

Заполярная руда

ОРГАН ПАРТКОМА, ПРОФКОМА, КОМИТЕТА ВЛКСМ, ДИРЕКЦИИ,
ОЛЕНЕГОРСКОГО ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
ГОРНО-ОБОГАТИТЕЛЬНОГО КОМБИНАТА ИМЕНИ 50-ЛЕТИЯ СССР

среда,

23

Февраля
1983 г.

Сегодня —
День
Советской
Армии
и
Военно-
Морского
Флота

**ВЕРНУСЬ
В РОДНОЙ
ЦЕХ**

В 1979 году я стал работать в цехе технологической автоматизации и диспетчеризации. Здесь получил рабочую закладку, стал специалистом. В освоении профессии электромонтера большую помощь мне оказали мастер Юрий Арсентьевич Новиков и старшие товарищи, с кем приходилось работать. Всех их я часто вспоминаю, и мне очень хочется снова оказаться среди них в нашем цехе.

Сейчас я служу в армии. Скоро придет срок демобилизации. После службы думаю вернуться в свой коллектив, где начинал работать, где постигал основы профессии электромонтера. Думаю, что коллектив меня примет и я стану его полноправным членом.

Всех, с кем я работал, хочу поздравить с Днем Советской Армии и пожелать им хороших успехов в труде и учебе.

С. ПАРШИН.

Юрий Шилов осенью демобилизовался из рядов Советской Армии. Сейчас работает водителем в автотранспортном цехе. Работает хорошо, с огоньком. Добросовестно выполняет порученные ему задания.

На снимке: Юрий Шилов.
Фото А. ГЕРГЕЛЯ.

Газета выходит с 20 июля 1956 г.

№ 16 (2216)

Цена 1 коп

• В труде, как в бою

РАБОТАЕТ С ОГОНЬКОМ

С первых дней и до последнего участвовал в Великой Отечественной войне Степан Никанорович Червоный. Он отважно защищал родное Заполярье от фашистской нечисти. Родина отметила ратный подвиг нашего земляка многими наградами.

Сейчас по возрасту ветеран должен быть на заслуженном отдыхе, но продолжает трудиться. Работает, как всегда, с огоньком.

Не стоит в стороне бывший фронтовик и от общественных дел. Он активно ведет работу по военно-патристическому воспитанию молодежи. Воглавляет в городе совет ветеранов войны.

Мы желаем Степану Никаноровичу сил, здоровья. Желаем быть всегда таким же добрым, жизнерадостным.

Н. ВРЕМИН.

Секретарь партбюро
желдорцеха.

КАК ПРЕЖДЕ В СТРОЮ

В автотранспортном цехе всегда с уважением относятся о контрольном мастере Михаиле Борисовиче Егорове. Он работает здесь с 1961 года. За

знания и трудолюбие ценят его товарищи. Ветеран возглавляет группу народного контроля.

Михаил Борисович прошел нелегкий и фронтными дорогами Сталинградского, Донского, Дальневосточного и других фронтов.

Вместе с ним в цехе трудятся участники и войны водители Петр Алексеевич Герасимов и Егор Федорович Михайлов, рабочая Юлия Митрофановна Воронкова и другие. На них равняются, по ним сверяют дела другие.

А. ПЕТРОВА.

Секретарь парторганизации АТЦ.

НАШ ВETERAN

Больше 20 лет добросовестно трудился в нашем цехе плотник Павел Иванович Нестеров. Сейчас он на пенсии, но на эти месяцы снова вернулся на производство.

В жизни Павла Ивановича, как и многих других, суровую метку сделала война. Вместе с боевыми наградами наш ветеран бережно хранит награды трудовые, ибо они — славное продолжение его фронтовой биографии.

В. КУЗНЕЦОВ.

Начальник отделения
РМЦ.



ЛУЧШИЕ В ОБЛАСТИ

Президиум областного совета профсоюза подвел итоги соревнования за четвертый квартал юбилейного года среди бригад буровых станков, соревнующихся за наивысшую производительность станков при высоком качестве работы.

Лучших результатов добился экипаж станка СБШ-250 № 1 рудника «Центральный» производственного объединения «Апатит», где старшим бурильщиком Егор Никифорович Мордвинцев. За три последних месяца 1982 года экипажем пробурено 16486 погонных метров скважин высокого качества, что со-

ставляет 125 процентов к плану. Производительность труда составила 124,9 процента. Экономлено 29 долл на сумму 5,9 тысячи рублей. Коэффициент использования станка составил 0,73 при плане 0,64, что составило 114,1 процента. Этому экипажу присужден переходящий приз «Лучший экипаж бурового станка Мурманской области» с вручением свидетельства.

Отмечена хорошая работа экипажа бурового станка СБШ-250 № 38 (старший бурильщик Альбинус Розалис Виткус) Оленегорского рудника нашего комбината и экипаж станка № 3 руд-

ника «Железный» Координаторского ГОКа (старший бурильщик Александр Игнатьевич Вертебный).

Экипажем А. Р. Виткуса в четвертом квартале пробурено 11710 погонных метров взрывных скважин, что составило 123,8 процента к плану. Производительность труда составила 107,1 процента. Экономлено три долл на сумму 636 рублей. Коэффициент использования станка составил 0,51 при плане 0,47, что составило 108,5 процента.

Г. ЛЕБЕДЕВА.

Инженер по соревнованию.

Старшим машинистом тягового агрегата я работаю два года. За это время наш экипаж сработался, сдружился. Стараюсь не допускать конфликтов. Спокойно, терпеливо указываю товарищам на ошибки и упущения. Все работы по обслуживанию электровоза проверяю лично сам. Машинисты и помощники стараются добросовестно обслуживать закрепленные за ними узлы, выполняют указания, связанные с мелким ремонтом электровоза.

Локомотив к работе готовит бригада, работающая в дневное время. Она заменяет тормозные ковадки, подвозит токоприемники, делает смазку узлов. Эти работы в ночное время выполнить нельзя, так как не работает пункт технического обслуживания. Да и ночью на их выполнение тратится больше времени, а иногда не позволяют это сделать требования техники безопасности.

Для бесперебойной работы агрегата первоочередное значение имеет подготовка его и периодическому ремонту в депо. Этому уделяю большое внимание. Для себя, например, запи-

В РАБОТЕ ВАЖНО ВСЕ

• БРИГАДИР ДЕЛИТСЯ ОПЫТОМ

сываю обо всех отклонениях от нормальной работы на линии узлов и аппаратов агрегата. Внимательно выслушиваю замечания сменщиков о работе локомотива. После этого решаю, как удобнее и быстрее устранить ту или иную неисправность. При этом стараюсь максимально использовать внутрисменные простои. Например, замену прихода контактора делаю во время ожидания погрузки.

Ставя локомотив на ремонт в депо, делаю подробную запись необходимого ремонта в журнале, руководствуясь записями в своей книжке. При этом стараюсь не упустить никакой мелочи. Часто сам объясняю слесарям, что и как надо сделать. Проверяю выполнение указанных ремонтов, много внимания уделяю приемке локомотива из ремонта.

В первые годы эксплуатации тягового агрегата практиковалось закрепление оп-

ределенных узлов и механизмов за каждым машинистом на определенный срок. По истечении, например, трех месяцев, закрепленные узлы и механизмы менялись. Это делалось для того, чтобы каждый машинист лучше изучил все узлы и аппаратуру локомотива, научился правильно его обслуживать и ремонтировать.

Были случаи, когда отдельные машинисты недобросовестно относились к обслуживанию закрепленных узлов, зная, что скоро обслуживание этого узла перейдет к другому.

В настоящее время узлы закреплены постоянно. Это, по моему, улучшает обслуживание локомотивов. Ведь каждая бригада знает слабые стороны своего узла, знает, что часто выходит из строя, и делает все, чтобы это не повторялось.

Как старший машинист, я всегда проверяю качество обслуживания закрепленных узлов, особенно у подменных и молодых ма-

шинистов. Знаю способности и отношение к работе каждого члена экипажа.

Во время движения поезда максимально использую технические характеристики машины, учитываю профиль и состояние железнодорожного пути и контактной сети. Получив, например, разрешение на выезд из забоя, слежу за напряжением в контактной сети. Если в это время на этом же фидере идет на подъем другой электровоз, лучше переждать некоторое время. Даю возможность быстрее выехать товарищу, не ползти самому и не допустить перегруза в контактной сети и снятия напряжения. А отдельные машинисты еще допускают такое. Это приводит к значительным простоям, перерасходу электроэнергии, поезду трудно трогаться с места на подъеме.

При въезде в кривые малого радиуса, а их в карьере достаточно, веду поезд либо сжатым, либо

растянутым, избегаю ненужных толчков, которые могут привести к сходу состава.

Следуя порожняком по уклонам, по возможности опускаю токоприемник, используя кинетическую энергию поезда, пневматические и электрические тормоза. При торможении пользуюсь то одними, то другими тормозами с таким расчетом, чтобы в момент трогания в обратном направлении пневматические тормоза были отпущены.

За время моей работы у нас не было схода состава при погрузке или разгрузке. Подъезжая к месту погрузки или выгрузки, требую от помощника и всех членов экипажа проверить подвездной путь, проходит ли состав. Это исключает сходы состава и не выводят из строя кожух зубчатой передачи, на ремонт или замену которых уходит много времени.

На проверку подвездного пути трачу минуты, а

сберегаю часы, которые были бы затрачены на ликвидацию сходов и ремонт кожухов. Не лучше ли совсем исключить потери этих часов, а усилить контроль за состоянием подвездного пути со стороны экскаваторных бригад. Выиграют от этого все.

Во время погрузки состав своевременно продаваю и устанавливаю так, чтобы угол поворота экскаватора был наименьшим. Это, естественно, уменьшает время погрузки состава.

Избежать ненужных простоев можно, если обеспечить круглосуточную работу рудного склада.

Достижению высоких результатов способствует хорошо организованное соревнование, своевременное подведение его итогов, гласность. Ежедневно мы узнаем фамилии победителей соревнования и результаты их труда. Об этом сообщает световая газета. И это не мелочь. Сознание того, что твой труд замечен, стимулирует и помогает в работе.

А. КУЗНЕЦОВ.

Старший машинист тягового агрегата № 198.

ИЗВЕЩЕНИЕ

25 февраля в Доме культуры проводится профсоюзная конференция комбината

Повестка дня: выполнение коллективного договора за 1982 год и заключение коллективного договора на 1983 год.

Начало в 17 часов.

