

Косогогорец



ГАЗЕТА ТРУДОВОГО КОЛЛЕКТИВА
ОАО «КОСОГОРСКИЙ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ ЗАВОД»
Основана в 1931 году.

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Паводок нас не пугает

Интервью с начальником цеха водоснабжения и канализации Сергеем Викторовичем Ивановым.

- Сергей Викторович, в этом году как никогда – обилие снега, мороз, давно такой зимы не было. Скоро снег начнет интенсивно таять. Пойдет паводок. Какие проблемы вы видите в свете предстоящего паводка?

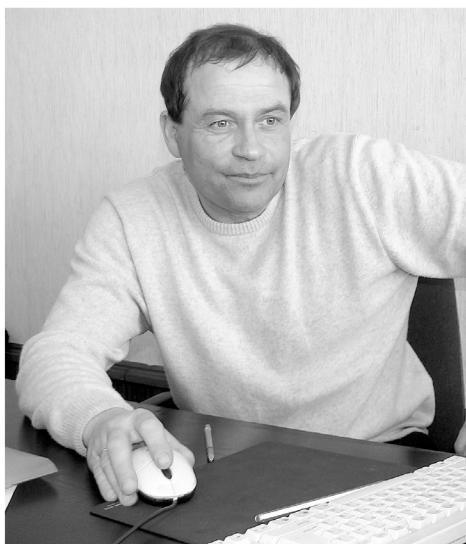
- За многие годы мы отвыкли от настоящих зим, и зима наконец-то посетила наши края. Люди наслаждались настоящей зимней погодой. В шутку можно сказать, что это связано с проходившим недавно конгрессом по потеплению климата на земле. Но природа как бы говорит, что никакого глобального потепления не будет.

Если перейти к теме пропуска паводковых вод, то хотелось бы акцентировать внимание именно на этой необычной зиме, которая принесла много снега, и поэтому мы ожидаем паводковых вод гораздо больших, чем это было в прошлые годы.

В связи с этим стоит отметить, что служба гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций в Тульской области за последнее время набрала большую силу. Она работает по продуманной системе, оснащена и специалистами, и техникой. В любое время и в любых условиях эта служба готова оказать помощь всем, кто оказался в экстремальной ситуации.

В настоящее время регулярно проводятся совещания, где перед предприятиями, ответственными за пропуск паводковых вод, ставятся задачи по ликвидации последствий, связанных с подтоплением тех или иных объектов. Это, в основном, низко расположенные мосты, которые попадают в зону затопления, отсекая населенные пункты от жизненно важных центров. Будет сделано все для обеспечения людей всем необходимым в период паводка.

Начало апреля всегда связано с пропуском паводковых вод. Косогорский металлургический завод -



это основное предприятие, ответственное за пропуск паводковых вод, попадающих в реку Воронку из окрестных лесов, оврагов и полей, который мы должны безболезненно завершить.

Я хочу прямо сказать: наша служба готова к этому. Мы провели большие работы и в прошлом году, и в этом: отремонтировали ГТС №№ 1, 2, заменили шандоры и сегментные затворы.

Развитие событий по пропуску паводковых вод во многом зависит от погоды, и события могут быть самыми экстремальными, в случае если в дневное и ночное время суток будет плюсовая температура. Косогорский металлургический завод готов пропустить любой объем воды. Вопрос в том, готова ли Тула, и, в частности, река Упа, ее принять? Как будет сбрасываться вода на других водохранилищах, потоки из которых непосредственно впадают в Упу? Что будет, если Упа начнет подниматься выше критических отметок и, соответственно, перестанет принимать нашу воду? Если этот цикл совпадает, то может получиться, что при малейшем пропуске мы начнем подтапливать завод «Желдормаш», улицу Тупик Реки Воронки, где из года в год возникают пробле-

мы, которые не позволяют нам нормально работать. Поэтому в последнее время приходится выполнять графики, связанные с понижением уровня воды на плотине №2. Для этого мы заранее понижаем уровень воды с целью создания «линзы» для принятия воды и более равномерного ее сброса.

Плотину №1 на Горячке мы не можем регулировать водой. У нас там задан определенный уровень, и этот уровень мы постоянно поддерживаем.

Есть у нас нижняя точка, до которой мы можем минимально опустить уровень воды, есть верхняя точка, которая выше критического уровня, перейдя который мы можем затопить кабельные галереи.

Вода может попасть и в насосную станцию, что недопустимо, и мы поддерживаем определенный уровень в 10, 15, 20 сантиметров. Плотина №1 не является регулятором, мы регулируем только плотину №2. Ту воду, что мы там сбрасываем, мы должны в нижнем бьефе пропустить. Вся эта масса воды попадает на город Тулу.

В районе улицы Тупик Реки Воронки река делает поворот почти в 90 градусов. Образуется подпор воды, к тому же русло в этом месте не в надлежащем состоянии. Его регулярно очищают, но жители постоянно его загрязняют, закидывают бытовыми отходами, не хватает сил и средств для тщательной очистки, около «Желдормаша» такая же ситуация. В результате эти места постоянно оказываются под заливом. И тут возникает исконно русский вопрос: кто виноват? Как правило, обвиняют Косогорский завод.

Мы стараемся сделать все, связанное с созданием «линзы». И минимально сбрасываем воду на Тулу в период пика таяния снегов. Этот прием сбрасывания у нас отработан, и в этом сезоне мы будем, как говорят, на уровне.

Окончание на стр. 2



**22 марта –
Международный
день воды**

Валерий Ходулин

О ВОДЕ

Ласковая, грозная —
Любая,
Человеку нужна всегда,
Дочь Земли и Неба —
Голубая,
Самая обычная вода.

Добрая прохладная водица,
Бодрости и жизни эликсир...
Видно, не случайно говорится:
Капля отражает целый мир.

Пионеры мысли дерзновенной
Верили,
Открытьями горды,
В то, что ходят-бродят во вселенной
Острова из снега и воды.
Принимая домыслы на веру,
Думали, наивные, спроста:
Окружают облака Венеры.
Оказалось —
Углекислота.
Любовались в небе диском алым,
Торопились овладеть мечтой
И проплыть на Марсе по каналам,
А они сверкнули -пустотой.,
И пришли мы к выводу простому,
Разумом пространство просверля,
Что дорога к чуду голубому
Только у тебя,
Моя Земля.
Океанов солнечные чаши,
Где вскипают звездные огни,
Высоко несет
Планета наша...
Ты ее случайно не толкни.

ЛЮДИ ЗАВОДА

Оборудование цехов под надежным надзором

Алексей Алисейко работает главным специалистом по ремонту и техническому надзору за механическим оборудованием заводских цехов, включая доменный. Работа ответственная. В его функции входит надзор и проверка состояния механического оборудования, а также он по результатам проверок выдает предписания начальникам цехов по устранению выявленных замечаний по работе и состоянию оборудования, разрабатывает инструкции по эксплуатации и обслуживанию оборудования с тем, чтобы продлить межремонтный период.

- В данном случае, - говорит Алексей, - я как врач-диагност, выявляю нарушения, а цеховые механики - это уже, как врачи-хирурги, которые непосредственно выполняют работу. Я выявляю причину, которая могла привести к поломке, - они устраняют неисправности: заменяют детали, производят смазку, исправляют неполадки и так далее.

Если случается инцидент - Алексей Алисейко ведет расследование, отчего это произошло, причины инцидента, выявляет виновных лиц. Составляет перечень мероприятий по предотвращению и недопущению подобных инцидентов впредь.

Бывает и так, что порой выявляется скрытая некачественная работа заводоизготовителя, обнаруживаются дефекты, которые могут иметь нежелательные последствия.

Вот недавно вышел из строя канатный шкив на скиповом подъемнике. Первая печь простояла 12 часов. Оборудование новое, а инцидент налицо: развалился подшипник.

По данному факту были приняты меры. Сделали все, чтобы простой печи был минимальным. Съём неисправного шкива - дело трудоемкое, требует времени. Произвели замену подшипника. Сняли аналогичный с запасного канатного шкива, установили и пустили в работу. Эти работы были выполнены



ремонтным персоналом доменного цеха. А после, во время плановой остановки, полностью поменяли канатный шкив монтажники РСУ. Поставили запасной.

- Занимаемся охраной труда, - продолжает Алексей. - 2-3 раза в месяц по четвергам собираются специалисты по направлению, которые обследуют цех, где проходит комплексная проверка охраны труда: механики по механической части, энергетики по энергетической, а потом начальникам цехов передаются замечания.

Несмотря на молодость, (Алексею Николаевичу 27 лет), он имеет два диплома: один о среднетехническом, второй - о высшем образовании.

Почти 4 года работал в РСУ инженером-технологом, участвовал в разработке технологий по ремонту оборудования зданий и сооружений и теперь более двух лет работает в отделе главного механика.

- Большую помощь в работе, - подытоживает Алексей, - оказывают мне непосредственные руководители: главный механик В.Э.Вагнер и его заместитель Д.А. Кирилин, имеющие большой опыт работы по данному направлению.

Валерий Ходулин

Паводок нас не пугает

Начало на стр. 1

- Если мы допустим большой сброс, мы поставим в тяжелейшее положение все предприятия, которые находятся ниже Косой Горы по течению Воронки? Может быть затоплен и торговый комплекс «Интерсити». Толщина льда на Воронке доходит до 70-ти сантиметров. А что делать, если начнется бурное таяние: и днем плюс, и ночью плюс, да еще солнце?

- Я думаю, что до этого не дойдет. Как уже было сказано, у нас заранее все подготовлено. Мы создали «линзу» для приема воды, чтобы не затопить Стрекаловку и близлежащие территории. Будем постепенно сбрасывать воду. Вся ситуация находится под контролем, и ничего опасного нам грозить не будет. Для этого надо провести все мероприятия четко, слаженно, и коллектив цеха ВиК к этому готов.

- Выходит, что главное в борьбе с паводком - делать все постепенно, обдуманно и слаженно?

- Безусловно. Наш коллектив неоднократно проходил через подобные испытания. Вспомним паводки конца 80-х, начала 90-х годов прошлого века, бурные разливы рек. Но тогда мы могли маневрировать более свободно, нежели сейчас. Не было ни «Интерсити», ни таможенного терминала, ни небоскреба на берегу Воронки у Московского вокзала. Самое неприятное, что может произойти - это частичное подтопление улицы

Тупик Реки Воронки, «Желдормаша». Конечно, не хотелось бы допустить такого, чтобы потом предъявлялись судебные иски. Хочется работать нормально, и для этого мы делаем все. Мы ведем журнал, мы ведем карту, мы записываем каждый свой шаг, чтобы потом четко защитить свои интересы перед любой комиссией.

К нам регулярно приезжают представители ГО и ЧС, которые проверяют, как мы работаем. Самая главная задача - чтобы мы остались с водой, чтобы наши водохранилища были подготовлены к летнему сезону. Запас воды мы отрегулировали, и система охлаждения наших печей будет функционировать нормально. Иначе не должно быть. У нас работают люди опытные, встречали и провожали не один паводок, каждый знает свой маневр, координирует свои действия. Все проинструктированы, действия персонала у меня никаких опасений не вызывают.

- Спасибо за беседу.

**Беседовал
Валерий Ходулин**



Приобретают вторую профессию

С увеличением выпуска продукции, вызванного включением в работу доменной печи №1, в доменном цехе возникла необходимость обучения вновь принятых работников второй профессии - стропальщик-зацепщик грузов. Второй профессии обучаются рабочие следующих специальностей: грузчики склада холодного чугуна, машинисты разливочных машин, слесари по ремонту механического оборудования.



На основании указания главного инженера сформирована группа по обучению профессии стропальщика только рабочих доменного цеха в количестве 34 человек. Установлены предельные сроки на обучение этих рабочих. Они должны приобретать вторую профессию на протяжении более трех месяцев, но ввиду производственной необходимости занятия проводятся методом интенсивного обучения в течение одного месяца.

Обучение проходит на базе общеобразовательного учебного класса с применением наглядных пособий. В этом классе имеется действующая модель мостового крана, применяются наглядные пособия, макеты строп, других механических приспособлений. В конце марта

теоретическое обучение будет закончено, и группа перейдет к подготовке на окончательные выпускные экзамены.

Такое обучение на заводе проходит регулярно.

Не было еще ни одного случая, чтобы служба технической безопасности не выполнила просьбы цехов и отделов по обучению рабочих второй профессии. Откликается всегда оперативно, обучение качественное, слушатели по данной дисциплине получают глубокие теоретические и практические знания.

Теоретические дисциплины преподает опытный специалист, инженер службы производственной безопасности, много лет являющийся ответственным за состояние подъемных механизмов, зданий и сооружений Геннадий Александрович Барданов. Практика постигается на рабочих местах.

Валерий Ходулин

Рудный двор - участок ответственный

Дмитрий Анатольевич Колосков живет на Косой Горе. Уже более пятнадцати лет он трудится на нашем предприятии. Вначале работал на КМЗ от организации «Центрдомремонт» каменщиком-огнеупорщиком, а с 1995 года - машинистом рудно-грейферного перегружателя на рудном дворе.

Ежедневно машинисту перегружателя приходится решать непростые задачи: оптимально переносить сырье, нагружать бункера, трансферкары. Тем более что введение в эксплуатацию ДП №1 существенно увеличило нагрузку на людей и на технику.

- За смену мы переносим очень много сырья: руды, кокса, окатыша, и других материалов, - рассказывает Дмитрий. - Затрудняюсь посчитать сколько тонн. Когда заработала первая печь, нам существенно прибавилось работы. Иногда даже не успеваем. И это только начало.

В работе Дмитрия необходимо внимание и ответственность. Все материалы должны быть точно дозированы. В противном случае химический состав не будет соответствовать требуемому стандарту марки чугуна. От соблюдения технологии загрузки зависит

выплавка чугуна заказных марок.

Загрузка печей осуществляется следующим образом: рудный перегружатель через трансферкар перемещает материал в бункер, потом через вагон-весы в скип и в печь.

- Первые полгода, когда я только устроился на рудный двор, было очень трудно. Хотел даже уволиться, но потом втянулся в работу, и доволен своей специальностью. - рассказывает Дмитрий. - За 15 лет, что я работаю на рудном дворе, все ребята, что называется, притерлись, сроднились. Бригада подобралась очень дружная, на всех можно положиться, никто не подведет. Заместитель начальника доменного цеха по шихте - Константин Мясников - всегда пойдет навстречу, никогда не откажет в трудной ситуации.

Сергей Ларшин



У ИСТОКОВ КНИГИ

«Лицом к лицу – лица не увидеть. Большое видится на расстоянии», – сказал однажды поэт Сергей Есенин. Если применить это выражение в отношении к недавно завершившейся реконструкции комплекса доменной печи №1, то, на наш взгляд, оно подходит сюда как нельзя лучше.

Мы еще не отошли от того настроения, от того напряжения, от тех переживаний, какими жили те тринадцать долгих, и вместе с тем мгновенно пролетевших месяцев, пока шел ремонт. Мы пока еще не осознали полностью того, что свершили.

Доменная печь №1, до последнего винтика, до последнего сварного шва, до последнего тумблера взлелеянная руками сотен людей, трудившихся над ее возрождением, выдает чугуна,

много чугуна, востребованного сейчас на рынке металлургического производства.

И это результат того, к чему мы стремились. Автор этих строк, бывший свидетелем многих событий, происходивших в те необычные дни на заводе, не раз спускавшийся к самому «пню» домны и восходивший на ее вершину, встречавшийся и беседовавший со многими людьми, причастными к тем событиям, делает робкую попытку систематизировать свои записи и воспоминания, рассказы специалистов с тем, чтобы, по-возможности, в дальнейшем они стали книгой. И готов принять все дельные советы, замечания, предложения, добавления.

Условное название книги – «Поэма о домне». Предлагается вариант первой главы.

Валерий Ходулин

Вначале было слово...

Этой библейской фразой на вопрос о том, с чего начиналась реконструкция комплекса доменной печи №1, ответил начальник технического отдела ОАО «КМЗ» Игорь Шепетовский, человек весьма эрудированный, кандидат технических наук, владеющий английским языком.

Произноса это крылатое выражение, он имел в виду совещания, встречи специалистов, где велись разговоры о текущих проблемах, и невольно затрагивалась тема капитального ремонта №1 доменной печи №1.

Затрагивалась она потому, что доменная печь №1 давно уже выслужила все мыслимые и немыслимые сроки своей кампании.

Согласно отраслевым нормам в черной металлургии, средняя кампания печи, то есть продолжительность работы между капитальными ремонтами первого разряда, определялась периодом в 15 лет, а у нас этот период растянулся на все 26 лет. Последний капитальный ремонт проводился в 1982 году. Очередной намечался на 1997 год. Но известные события девяностых годов: кризисы, дефолты, отток персонала, отсутствие финансирования перечеркнули все планы. Но худо-бедно печь продолжала работать. С чем это связано?

Не будет преувеличением и высокопарностью сказать, что в немалой степени это связано с патриотизмом и преданностью заводу тех людей, кто остался.

Косогорцы – народ особый. Заводу – 113 лет, и подавляющее большинство металлургов – представители династических линий металлургических семей, чьи отцы, деды, а то и прадеды работали на КМЗ. Они считали завод своим.

Отсюда рачительность и хозяйственность, вкупе с технической и технологической грамотностью людей, которые эту печь обслуживали. У хорошего шофера автомобиль вместо положенных по норме 100 тысяч километров пробегает все

300 тысяч, у хорошего токаря станок крутится в два раза дольше, чем у нерадивого.

Уже и новые марки автомобилей бегают по дорогам, техника ушла вперед, а хороший шофер все работает и работает на своей колумбине, ухаживает за ней, можно сказать, реанимирует, пока ее не доканает физический и моральный износ.

Так же и здесь. Наша печь физически и морально устарела. Устарела система загрузки, конусы уже не распределяли равномерно шихту внутри домны, износилась скиповая лебедка, устарел литейный двор, прогорели все задвижки, водопроводные трубы буквально съедала вездесущая коррозия. Чтобы печь работала, применялись поддерживающие мероприятия, сопровождавшиеся различными технологическими ограничениями, выплавлялись строго заданные марки чугуна, которые с минимальной степенью могли навредить печи.

Принимались все меры для поддержания работоспособности печи, для уменьшения скорости износа футе-



ровки, металлоконструкций, коммуникаций и прочего. В щадящем режиме и с ограниченной производительностью выплавлялся литейный чугун. Но всему на свете есть конец. И наша печь неуклонно шла к своему физическому и моральному износу.

В ходе упомянутых совещаний, в результате деловых разговоров и даже споров выкристаллизовывалась концепция современной доменной печи, именно такая, какой выделили ее все специалисты завода.

А видели они печь такой, чтобы она соответствовала сегодняшней конъюнктуре, необходимости выплавки высококачественных чугунов. Слово сделало свое дело, оно

то в результате серьезных, детальных обсуждений была названа победителем конкурса и стала генеральным проектировщиком.

Стали думать, какой должна быть новая печь, ее каркас, ее геометрия, ее конфигурация, ее инфраструктура. Главным препятствием к проектированию печи большого объема была сильная ограниченность территории завода. Вследствие этого объем печи был выбран на уровне, квалифицируемом как уровень между печью малого объема и среднего объема.

За основу был выбран достаточно удачный типовый проект, разработанный еще в 70-х годах XX века, но существенно модернизированный, модифицированный с учетом новых представлений о теории и технологии доменного производства, о конструкции и оборудовании доменных печей и вспомогательных сооружений, которые имели и имеют место быть в конце первого десятилетия нового тысячелетия.

На основании этого сформировался профиль печи объемом 1066 кубических метров.

На очень важном этапе проектирования доменной печи были учтены все современные представления о том, какой должна быть новая печь.

было утверждено, закреплено перенесением на бумагу и электронные носители, было признано официально и стало называться техническим заданием на проектирование капитального ремонта, как много десятилетий ведется в отечественной металлургии.

Техническое задание традиционно разрабатывается в тесном сотрудничестве с организацией, которая становится генеральным проектировщиком.

На это высокое звание на конкурсной основе претендовали три организации: Государственный институт проектирования металлургических заводов из Санкт-Петербурга («Гипромет»), проектная организация Харьковский институт «Гипросталь» и Московская инженерингово-проектная компания «Метпромпроект». Вот она-



ЛЮДИ ЗАВОДА

Водитель АТЦ

На нашем предприятии много славных работников и замечательных профессий. Одна из них – водитель. Что может быть интереснее путешествий по разным городам и странам, когда ты из окна кабины автомобиля можешь увидеть и достопримечательности, и людей и потом с гордостью сказать: «Да, я здесь был...».

Так, наверно, думал девятнадцатилетний Николай Федотов, когда впервые сел за руль. С тех пор прошло уже пятьдесят три года. За это время Николай Егорович успел поработать на всех русских грузовых марках машин, объехать почти все союзные республики. А начался трудовой путь славного водителя автотранспортного цеха в организации, которая занималась сейсмологическими исследованиями. Работал на бурстанке (автомобиль на шасси), не раз участвовал в геофизических экспедициях, которые проходили от Москвы до Вологды.

Затем Федотов пятнадцать лет проработал дальнотойщиком в Щекинском УТЭП, возил грузы по всему Советскому Союзу и побывал во всех союзных республиках, кроме Таджикистана. Летом ездил, в основном, в Грузию, Армению, а зимой в Молдавию, западную Украину, в страны Прибалтики.

В 1988 году Николай Егорович пришел на Косогорский металлургический завод в автотранспортный цех. Сначала работал на автобусе марки «ЛАЗ», возил работников предприятия в Москву.



Потом, ближе к пенсии, перевелся в фонтановый цех, где также продолжил работать водителем. После того, как данное подразделение закрыли, вернулся в родной АТЦ. Сейчас в ведении Николая Егоровича новый КРАЗ.

– Машина ничего, – рассказывает Федотов. – Но за ней следить надо. Как меня учили в армии: «Машина любит чистку, ласку и смазку». КРАЗ очень удобен для карьера, более мощный по сравнению даже с тем же КАМАЗом. Одновременно КРАЗ может перевезти до восемнадцати тонн. Ежедневно я доставляю на склад более трехсот тонн шлака.

Несмотря на полувековую водительский стаж, Николай Егорович планирует работать и дальше, так как «сросся» не только со своей профессией, но и с коллективом автотранспортников, многих из которых он знает уже не один десяток лет.

Надежда Щербакова

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

Соглашение подписано

Завершились переговоры по заключению Отраслевого тарифного соглашения по горно-металлургическому комплексу РФ на 2010 год.

Тарифное соглашение подписали: со стороны ГМПР – председатель профсоюза М. Тарасенко, со стороны Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Ассоциация промышленников горно-металлургического комплекса России» – исполнительный директор АМО-Са А. Окуньков.

Напомним: переговоры по заключению ОТС начались в ноябре 2009 года. В последующем шла непростая работа по согласованию позиций сторон, требующая максимальной сосредоточенности, знания не только законодательства, но и жизненных реалий.

Анализируя ход переговоров, сегодня можно сказать, что несмотря на различия позиций вначале, завершились они в традициях социального партнерства.

Перед подписанием Соглашения Михаил Тарасенко обратился к членам тарифной комиссии и приглашенным:

– Хочу еще раз подчеркнуть, что в этом процессе не бывает победителей и побежденных. Есть достигнутый компромисс. В это непростое время мы мучительно искали общие подходы. Мы



сказали друг другу много резких неприятных слов. Но это процесс. И то, что сегодня подписывается Соглашение, благодаря которому отрасль будет развиваться, а люди получают необходимую защиту, это и есть социальное партнерство.

Алексей Окуньков искренне поблагодарил всех участников переговорного процесса и продолжил:

– Проблемы есть, но есть и подвижки. Мы движемся в правильном и нужном направлении. С каждым годом переговоры проходят все сложнее, но стремление к пониманию и уважению позиций сторон помогает нам прийти к компромиссу. Сегодня ситуация непростая, но она и не безнадежная.

По материалам журнала «ГМПР-Инфо»

