

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

# ПРИКАСПИЙСКАЯ КОММУНА

ПРИКАСПИ КОММУНАСЫ

Орган Гурьевского обкома, горкома КП(б)К и областного  
Совета депутатов трудящихся

ПЯТНИЦА

11

ОКТЯБРЯ

1946 г.

№ 203 (4105)

Год издания XIII

ЦЕНА 20 коп.

# Освоение нового привода бурового станка

За последние два года многие заводы Советского Союза, работавшие на оборону страны, переключились на изготовление орудий мирного труда, значительное количество заводов стало выпускать оборудование для нефтяной промышленности.

Уже сейчас объединением «Казахстаннефть» получены многие образцы нового буроводания. На страницах «Прикаспийской коммуны» освещались вопросы освоения вставных насосов и трехшарошечных долот, изготовленных на заводах бывшей оборонной промышленности. Кроме этого объединением получены и находятся в эксплуатации силовые приводы буровых станков и грязевых насосов, модернизированные станки-качалки и некоторое другое оборудование.

Силовые приводы «САЛ-II», «САЛ-III» и «САН-I», снабжены моторами В-2-300, ранее применявшимися на оевых машинах, и являются совершенно новыми для обслуживающего персонала буровых. Поэтому, для наиболее эффективного использования их в производстве требуется провести значительную работу.

Освоение всякого нового оборудования сводится к обеспечению правильной эксплуатации его, на основании изучения особенностей машины, сознательного и неуклонного применения инструкций завода-изготовителя. Другой частью вопроса является помощь заводам-изготовителям со стороны эксплуатационников. Заключается она в информации о поведении машины в работе, сигнализации о недостатках ее и советах по улучшению неудовлетворительно проявивших себя в эксплуатации узлов и деталей.

Практически дело сводится к соответствующей подготовке кадров обслуживающего персонала, разработке инструкций и доведении их до лиц непосредственно призванных обслуживать механизмы, осуществлению контроля над выполнением инструкций, налаживанию связи с заводами-изготовителями.

Трудности освоения моторов «В-2-300» силовых установок «САЛ» и «САН» заключаются в том, что настоящие условия работы моторов коренным образом отличаются от условий их работы в боевой машине.

Увеличение продолжительности межремонтного срока, наличие резких (ударных) изменений нагрузки, увеличение длительности безостановочной работы — характеризуют повышенные требования, предъявляемые этим двигателям при работе в бурении. Поэтому понятно, что качество обслуживания агрегатов «САЛ» и «САН» должно быть соответственно высоким.

Объединением «Казахстаннефть» в июле и августе на промысле Кошкар был организован производственный инструктаж для машинистов и мотористов. Занятиями руководил специально приглашенный с завода-изготовителя шеф-механик.

Однако, руководители промысла Комсомольский легкомысленно отнеслись к посылке людей для прохождения инструктажа, и ни один из работников промысла Комсомольский инструктаж в организованном порядке не прошел.

Инструкции по монтажу и обслуживанию агрегатов «САЛ» и «САН» тоже не везде использованы эффективно. На промысле Кошкар механик цеха бурения Демяшев умудрился потерять инструкции, не успев прочесть их. Не случайно, поэтому, тяги управления агрегатов на буровой № 101 были смонтированы неправильно, что затрудняло переключение скоростей, масляное хозяйство не упорядочено.

Из 3-х промыслов, эксплуатирующих овые силовые приводы с моторами «В-2-300» — Комсомольский, Кошкар, Тентяксор, только в Тентяксоре удовлетворительно организовано масляное хозяйство. Благодаря настойчивости главного механика тов. Щелокова на промысле были изготовлены герметически закрывающиеся бачки, в которых предварительно отфильтрованное масло подвозится на буровую. На этих же бачках непосредственно производится заправка моторов.

Такая система исключает возможность повторного загрязнения масла после фильтрации.

На промысле Кошкар (главный механик т. Никонов) после очень хорошей тонкой фильтрации на фильтре-центрифуге, масло заливается в грязную бочку, для отправки на буровую.

Заправка мотора производится ведрами, совершенно не предохраненными от загрязнения.

Этим и можно объяснить в значительной степени то, что в Тентяксоре моторы «В-2» продолжают работать свыше 800 часов, а в Кошкаре только за время бурения скважины № 101, вышло из строя 8 моторов.

Совершенно неудовлетворительно поставлено дело с оборудованием моторных будок. При попустительстве руководителей объединения, промысла не считают необходимым сооружать моторные сараи на буровых. Поэтому моторы «В-2», на Кошкаре и Тентяксоре стоят открытыми, заносятся пылью и песком, а зимой могут подвергаться действию снега и мороза.

За сравнительно небольшой срок пребывания в эксплуатации моторов, на промыслах уже появились люди, вполне изучившие новые двигатели. Хорошо, безаварийно работают машинисты т.т. Сарсынбаев (Тентяксор), Аманжолов (Комсомольский), дизелист Козак (Кошкар). Серьезным отношением к своим обязанностям, строгим выполнением инструкций они добились продолжительной безотказной работы моторов. Моторы под наблюдением этих машинистов проработали больше гарантийного срока.

Приезжавшие по вызову объединения представители заводов изготовителей, согласились с рядом замечаний, сделанных на основании опыта эксплуатации.

Исчерпывающий материал, обобщающий работу моторов, по улучшению конструкций агрегатов направлен на завод отделом главного механика объединения.

Основные недостатки агрегатов «САЛ-2» относятся к приводной части. Для рекомендаций заводам по устранению недостатков использованы предложения инженерно-технических работников объединения т.т. Макаряка и Мещерякова.

За время работы агрегатов «САЛ» и «САН», с апреля уже закончено бурение пяти скважин, 4 сдано в эксплуатацию, а 5-я разведочная ликвидирована, без выполнившая свое назначение.

Суммируя работу по освоению новых силовых приводов в бурении следует признать результаты недостаточными. В этом свете особенную тревогу вызывает предстоящий зимний период бурения. Как известно зимние условия работы моторов в значительной степени затруднены.

Необходимость подогрева масла и воды при пуске двигателя заставляет иметь на буровой специальное подогревающее устройство. Падение напряжения аккумуляторной батареи (предназначенной для питания пускового стартера) в зависимости от понижения температуры электролита, потребует обязательного утепленного помещения для хранения аккумуляторов.

Затрудненные условия работы при низких температурах предъявляют жесткие требования к качеству смазочного и топлива. Масло и топливо должны быть специально зимних сортов с низкими температурами застывания.

Кроме этого для нормальной работы моторов, необходимо сооружение утепленных моторных будок.

Следует сказать что перечисленные условия зимней работы являются значительной частью всей работы по подготовке к зиме бурения, так как уже на 20 сентября с приводом от моторов «В-2-300» работает 30 проц. всего действующего парка.

Предстоящая зима является серьезным экзаменом для механиков объединения по применению моторов «В-2-300» в зимних условиях. Только при значительно большем внимании к этому вопросу со стороны руководства объединения и промыслов, чем ему уделялось до сих пор, бурение на моторах «В-2-300» может быть безаварийным и следовательно бесперебойным.

А. РАПОПОРТ,  
инженер-механик.