ММК

МАГНИТОГОРСКОЕ УСКОРЕНИЕ

специальный выпуск отдела реконструкции и интенсификации газеты «Магнитогорский металл»

№ 3 стр. 3—4

6 марта 1986 года

По просьбе редакции газеты «Магнитогорский металл» мы, представители горно-обогатительного производства комбината, побывали на строительной площадке кислородно-конвертерного цеха. Цель — ознакомиться с тем, как здесь идут дела. Сегодня на площадке выполняются работы, которые очень похожи на наши вскрышные операции. Давно хотелось взглянуть на забои, на организацию вывозки шлаков. Ведь теперь только и разговоров, что о новом уникальном цехе. И такой случай нам представился.

ДАЙТЕ РАБОТУ ЭКСКАВАТОРАМ

РЕЙД «ММ» НА СТРОЙПЛОЩАДКЕ

Скажем честно: стройка произвела на нас удручающее впечатление. Мы предполагали, что тут разворачиваются грандиозные дела. А впечатление такое, будто здесь, образно говоря, еще и «конь не валялся». Впрочем, начнем по порядку.

Первое, что бросилось в глаза, на что мы в буквальном смысле этого слова наткнулись, — это «изжеванный» питающий кабель. Видно, не раз и не два по нему промчались грузовики. Неужели нельзя как-то укрыть его, оградить от колес? Вы скажете: придираемся. А почему бы и нет? В совместных социалистических обязательствах треста «Магнитострой», металлургического комбината и Магнитогорского Гипромеза сказано, что этот главный пусковой объект двенадцатой пятилетки решено сдать образцовым во всех отношениях.

Второе, на что хочешь-не хочешь, а обратишь внимание: не так уж редко встречаешь мощные БелАЗы, кузовы которых загружены не полностью. Интересно, от каких экскаваторов они едут? Узнать это оказалось не так-то просто, потому что на многих экскаваторах нет рабочего номера. Факт, прямо скажем, настораживающий. Любому из нас покажется невероятным, если на автотрассе мы увидим машину без номера. И здесь, на комплексе, номер играет не менее важную роль. Чтобы белазист, обслуживающий сегодня, скажем, 14-й экскаватор, не мыкался по забоям, не искал свой. Да и ремонтники тоже. Мало того, попробуй узнай, кто не догружает автомашины. Анонимные экскаваторщики (мы потом выяснили — из треста «Магнитострой») неуязвимы. Что здесь: несознательность или незаинтересованность. Скорее всего — второе, ведь если человек заинтересован в труде, он не позволит себе работать спустя рукава. А белазист? Когда его может устраивать неполный кузов? Да только в том случае, если учетчик смотрит на это сквозь пальцы. Тогда шоферу лишь бы шли «ходки». Отсюда до приписки рукой подать...

Беседа с машинистами экскаватора Владимиром Грачевым, Борисом Борисовым, водителями большегрузных БелАЗов Александром Сорокиным, Александром Ненашевым и другими товарищами подтвердила наши подозрения, что в организации труда здесь серьезные «проколы».

Первое несоответствие: водители начинают работать в семь часов утра, а машинисты экскаваторов — в восемь. Первая смена заканчивается у них с таким же разрывом. Разве это порядок? Водители торопят машинистов, а те посмеиваются: мол, успеете, наработаетесь. И этому есть причина: водители получают с выработки, они сдельщики, а **у машинистов оплата труда повременная. Это второе несоответствие. Разве можно на такой важной** стройке допускать, чтобы рабочие ведущей здесь профессии были повременщиками?

Однажды мы увидели в нашей газете фотографию: на ковше экскаватора вместо пяти зубьев **стоят три.** Подумали: случайность, мало ли что бывает. Но когда мы побывали на строительной площадке, то убедились: нет, снятые зубья — это, скорее всего, тут правило.

— Почему вы сняли два зуба? — спросили мы одного такого «рационализатора».

— Так легче работать, — ответил он.

— Сколько стоит ковш?—спросили мы его. Не знает. А зуб? Так вот для сведения всех, кто причастен к экскаваторам: ковш стоит шесть с **половиной** тысяч рублей, а один зуб — 150 рублей. Изготавливают эту умную мощную машину на Уралмаше. Конструкторы все продумали. И каждый уважающий себя машинист обязан знать, что сняв зуб с ковша, он ничего не выигрывает. Напротив, портит машину. Ведь то место, где должен стоять зуб, в процессе выемки грунта изнашивается. Потом, если даже и вставить туда зуб, он держаться не будет из-за большого люфта. Таким образом «рационализаторы» гробят дорогостоящий ковш и в целом экскаватор. И по меньшей мере наивными кажутся их попытки объяснить свою «рационализацию» тем, что раскуроченным ковшом легче производить выемку шлаков. Обманчивая легкость! Да, мы видели их забои. Очень тяжелые! Рвутся троса, ломаются детали, изнашиваются узлы. Где же выход? Неужели никак нельзя остановить это бедствие?

Можно. Надо грамотно готовить забои. Это должны делать взрывники. Беседуем с представителем управления «Бурвзрывпром» Николаем Михайловым.

— Почему вы бурите скважины на расстоянии два метра друг от друга? Почему не меньше и не больше? Покажите ваш основной документ — сетку.

— Сетки бурения у меня нет. Да и не нужна она: я и так знаю, на каком расстоянии делать скважины. В конце концов, мне так удобно работать.

Ответ более чем странный. Уж кому-кому, а нам, горнякам, известно, какая это тонкая штука — взрывные операции. Тут все важно: и на какую глубину пробурить, и сколько скважин должно быть на определенной площади, и каков диаметр должен быть у каждой скважины, и сколько взрывчатки следует положить. Короче, все надо делать, как говорится, по науке, а не по принципу «что хочу, то и ворочу».

В прошлом месяце вывезено 364 тысячи тонн шлаков. Из них с помощью взрывников взято только 80 тысяч тонн. То есть, чуть больше, чем четверть. Почему мало? Ответ слышишь один: мол, взрывники не успевают. Извините, что значит — не успевают? Разве здешние условия сравнишь с теми, что на нашем руднике? Конечно же, нет. Но на наш взгляд, все могло пойти иначе, если бы руководители комплекса взяли бы специалистов не из «Бурвзрывпрома», который не имел дела с такого рода работами, а с нашего рудника, где немало первоклассных специалистов, для которых выполнить взрывы для рыхления грунта проще простого. Любому мало-мальски разбирающемуся в этих работах сразу видно, что представители «Бурвзрывпрома» взялись явно не за свое дело. Их буровая техника маломощна, примитивна, ее с успехом можно применять разве что в коллективном саду для бурения водяных скважин, а не здесь, на строительстве громадного цеха, который надо возводить стремительными темпами. Неужели руководители комплекса, городского общественного штаба не видят, что при такой организации буровзрывных работ выемка шлаков затянется еще не на один год? Разве можно пускать на самотек такие ответственные операции!

Если уж зашла речь о руководителях «верхнего эшелона», то позволительно спросить еще вот о чем. Неужели никто не видит, в каком бесхозном состоянии находится рабочая площадка комплекса? Тут же сплошные «закопушки», как это принято у нас иронизировать на руднике. Похоже, что геодезическая служба треста показывается здесь от случая к случаю. Иначе, чем же объяснить тот очевидный факт, что сегодня некоторые белазисты возят шлаки не к спецдороге, а вываливают по-соседству, то есть туда, где месяца два назад экскаваторы с большим трудом выбирали грунт.

Особо хочется сказать о культуре производства. Подъездные пути на площадке в безобразном состоянии. Где бульдозер? Почему дороги доведены, что называется, до ручки?

Возможно, кое-кому наши замечания покажутся слишком резкими. Но ведь, честное слово, нам, горнякам, очень обидно видеть столь откровенную венность. К нам на гору Магнитную ездили со всех концов страны делегации, ездили за опытом, учились высокой культуре горных работ. Странно, что руководители комплекса и городского штаба не сочли необходимым приобщить горняков комбината к строительству нового цеха. Неужели мы не смогли бы проконсультировать тех же взрывников, машинистов экскаваторов, шоферов.

По нашему глубокому убеждению все шлаки можно вывезти отсюда значительно быстрее. Надо только решительно навести тут порядок. Прежде всего — должным образом организовать буро-взрывные операции с использованием не примитивных установок, а самых современных машин с повышенной скоростью бурения. Надо материально заинтересовать машинистов экскаваторов, а то ведь многие из них даже нормы своей не знают. Нужно ужесточить спрос и контроль за всеми, без исключения, службами.

А пока при таком уровне организации работ не может быть и речи о досрочном выполнении производственных графиков.

Рейдовая бригада газеты «Магнитогорский металл»:

И. РЕВУНОВ,
машинист экскаватора, кавалер ордена Ленина, член бюро парткома металлургического комбината;
П. АДАЕВ,
ветеран Магнитки, в прошлом лучший машинист экскаватора СССР;
Г. КУРСЕВИЧ,
горный инженер, секретарь парткома горно-обогатительного производства комбината;
Н. КОВАЛЕНКО,
экскаваторщик рудника, председатель профкома ГОП.

СОБЛЮДАТЬ ГРАФИК

В текущем году на комплексе надо освоить около 33 миллионов рублей. За два месяца выполнен объем работ примерно на два с половиной миллиона. Что делается для того, чтобы восполнить отставание?

Сейчас задача номер один у магнитостроевцев — развернуть работы по устройству фундаментов, где будет располагаться скрапное отделение нового цеха. Это значит, что нужно подготовить полностью площадку и установить сваи. Представители второго специализированного строительно-монтажного управления треста «Союзтяжэкскавация» «штурмуют» третью буронабивную сваю. А их надо установить 589 штук. Если такими темпами дело пойдет и дальше, то ничего хорошего из этого не выйдет. Срочно нужно еще несколько буровых установок. Тресту их обещали дать в феврале. Увы...

Продолжаются испытания свай забивных. Здесь заняты представители «Уралтисиза» и седьмого строительного управления. Бригада коммуниста Владимира Жаркова под руководством начальника участка Юрия Полочанского оперативно собрала стенды.

Наконец-то по-настоящему взялись за водопонижение. На этой важной операции занято 30 глубинных насосов.

Полным ходом идет монтаж четвертого этажа административного здания, где будут размещаться руководство и общественный штаб комплекса. К 1 марта сюда должны прийти уже отделочники.

Предмет особой заботы — растворный узел. Сейчас там трудятся бригады из четвертого строительного управления и «Спецпромстроя». Монтаж корпуса намечено закончить также к 1 марта.

В первом выпуске «Магнитогорского ускорения» отмечалось, что трудная обстановка сложилась на реконструкции электроподстанции № 96. Сегодня дела на этом объекте поправляются. Отделочные работы идут ударно.

У вагончика, где временно находится штаб комплекса, вывешен лозунг, говорящий о том, что здесь возводится цех 21-го века. Это ко многому обязывает. И прежде всего к тому, чтобы каждое производственное подразделение строго соблюдало график.

Д. КАТАСОНОВ,
главный технолог комплекса.

ВНИМАНИЮ РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПЛЕКСА!

На строительной площадке кислородно-конвертерного цеха нужно улучшить организацию работ. Редакция считает, что для этого необходимо ускорить и повысить качество буровзрывных операций; сделать так, чтобы рабочий день шоферов и машинистов экскаватора начинался одновременно; внедрить у машинистов сдельно-премиальную систему оплаты труда; содержать подъездные пути и автотрассу в образцовом порядке.

На комплексе нет боевой наглядной агитации. В этом одна из причин того, что здесь слабо организовано социалистическое соревнование за досрочное выполнение напряженных заданий.

Большая работа на строительстве кислородно-конвертерного цеха предстоит труженикам треста «Союзтяжэкскавация»: они должны установить около 600 мощных буронабивных свай под фундаменты.

НА СНИМКЕ: машинист буровой установки кавалер ордена Трудового Красного Знамени Андрей Варфоломеевич Поперечный.

Фото Н. Нестеренко.

«МАГНИТОГОРСКОЕ УСКОРЕНИЕ»: МЕРЫ ПРИНЯТЫ

В первом специальном выпуске «Магнитогорское ускорение» в корреспонденции «Здравствуй, конвертер!» отмечалось, что тормозится разработка технологии изготовления кристаллизаторов и роликовых секций. А ведь цех кристаллизаторов должен быть пущен до монтажа машин непрерывной разливки. Разработку технологии стопорит научно-производственное объединение «Черметмеханизация».

Редакция газеты «Магнитогорский металл» получила ответ от генерального директора научно-производственного объединения «Черметмеханизация»:

Для проекта строительства цеха по изготовлению и ремонту сменного оборудования машин непрерывной разливки заготовок кислородно-конвертерного цеха ММК Магнитогорский Гипромез выдал нам в прошлом году заявку на разработку технологического задания. В соответствии с данной заявкой нами разработано технологическое задание, которое в декабре 1985 года рассмотрено совместно со специалистами Магнитогорского Гипромеза и Магнитогорского металлургического комбината, откорректировано с учетом дополнительных требований и в настоящее время находится на утверждении. После утверждения технологическое задание будет выслано Магнитогорскому Гипромезу. Впрочем, проект этого технологического задания в одном экземпляре уже находится там, так что магнитогорские проектировщики могут без задержки выполнить разработку проекта.

В. Г. УРЧУКИН,
генеральный директор научно-производственного объединения «Черметмеханизация».