

> ПАМЯТЬ

Жаль, что не дожил

НЕ СТАЛО Николая Григорьевича Бурцева. Мы были знакомы почти 15 лет. Знали друг друга по работе в совете ветеранов ОАО «ММК». А сблизила нас любовь к природе. Николай Григорьевич был общительным и энергичным. Много километров прошли мы по лесам в поисках грибов и ягод.

Родился он 25 декабря 1924 года в Верхнеуральске. Работа на комбинате началась с обучения по специальности токаря-универсала. В октябре 1942 года призван в армию, направлен в Чебаркульскую школу младших командиров. Первый бой принял на станции Лев Толстой. Воевал в 67-й стрелковой дивизии. Был ранен. После госпиталя – в отдельной 41-й истребительной противотанковой бригаде прорыва резерва главного командования. Эта часть принимала участие в освобождении Белоруссии. В конце апреля вышли в район Берлина. С 5 по 7 мая с группой бойцов Бурцев прорвался к рейхстагу. В октябре 1945 года Николай Григорьевич был демобилизован, приехал в Магнитогорск, поступил в МИТ и в 1949 году получил диплом техника-строителя.

Принимал участие в строительстве аглофабрики, ЛПЦ-1, 2, 3, цеха биметаллической проволоки, ТЭД. В 1953 году окончил вечернее отделение МГМИ, работал старшим резчиком в ЛПЦ-3, мастером, начальником смены, затем начальником газоспасательной станции комбината. Продолжал работать на заслуженном отдыхе.

Жаль, что не дожил до великого праздника – Дня Победы. Память о нем сохранится у коллег, друзей, близких. Пусть для него уральская земля будет пухом!

МИХАИЛ ПЕТРОВ,
ветеран войны и труда

Железнодорожный проект

> Его успешно реализуют челябинские трубники и магнитогорские металлурги

ОАО «ЧЕЛЯБИНСКИЙ трубопрокатный завод» (ЧТПЗ) и ОАО «Магнитогорский металлургический комбинат» (ММК) в рамках стратегического сотрудничества увеличивают объемы собственного подвижного состава для своевременного обеспечения цеха «Высота 239» на ЧТПЗ стальным листом производства стана «5000» на ММК.

Решение о реализации корпоративного железнодорожного проекта было принято на стадии строительства цеха «Высота 239» и стана «5000» в 2007 году. ЧТПЗ в кооперации с ММК закупил 44 специальных 12-метровых вагонов-штрипсовозов с подвижной погрузочной рамой. Поставщиком выступил украинский «Днепроввагонмаш».

В октябре прошлого года ЧТПЗ заключил договор с компанией «Трансмаш» (Энгельс) на поставку уникальных вагонов – 18-метровых штрипсовозов. В новой конструкции



учтены требования ЧТПЗ и ММК, данный вид подвижного состава позволяет перевозить стальные листы длиной 18 и 12 метров. Первые партии

подвижного состава поступили на ММК и ЧТПЗ в этом году. В настоящее время в собственности ЧТПЗ сорок четыре 12-ти и сорок шесть 18-метро-

вых вагонов-штрипсовозов, у ММК – сорок 18-метровых вагонов. До конца года Трансмаш поставит в адрес ЧТПЗ 229

18-метровых платформ. Количество вагонов-штрипсовозов у ММК до конца года вырастет до пятидесяти четырех единиц. Наличие собственного железнодорожного парка позволит ЧТПЗ и ММК не зависеть от компаний-перевозчиков в отношении поставок широкого листа. Экономия на транспортных расходах при использовании собственных штрипсовозов составит свыше 20 процентов, говорится в сообщении.

ЧТПЗ является одной из ведущих промышленных групп металлургического комплекса России. По итогам 2010 года доля компании в совокупных отгрузках российских производителей составила 16 процентов. ЧТПЗ объединяет предприятия и компании черной металлургии – ОАО «Челябинский трубопрокатный завод», ОАО «Первоуральский новотрубный завод», компанию по заготовке и переработке металлолома «МЕТА», металлоторговое подразделение ЗАО «ТД «Уралтрубзасталь» и нефтесервисный дивизион, представленный компанией «Римера».

Командировка в Дюссельдорф

> Молодые перспективные специалисты ОАО «ММК» стажировались за рубежом



ОНИ ДО СИХ ПОР так и не досперили: их программные логические контроллеры – PLC – это сердце или мозг цеха. Объект спора важен для всех троих – инженеров по автоматизации Николая Ковтуна, Игоря Скобеева и программиста «уровня 2» Сергея Слесарева: когда в новом, одиннадцатом листопркатном цехе запустят агрегат непрерывного травления, пятиклетевой стан «2000» холодной прокатки и линии отделки – им отвечать за автоматизацию.

На этой «почве» они и познакомиться: втроем оказались в командировке в немецком Дюссельдорфе в машиностроительном концерне SMS Siemag, с которым ММК заключил контракт на поставку комплекса оборудования для стана «2000».

В тройке, как водится, роли распределены, почти не пересекаясь. Николаю тридцать два, женат: его Андрюшке – три, Елизавете – два года, возлюбилась в первую неделю его второй командировки, пока вернулся – ей уже три месяца. В общем, он в тройке самый основательный. Игорь с Сергеем почти ровесники: двадцать шесть и двадцать четыре. Оба в свободное время погружены в виртуальное пространство – там свобода общения, отсутствия цензуры. Но на это еще найти надо время: Игорь «качается» в тренажере, Сергей тоже не против

спорта, но он еще и клябер, тусовщик, серьяга в ухе. После возвращения из второй командировки подсаели все на маунтинбайк – Игорь подсадел, и с тех пор часто катаются вместе.

О командировках – подробнее. В первой из них предкризисной весной 2008 – на пристрелке, базовом инженеринге, их тройки был только Николай. В числе двух десятков специалистов совместно с немецкими партнерами он участвовал в разработке концепции по разработке программного обеспечения, состава оборудования, систем безопасности, соответствующих российским стандартам и комбинатским условиям и универсальной для всего оборудования SMS Siemag. Задача – сделать их удобными для расширения и внесения изменений, которых в момент пуска и последующей эксплуатации будет немало. Определились с языками программирования, используемыми при написании программ для агрегатов. Все специалисты разделились по направлениям

Друзья заранее назвали формулу оценки результата своей работы: «Чтобы ночью после запуска стана не звонили»

– электроснабжения, привода, автоматизации, визуализации, контрольно-измерительных приборов.

Через несколько месяцев снова засобирались в командировку. В Дюссельдорфе в составе группы перспективных специалистов вся тройка – Ковтун, Скобеев и Слесарев – приняла участие в детальном инженеринге – две недели обучения стандартам программирования SMS Siemag. А после на основе функционального

описания взялись за программирование. Наша тройка писала программу для комбинированного агрегата непрерывного отжига – горячего цинкования: Игорь – для секции очистки, Николай – для ванны цинкования, а Сергей – для второго уровня автоматизации. Именно он принимает данные с первого, «полевого», и третьего уровня – системы планирования комбината – и сопровождает металл по всей линии агрегата, выдает задания на них. Действующего оборудования не было – его заменил симулятор, позволявший откорректировать результаты, получить обратные данные, и все на виртуальном контроллере – да-а, далеко зашел прогресс.

Осталось только протестировать программы на действующем оборудовании на родном предприятии. Но – вмешался всемирный экономический кризис, и стройку одиннадцатого «листа» заморозили. Однако знания остались, и им нашли применение: в кризисные месяцы инженеры перевели на запуск стана «5000». Программировали автоматику по стандартам, усвоенным в дни командировок, прошли весь цикл – прозвонку, прохлупывание, прокрутку, отладку, запуск.

В третью командировку в прошлом году ехали уже умудренными философией германского оборудования, прошедшими производственную обкатку и школу выживания в кризис. К тому же, возобновилось строительство одиннадцатого «листа». В Дюссельдорфе магнитогорцы прошли три месяца интеграционных тестов уже не на виртуальном контроллере, а с настоящими серверами, контроллерами, пультами управления, шкафами автоматизации.

Правда, без «железа» – механики: ее заменила программа симуляции. Управляешь автоматикой в реальности, а видишь движение механизмов, металла в виртуальном пространстве. Этап сведения к минимуму ошибок программирования. Ошибки частично даже находили совместно с немецкими коллегами, с которыми у наших специалистов сложились дружеские отношения. Так, благодаря обучению инженеров и тестированию агрегатов за рубежом, на «полигонах» поставщика, уменьшился риск поломки оборудования, ошибок в работе механизмов. Учитывая, что в цехе немало нового и сложного оборудования – к примеру, новый тип преобразователей частоты, датчики – это важно вдвойне.

И пока в цехе устанавливают оборудование, молодые инженеры отлаживают автоматику на «чужих» программах – к примеру, на станетандеме. Программы, по которым будет работать будущий стан «2000» холодной прокатки, уже написаны, протестированы. Дело – за вводом комплекса в строй, а это труд не одной сотни инженеров, наладчиков, электриков и программистов. Это время, когда всем придется днествовать и ночевать, доводить оборудование и программное обеспечение до ума, выводить агрегаты на «производственные» мощности. К Дню металлурга ожидается запуск первой очереди – агрегата непрерывного травления, стана, вспомогательных агрегатов. Друзья даже заранее назвали формулу оценки результата своей работы: «Чтобы ночью после запуска не звонили».

АЛЛА КАНЬШИНА
ФОТО © ДМИТРИЙ РУХМАЛЕВ

> КОНКУРЕНТЫ

В Тюмени появится метзавод

ЗАПУСК в Тюмени нового электрометаллургического завода Уральской горно-металлургической компании запланирован на декабрь 2012 года. Об этом заявил гендиректор УГМК Андрей Козицын.

Проект разрабатывается с 2006 года. Первоначально ввод завода в строй планировался на 2010 год, однако из-за кризиса строительство было приостановлено. Уралцы рассчитывали на получение средств из инвестфонда в размере не менее шести миллиардов рублей (исходя из стоимости проекта 550 миллионов евро), однако, как отмечают в УГМК, «на сегодня государственные денег в проекте пока нет». Компания продолжает работы по строительству завода в Тюмени своими силами, уже вложено десять миллиардов рублей. Новый завод мощностью 550 тысяч тонн сортового проката будет поставлять готовую продукцию на предприятия машиностроения и в строительный сектор Тюмени, Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого округов.

Специфика проекта в том, что Тюмень не выступает традиционным регионом для черной металлургии. Ранее, в соответствии с советскими экономико-географическими стратегиями размещения производств, потребности Тюменской области и округов удовлетворялись за счет расположенных вблизи уральских (ММК, НТМК, Мечел) и кемеровских (ЗапСиб, КМК) металлургических комбинатов. Однако с развитием рыночной экономики и традиционные бытовые вочны старых советских гигантов, ориентированных на массовый прокат, удачно вклиниваются небольшие мини-заводы. Малые электрометаллургические предприятия работают на ломе, поэтому не зависят от поставщиков рудного сырья. Кроме того, они располагаются возле мест концентрации спроса и могут экономить на логистике. Наконец, они не требуют огромных инвестиций и в состоянии оперативно взаимодействовать с потребителями, поставяя малые партии широкой номенклатуры под конкретный заказ и в кратчайшие сроки. Такой подход к бизнесу сейчас пытаются осваивать и крупные игроки рынка – НЛМК, Евраз, Северсталь. С запуском тюменского проекта к ним присоединится и УГМК – игрок из цветной металлургии, сообщает журнал «Эксперт».

> ТЕХНИКА

Уникальный кран

КОНЦЕРН «ОРМЕТО-ЮУМЗ» поставил пратцен-кран в адрес Магнитогорского металлургического комбината.

Пратцен-кран грузоподъемностью 15 тонн предназначен для погрузки обвязанных в пачки стальных листов в железнодорожные вагоны на складе листового проката.

Оборудование спроектировано и изготовлено на предприятии впервые. Дополнительное оборудование крана выполнено с расчетом работы на перспективу. Металлурги в ближайшем будущем планируют начать выпуск листового проката длиной до 24 метров. Поэтому кран имеет четыре сменных траверсы (грузозахватное устройство), а также уникальную конструкцию механизма подъема и поворота, что позволяет производить укладку проката как вдоль, так и поперек цеха.

При проектировании учитывались пожелания заказчика: оборудование должно быть простым в обслуживании и иметь большой эксплуатационный срок. На предприятии успешно прошла контрольная сборка всех узлов и механизмов крана согласно методике заводских испытаний.

ОАО «МК ОРМЕТО-ЮУМЗ» и ОАО «ММК» связывают давние партнерские отношения. Концерн – традиционный поставщик металлургического оборудования и прокатных валков для Магнитки.

Пресс-гигант

В РОССИИ выпускает самый большой в мире кузнечный пресс. Машина величиной с дом способна проштамповать что угодно.

Пресс – кузнец нашего времени. Без него не отштампуют колеса вагонов и корпуса кораблей. В РФ осталось одно предприятие, выпускающее такую технику, – воронежский Тяжмехпресс. Это единственный в мире завод, производящий прессы-гиганты высотой 11м, способные развить усилие 1,4 тысячи тонн. Спрос на такую технику большой, правда, в основном за рубежом. Заказ на самый большой в мире пресс воронежцы получили от китайской компании «Шанси Форджинг Плант». Планируется, что в следующем году завод изготовит еще восемь машин для этого предприятия. В целом за последние 50 лет за границу поставили 12,5 тысячи наших прессов. Они работают в 42 странах, включая Японию, Британию, Италию, Францию и США.