

Встречать 16-ю годовщину Октября стопроцентным выполнением планов и выдачей угля в сверхплановый маршрут!

С КОНФЕРЕНЦИИ МОНТЕРОВ И МОТОРИСТОВ

ИЗУЧАЙТЕ ОПЫТ РАБОТЫ ЛУЧШИХ МЕХАНИЗАТОРОВ

Организовать плано-предупредительный ремонт, обеспечить бесперебойную работу механизмов

Я работаю районным монтером. На моем участке имеются следующие механизмы: ленточный транспортер, врубовая машина, 4 качающих привода, 2 лебедки, 2 вентилятора и 4 перфоратора.

Наши механизмы дают малую производительность. Ленточный транспортер дает только 60 тонн в смену, загружен не больше чем на 20 проц. своей мощности. Врубавая машина загружена также недостаточно. На ноябрь на врубовку запланировано добычи 780 тонн. Эта нагрузка не может использовать всю мощность машины.

В нашей лаве почва и кровля очень слабые. В лаве все время сильное давление. Вруб все время сдавливают и нормально работать конвейерам на подвесках нельзя, через 10—15 минут подвески приходится перевешивать, а это снижает производительность конвейеров.

В отдельные дни, несмотря на трудные горные условия, участок выполняет план, но обычно задание не выполняется потому, что один работник недосмотрит за конвейером, другой — за опорами, в результате — прорыв.

Мы имели факты саботажа в механизации и прямое вредительство. Сломан перфоратор, шкив украден электровзвонковый сигнал украден. За поломку перфоратора двух рабочих отдали под суд, за поломку шкива Голубин снят с работы и отдан под суд, но виновника продажи электровзвонкового сигнала не нашли. Не сомненно, украден с целью затормозить работу участка. Достать второй такой сигнал невозможно.

Что я делаю как монтер, для того, чтобы механизмы хорошо работали. Все мотористы получают на производстве инструктаж. Я разъясняю мотористам, где и какую нужно применять смазку, как узнать качество смазки, как предупредить аварию по звуку, но этот инструктаж еще недостаточен.

Я на своем участке ввел нумерацию на всех моторах (бирочную систему). Каждый мотор имеет 2 номера. Номер 1 все время находится на машине, а номер 2 служит для приемки и сдачи механизма. Моторист, идя на смену, берет на раскомандировке второй номер. В лаве он проверяет исправность механизмов и лишь после этого отдает свой номер мотористу, работаю-

Аварии механизмов надо предупреждать

(Из доклада монтера 22 уклона тов. АЛЕКСЕЕВА)

щему в предшествующей смене. Если этот моторист поднимается из шахты с № 1, то это показывает, что он сдал установку в не исправном состоянии и за это лишается упряжки.

Инструмент, требующийся мотористу: ключ, лопаты, масляные банки — прикреплены к рабочему и передаются при сдаче смены.

Работа врубовки тормозит ся слишком мягкой почвой. При спуске машины она на быстром ходу гонит перед собой много мелочи, потому, что врезается в почву. Не случайно, мы почти не имеем случаев порыва каната при подрезке вруба. Как правило, канаты рвутся при спуске машины. Этому способствует кривизна лавы и навесы. На техническом совещании я договорился с вриднач. участка о том, что к 3 ноября лавы будут выправлены по шнуру, навесы ликвидированы.

Мне не удалось ввести плано-предупредительного ремонта механизмов. Что бы организовать это дело

монтер должен знать нормы работы каждого механизма. Установить эти нормы монтеру не под силу. Монтер не может сказать сколько может работать врубовка или мотор без осмотра, а следовательно, не может определить, когда тому или другому механизму нужно дать плано-предупредительный ремонт. В этом деле монтерам не оказали помощи зам. главинж. т. Хорошко. Пришлось самим установить нормы работы механизмов, при чем по каждому пласту нормы получились разные.

Организация работы в лаве не позволяет проводить плано-предупредительный осмотр и ремонт механизмов. Цикличность выдерживается. Это не дает возможности планировать осмотр механизмов. Особенно плохо дело с плано-предупредительным ремонтом ленточного конвейера, так как при работе по непрерывному потоку он все время занят. Главные приводы мы осматриваем во время перестановки.

Первые попытки предупредить аварии мною сделаны. В августе внутренний вентилятор в моторе УТ, мощностью 14,5 квт., порвал одну проволоку в обмотке и оголил часть других проволок. Ток не мог поступить в статор, потому, что одна фаза в обмотке — порвана.

Мотористка Гилева вовремя остановила мотор и не разрешила качать до осмотра монтера. Я вскрыл мотор, соединил фазу, изолировал обмотку. Так мотор, совершенно безнадежный, требовавший немедленной отправки в обмоточную мастерскую ЦЭС, был исправлен на месте, а через несколько дней мы заменили его здоровым.

В другой раз был такой случай. Ротор мотора просел на статор и, замкнувшись, мог сжечь его. Мотор работал с уменьшенной нагрузкой и этот дефект долго не замечали. Как только удлинители рештаки, мотор при пуске дал неправильный звук. Запасного мотора не

было. Нужно было найти какой то выход, чтобы не прекращать работу в лаве. Тогда я раскренил гнездо подшипника и крышку мотора. Несколько дней он послужил, а затем был сменен исправным мотором. Лавы работала бесперебойно.

Недавно мотористка Голубина заявила, что временно мотор бьет на корпус током. Мой помощник обнаружил, что выходящие концы статора немного оголены. — Исправил этот недостаток. Через 2 суток снова та же история. Проверка показала, что где то в статоре мотора замыкает, но где именно — обнаружить невозможно. Хотя мотор работал, я запретил пускать его, потребовал и добился замены — предупредил аварию мотора.

Чтобы организовать настоящий плано-предупредительный ремонт, надо поставить работу в лаве четко по графику, дать монтеру точные нормы работы каждого механизма, создать необходимый запас важнейших запасных частей, ввести в каждой лаве номерную систему приемки и сдачи механизмов.

ВВЕСТИ БИРОЧНУЮ СИСТЕМУ

(Из доклада мотористки Болдыревского участка Поли СИЗОВОЙ)

Работаю я на качающем приводе ДК-15, — моторов мощностью в 15 квт. производительностью в 45 тонн в час, длина конвейерной установки 55 метров.

Приходя на смену, прежде чем принять конвейерную установку, я осматриваю, в каком состоянии ходят механизмы. Прежде всего осматриваю конвейерный привод, проверяю не нагрелся ли он за время работы в старой смене.

Убедившись в нормальном состоянии конвейерного привода, осматриваю — все ли болты имеются на крышках качающего вала, на люках коленчатого и сквозного вала. Затем проверяю — хорошо ли укреплен мотор, все ли имеются болты, нет ли трещин на корпусе мотора и лапах.

После этого осматриваю мотор, чтобы проверить — нет ли перегрева корпуса мотора и подшипника. Оборотной стороной руки проверяю нагрев. Если рука чувствует ожог, то работать на таком моторе нельзя, его нужно остановить. При проверке нагрева подшипника важно определить — отчего они греются: от роторного

вала или же по причине самих роликов или шариков.

Убедившись по наружному осмотру, что все исправно, открываю пробку привода и проверяю — есть ли смазка и каково ее качество. Беру чистую щепочку достаточной длины и замеряю уровень смазки. Нормальный уровень должен быть от 4 до 7 см. растираю маслом пальцами. Хорошая смазка — мягкая. Испорченная смазка — жесткая на ощупь, потому что от трения шестерок в нее попала мелкая стружка. Когда смазки достаточно для работы привода, качество ее хорошее, я приступаю к проверке рубильника конвейерного привода. Осматриваю болты наружные, крепящие крышку, болты вводящих муфт, хорошо ли зажат вводящий кабель, а также проверяю заземление как рубильника, так и мотора.

Каждый моторист обязан тщательно проверять исправность заземления потому, что это обеспечивает безопасность не только моториста, но и всех рабочих, находящихся в лаве в случае, если мотор окажется под током.

Убедившись в исправности механизмов, я спрашиваю мотористку старой смены, какие она заметила дефекты внутри привода.

— Никаких недостатков нет, — говорит мне мотористка.

Тогда я пускаю в ход при вод и ослушиваю его, замечаю, нет ли ненормальностей в работе. Только после опробования привода на слух иду проверять состояние конвейерной линии. Тут надо выявить — нет ли перекоса рештаков, нет ли выпавших опор, крепко ли сболчены конвейерные болты, все ли ванатки, служащие для подрезки рештаков, висят на месте.

Старого моториста отпускаю нагора лишь после того, когда тщательно обробую исправность всех установок и механизмов. Надо сказать, что сейчас сдача и приемка механизмов в лаве организована хуже, чем раньше. В 23—24 лавках Болдыревского района применялись бирки. Сейчас же никаких паспортов на механизмах нет, приемка механизмов проходит хуже, некоторые мотористы уходят нагора раньше, чем новый сменщик осмотрит и проверит исправность установки. Надо обя-

зательно ввести бирки, сдавать и принимать смену на полном ходу

Случается при приемке смены обнаружить ненормальность в механизмах. Об этом заявляю своему электрику. Вместе с мотористкой старой смены и электриком ликвидируем неполадки.

Во время работы внимательно слежу за приводом, за сигналами. Небольшие остановки на 5—10 минут использую для проверки рештаков.

Уже около 2 лет я работаю на моторе. За это время по моей вине не было ни одной поломки. Прошла техникум, знаю свои механизмы и сейчас продолжаю учиться.

Я соревнуюсь с мотористкой шахты Журинка-3 Рукасовой, а по своему пласту — с Кашилиной Шурой — за лучшую работу и уход за мотором. Призываю всех мотористов — повысить свою квалификацию на курсах и разоблачать классово чуждые элементы, которые подчас пробираются на механизмы, чтобы вредить нам

Электровозы — на полный ход

Движенцы! Берите пример с машиниста электровоза тов. Бердюгина: обеспечьте бесперебойную вывозку угля на-гора и своевременную подачу порожняка в лавы и забои

„СЕКРЕТЫ“ МОЕЙ РАБОТЫ

Я поступил на Емельяновскую шахту в 1926 году. Сначала работал конюхом, потом кондуктором. Когда лучше познакомился с машиной — меня поставили машинистом электровоза.

Как я работаю?

Когда прихожу на смену, то прежде всего спрашиваю машиниста, у которого принимаю электровоз, в каком состоянии машина. Внимательно осматриваю буксы, обробую мотор.

Мотор — сердце электровоза. Чтобы проверить исправность мотора, я прикладываю руку к его нижней части. Если мотор здоров — он должен быть теплым. Если же мотор в неисправном состоянии — то он горячий.

Всегда надо проверить, почему стал горячим мотор. Делает это так: электровоз загоняю в депо, снимаю батарею, начинаю открывать мотор, а затем прочищать коллекторы. После очистки коллекторов мотор может снова работать. Если же не осмотреть, что мотор нагрелся выше нормы, то это может вывести его из строя. Тщательным осмотром мотора я предупреждаю аварию.

Надо тщательно осматривать тормоза. Осмотру тормоза я уделяю особое внимание. От сильных ударов тормоза могут погнуться и вывести электровоз из строя.

Когда едешь под уклон и сразу сокращаешь ход машины состав вагонеток дает сильный толчок на электровоз. Этот толчок может погнуть электровоз. Вот почему надо уметь вести состав под уклон, чтоб сохранить тормоза.

При каждом электровозе должна быть исправна песочница. Подсыпка песка, когда бузуют колеса электровоза, помогает машине ликвидировать буксование, электровоз легко берет состав. На всех наших электровозах сейчас песочницы не работают, требуют ремонта.

Надо следить за исправностью моторных гаек. Когда машина заходит в депо, машинист должен снять батарею, проверить мотор и моторные болты. Если болты ослабли, то могут сломаться подшипники и втулка у мотора, а значит, машина откажется работать. Болты надо крепко обалчивать.

Однажды у меня был такой случай. Принимая машину у тов. Прокудина, я спросил:

— Почему электровоз урчит?

Прокудин не сумел ответить. Осмотрев внимательно моторные болты, я увидел, что они ослабли, подкрутил их и электровоз перестал урчать.

У нас часто жгут предохранители. Не секрет, были и у меня такие случаи. Предохранитель может сгореть от перегруза, от плохой смазки и если втулки сработаны колесами, так же из-за халатного отношения самого машиниста. Если машинист плохо подвучивает барашки у предохранителя, неправильно включает ручку регулятора, от этого могут сгореть предохранители.

Если я замечаю недостатки в электровозе, то стараюсь исправить их сам или с помощью слесаря. О незначительных в машине всегда докладываю дежурному.

Давно работаю в движении и хорошо знаю профиль пути. Мне знаком каждый плохой стыв, каждый неудобный поворот. На хорошем, ровном пути увеличиваю скорость электровоза, а на плохих стывках и закруглении — уменьшаю, чем предупреждаю заурку вагонов и машины.

Закончив смену, слаю машину в полном порядке. Если есть неисправность в электровозе, предупреждаю о них товарищей.

Меня считают лучшим машинистом. Я стал лучшим машинистом потому, что бережно обращаюсь с электровозом, стараюсь предупреждать неполадки в машине, изучил профиль пути и слабые места рельсовых соединений.

Задания по вывозке угля всегда перевыполняю. Такую же производительность может иметь каждый машинист, если будет аккуратно обращаться с машиной.

Производительность электровоза можно еще увеличить, но для этого необходимо улучшить смазку вагона, отремонтировать вагоны, устранить плохие стывки на путях и во всех батареях иметь хорошие растворы ездового камня.

Я знаю машину, считаю себя лучшим машинистом, но как только откроется курсы машинистов электровоза — пойду на них учиться, чтобы повысить квалификацию, и вызываю посылать моему примеру всех водителей электровоза и вруб-машинистов.

Машинист электровоза —
БЕРДЮГИН.

РАБОТА ШАХТЫ ЗА ОКТЯБРЬ

Задание — 55.500 т., выдано — 49.815 т. или 89,8 проц.
Майеровский участок — задание 12590, выполнено — 12548 т. или 99,6 проц.
Серебренниковский участок — задание 15500 т., выполнено — 14131 т. или 91,1 проц.
Болдыревский участок — задание 16000 т., выполнено — 15589 т. или 97,5 проц.
22 уклон — задание 10000, выполнено 7894 т. или 78,9 проц.

К ПРОВЕРКЕ ТЕХЗНАНИЙ КОМАНДИРОВ ПРОИЗВОДСТВА

В сентябре на шахте производилась проверка техзнаний механизаторов. Но мы на этом не ограничились.

С 23 октября началась проверка техзнаний технического производства: десятников, начальников пластов и их помощников, монтеров и пом. монтеров. Все они должны явиться в комиссию, показать свою подготовленность к руководству производством, выявить свои знания.

Проверка должна была производиться по расписанию с 23 до 4 ноября с 7 часов вечера в производственном уголке шахты.

Нужно сказать, что расписание не выдерживается. До сих пор серебренниковцев прошло всего 4 человека, болдыревцев — 2, они до 27 октября должны были закончить. Майеровцы пришли дружнее, но все же в назначенные им дни — пришло всего 8 человек. Такая явка показывает, что нет мобилизации, на

техэкзамен по пластам ИТС совершенно не включается в большое и серьезное дело. Нужно на ходу исправить упущенное, подтянуться опоздавшим и до 4 ноября явиться на проверку всем указанным квалификациям, без исключения.

Проверка показала, что уровень техзнаний технадзора очень невелик, из 18 прошедших испытания — 16 человек очень слабо разбираются в вопросах горной механизации. По горному — несколько лучше, но все же половина прошедших недостаточно владеет знаниями горного дела. Слаба подготовка и по математике и по общественно-политическим вопросам.

Все это уже сейчас указывает на необходимость серьезной тех. подготовки командиров производства. Без хорошего технического руководства никогда не будет хорошей работы на производстве.

Гидлевская

СОВЕТСКИЙ СОЮЗ И СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ

„Достоин сожаления, что два великих народа, между которыми существовала свыше столетия выгодная для обеих сторон счастливая традиция дружбы, находятся теперь без практического метода сношения друг с другом“. Так говорит в своем послании председателю ЦИК СССР тов. Калинину, президент САСШ Рузвельт. С этой характеристикой нынешнего положения вещей нельзя не согласиться. Советское правительство и миллионы трудящихся Советского союза всегда считали ненормальным и „достойным сожаления“ тот факт, что между Советской страной, занимающей шестую часть земного шара и одним из важнейших государств буржуазного мира нет нормальных дипломатических отношений. Мы считали это тем более „достойным сожаления“, что дипломатические отношения между СССР и рядом других капиталистических стран давно существуют. Иначе говоря, различие политических систем, как показал опыт, не препятствовало возникновению и развитию нормальных отноше-

ний. Буржуазные государства, вступая в дипломатические отношения с пролетарским государством, никогда не отказывались от своей буржуазной капиталистической установки. Точно также Советский союз, вступая в дипломатические сношения с государствами, в которых рабочим не удалось еще сбросить с себя иго капитализма, не отрекался от своей установки на то, что будущее принадлежит не капитализму, а социализму. Нормальные дипломатические сношения между СССР и капиталистическими странами основаны на признании возможности в определенных условиях сосуществования двух миров — мира строящегося социализма и мира капитализма. И руководящим лицам Америки было известно, что Советский союз, исходя из признания этой возможности, строил свою внешнюю политику, политику мира. Таким образом, то „достойное сожаления“ положение, о котором говорит в своем послании Рузвельт, создано исключительно по вине руководящих американ-

ских кругов, упорно не хотевших признавать Советский союз.

Миллионы трудящихся СССР встретили обращение Рузвельта с удовлетворением не только потому, что советские трудящиеся в восстановлении нормальных дипломатических отношений усматривают возможность расширения деловых связей между СССР и САСШ, миллионы трудящихся встретили обращение главы САСШ с удовлетворением еще и потому, что инициатива Рузвельта может способствовать делу обеспечения мира, делу борьбы против опасности новых войн и кровавых авантур. Именно в наши дни, когда в связи с небывалым обострением империалистических противоречий явственно вырисовались контуры новых войн, советские рабочие и крестьяне приветствуют любой шаг, который так или иначе может способствовать установлению мирных отношений между государствами. Это особенно важно в той обстановке, которая существует сейчас, когда европейская капиталистическая пресса

уже открыто пишет о новом 1914 году, а японский империализм ведет войну в Китае, когда японская военщина пытается поставить вопрос о войне против Советского союза в порядке дня и тем ставит под угрозу мир всего мира.

Советское правительство, а вместе с ним миллионы советских трудящихся никогда не скрывали своей оценки нынешнего международного положения как предвоенного положения, если не удастся положить конец провокационной „работе“ поджигателей войны. Никогда опасность военных столкновений, кровавых авантур не была так острой, как в настоящий момент. Переговоры между президентом Рузвельтом и тов. Литвиновым могут сыграть огромную роль в этом отношении и привести к значительному улучшению всего международного положения, что пошло бы на пользу не только народам СССР и САСШ, но и народам всего мира.

Рабочие крестьяне СССР знают, что обращение президента Рузвельта стало возможным только благодаря росту международного влияния СССР в результате победы генеральной линии партии. Беспрепятственный хозяйственный — политический рост нашей страны, рост обороноспособности СССР, наша неустанная борьба за мир — вот причины роста нашего влияния на международной арене. С другой стороны, в капиталистическом мире — жесточайший

кризис, сужение рынков и, на этой основе, небывалое обострение противоречий между отдельными капиталистическими странами и группами стран, подготовка к кровавой борьбе за новый передел мира. Организованная борьба рабочего класса и трудящихся всех стран против попыток капиталистов зажечь новую войну, против попыток организовать интервенцию в СССР, всеобщий рост симпатий к единственной в мире стране, твердо проводящей политику мира, повышающей материальный и культурный уровень широких масс населения — все это было, несомненно, немаловажным фактором в деле укрепления международного положения СССР вообще, в вопросе об отношениях СССР и САСШ в частности. Правящие круги американской, буржуазии, вероятно, — если судить по посланию Рузвельта и высказываниям ряда влиятельных американских газет, силою обстоятельств вынуждены начать пересмотр своей прежней политики. Этот пересмотр может сыграть значительную роль в деле борьбы за мир, поэтому советское правительство, продолжая свою постоянную линию, охотно пошло навстречу инициативе Рузвельта. Насколько серьезен и глубок поворот в отношениях между СССР и САСШ — покажет ближайшее будущее. М—ОВ.

Редактор Е. МЕЗЕНЦЕВА