит нам разнообразить ассортимент обрабатываемых деталей и обеспечит закалку прокатных валков до 600 миллиметров в диаметре, шестерни главного подъема разливочных кранов мартеновских цехов, главную ось экскаватора и т. д.

К работе на новых агрегатах подготовлены кадры термистов. Каждый из них приобретает вторую специальность, чтобы совмещать разные работы — калильщиков, электрокалильщиков и других профессий.

В новом отделении основные работы закончены. Ремонт крыши назначен на второй квартал, что не сможет задержать начала работ в отделении. Но вызывает тревогу то, что цех контрольно-измерительных приборов и автоматики очень медленно готовит аппаратуру, без которой мы приступать к работе не можем. Полгода назад начальник цеха КИП и автоматики дал задание техническому отделу приступить к изготовлению нужных измерительных приборов. Но начальник отдела т. Жук отнесся к этому спокойно и до сих пор не проявляет интереса к судьбе нашего отделения. А без этих приборов мы начать работу не сможем, так как временные установки, с которыми мы обходились в старом помещении, здесь нас не смогут удовлетворить.

Нужно решительно ускорить изготовление приборов, новое термическое отделение должно быстрее вступить в строй.

Б. ЛИТАЧЕВСКИЙ,
начальник термического отделения основного механического цеха.

Прекратить отливку брака

Хотя не раз через газету и на всевозможных совещаниях критиковали литейщиков за низкое качество литья, однако положительных результатов не видно. Из чугунолитейного цеха по-прежнему в основной механический цех идут заготовки такого качества, что только после больших трудов едва удается кое-как их обработать. А часть обработанных деталей все же приходится браковать.

Дело в том, что технологи чугунолитейного цеха слабо реагируют на сигналы станочников, не думают над улучшением качества чугуна. Особенно это видно на отлитых в последнее время шкивах клиноременной передачи для цеха жести. В литье много раковин на поверхности, а еще больше скрытых, которые выявляются только в процессе обработки заготовки на станках.

Последняя, четвертая, партия заготовок особенно низкого качества. 20 шкивов из нее забракованы окончательно.

В основном механическом цехе стараются исправить брак, заварить раковины. Но чугун настолько рыхлый и низкого качества, что не поддается заварке.

Кроме этих видов брака, литейщики допускают и другой. Они не всегда выдерживают необходимые размеры при отливании заготовок. В частности в упомянутых выше шкивах внутренний диаметр увеличен на 20 миллиметров. Когда на станке начинают нарезать ручьи для клиноременной передачи, то эти ручьи прорезываются насквозь и деталь выбрасывается.

А ведь на каждую деталь в основном механическом цехе затрачено время станочников и каждый случай брака по литью только увеличивает стоимость обработки и срывает выполнение плана.

Обо всем этом знает начальник чугунолитейного цеха т. Янкелевич и начальник участка ОТК т. Козловский. Но первый из них не требует от своих технологов действенных мер по улучшению качества литья. Второй же молча продолжает наблюдать выпуск явного брака.

Необходимо принимать решительные меры против бракоделов и их покровителей. Нужно пересмотреть технологию литья и прекратить отливку брака.

П. РЫБАЧЕНКО,
начальник участка ОТК.

Сдвига нет

Станочники основного механического цеха, обсуждая задачи, поставленные перед ними в первом году шестой пятилетки, приняли повышенные обязательства, чтобы годовой план выполнить досрочно и обеспечить высокое качество изготовления деталей. Принимая новые обязательства, станочники требовали обеспечить их исправным инструментом.

Такое требование предъявляют станочники к администрации цеха и комбината не в первый раз. Однако сдвига нет. Отдел снабжения комбината очень плохо снабжает цех сверлами, дисковыми, шпоночными и червячными фрезами, напильниками и другим инструментом. Так же плохо снабжают нас и абразивными кругами, особенно теми, что нужны для заточки победитовых резцов. Да и победита давно не поступает.

На наши неоднократные просьбы руководитель группы инструмента Е. Бубнов не обращает внимания. Не принимает мер и начальник отдела снабжения т. Соловьев.

В самый короткий срок необходимо исправить положение. Руководители отдела снабжения должны энергичней добиваться инструмента и снабжать им станочников так, чтобы создать все условия для досрочного выполнения взятых обязательств.

Н. БЕЛЯЕВ,
мастер основного механического цеха.

Редактор Д. М. ГНИЛОРЫБОВ.

Адрес редакции: завком металлургов, 2-й этаж. Телефоны АТС 3-38-04 и 3-31-33.

ФБ08006 Магнитогорск, типография Управления культуры. Заказ № 2530.