



# ФЛАГМАНУ – ВТОРОЕ ДЫХАНИЕ

## НА ШАХТЕ ИМЕНИ С.М. КИРОВА ЗАВЕРШЕН НЕПРОСТОЙ, НО ДОЛГО ОЖИДАВШИЙСЯ ВСЕМ КОЛЛЕКТИВОМ ВТОРОЙ ЭТАП МОДЕРНИЗАЦИИ ПОДЗЕМНОГО КОНВЕЙЕРНОГО ТРАНСПОРТА

В последние годы главной добывочной силой на предприятии был и остается высокопрофессиональный, трудолюбивый коллектив участка №2, которым многие годы руководит Леонид Васильевич Лагутин. Бригада Анатолия Коломенского установила немало рекордов шахты, рудника, Кузбасса и в целом угольной отрасли страны. Но говоря об успехах, «кировцы» неизменно добавляли, что результаты могли бы быть еще весомей, если бы не сдерживала транспортная цепочка.

Это хозяйство вообще на «Кировке» очень сложное: на действующих пластах Болдыревском и Поленовском магистральные конвейеры раскинулись-растянулись во всех направлениях на 22 километра. А непосредственно из лав уголь добирался на поверхностный склад, обогатительную фабрику по сложной, замысловатой траектории, проделыва-

вая по центральным магистральным конвейерным штрекам и конвейерным уклонам путь длиной почти в десять километров.

— Трудно поверить, но флагман по имени «Кировка» только в период с 2004-го по 2010 год смог осуществить первый этап подземной конвейеризации, пробив с центральной промплощадки к горным выработкам в ныне действующем блоке №3 конвейерный ствол №1 протяженностью 300 метров, — комментирует ситуацию заместитель главного инженера шахты по технологии Виктор Плетнев. — Это позволило уйти, наконец, от допотопного, низкопроизводительного скипового подъема с довоенной технологией подъема угля.

Но и первый этап модернизации транспорта не принес кардинальных изменений, поскольку новый ствол непосредственно не соединялся со вновь вводимыми лавами, и про-

тяжеленность цепочки оставалась большой.

Положение усугублялось также тем, что конвейеры имели пропускную способность на уровне 1200 тонн в час, максимальную скорость 2,5 метра в секунду и ширину лент 1200 миллиметров. Высокой была степень их износа. Поэтому горняки, неизменно нацеленные на «большой» уголь, нередко вынужденно простаивали во время порывов, последующей сшивки или замены аварийных участков ленточного полотна. Теперь все это уходит в прошлое.

Каким же образом? Модернизация транспортного хозяйства здесь началась с удлинения наклонного ствола №1 на 600 метров и прохождения наклонного конвейерного квершлага такой же протяженности. Его называют общим, поскольку конвейером пользуются также проходчики. Потом были пройдены полукилометровый наклонный квершлаг и конвейерная печь, откуда начинается свой путь река «черного золота». Только здесь уложена лента старого образца шириной 1,2 метра, на остальных участках она теперь на 20 сантиметров шире и имеет скорость до четырех метров в секунду. Это позволит заметно увеличить производительность конвейера. Общая же протяженность новой цепочки, в которой на два отрезка конвейеров стало меньше, составляет 4841 метр.

— Комплекс нового оборудования имеет и ряд других существенных преимуществ — говорит главный механик шахты Роман Ершов. — Скажем, по наклонному стволу и квершлагам смонтированы конвейеры с частотной регулировкой их скорости. Проще говоря, автоматика, пусковая аппаратура теперь сами будут регулировать ее в зависимости от грузопотока, сберегая технику и электроэнергию. Новая система управления конвейерами «Дэвис Дерби» позволяет и главным специалистам шахты, и руководящему звену участка №2 с помощью компьютеров отслеживать и контролировать весь процесс отгрузки угля. Заграничное оборудование обеспечивает плавный запуск и остановку конвейера, регулировку его скорости, защиту от всяческих неполадок, техсвязь очистников с

## НОВАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ КОНВЕЙЕРАМИ «ДЭВИС ДЕРБИ» ПОЗВОЛЯЕТ И ГЛАВНЫМ СПЕЦИАЛИСТАМ ШАХТЫ, И РУКОВОДЯЩЕМУ ЗВЕНУ УЧАСТКА №2 С ПОМОЩЬЮ КОМПЬЮТЕРОВ ОТСЛЕЖИВАТЬ И КОНТРОЛИРОВАТЬ ВЕСЬ ПРОЦЕСС ОТГРУЗКИ УГЛЯ

участком внутришахтного транспорта, остановку в случае схода ленты и многое другое. Потом, впервые в истории предприятия смонтированный между двумя 600-метровыми конвейерами (они находятся на разной высоте) трубчатый пересып не позволяет углю при падении дробиться в мелкую фракцию, и по этой причине уголь легче обогащается на фабрике.

Добавим существенное. Производство шахты ставит перед собой сложную, но, считает, выполнимую задачу: за август осуществить такого же рода модернизацию транспортной линии и на пласту Поленовском, смонтировав там 700-метровый ленточный конвейер. Что ж, прекрасный подарок был бы к грядущему Дню шахтера!

Обкатка оборудования идет в лаве №2454, запущенной в работу в конце июня, и на всей цепочке нового образца. Строгий догляд со стороны технической службы шахты нужен за многим. За частотными преобразователями, пятью электродвигателями на наклонном стволу и квершлагам английской фирмы «Мор-

ли», редукторами немецкой фирмы «Флендер». Особо стоит беречь отличного качества ленту тоже английской фирмы «Данлоп». Хороша: сделана она из прочного материала, и стыки у нее выполнены методом вулканизации, а не механическим способом, как у отечественных, рано или поздно приводящим к постоянным разрывам и сшивкам резиновых лоскутов под землей едва ли не вручную.

— Понятно, ни о каких рекордах речь сейчас не идет, — говорит Леонид Васильевич. — Все новое требует не одну пробу «на зубок». Так что пока мы добыли с начала года лишь 1,3 миллиона тонн угля, имеем среднесуточную нагрузку на забой на уровне девяти тысяч тонн. Хотя 4 и 5 июля выдали уже для затравки по 12 тысяч. Но вообще, считаю, в скором времени участок сможет стабильно работать на уровне 15 тысяч тонн в сутки. У ребят огромное желание выдавать «большой» уголь. И для зарплаты, и для престижа предприятия, и для души. Так что ждите хороших новостей!

Игорь ЕВГЕНЬЕВ

