



Коллективы рационализаторов всех цехов комбината включились с 1 октября 1971 года в смотр-конкурс, посвященный 40-летию комбината, на лучшее рационализаторское предложение по механизации и автоматизации производственных процессов. До 31 января в общекомбинатскую комиссию были поданы сотни интересных разработок.

На днях подведены итоги смотра-конкурса. Решением общекомбинатской смотровой комиссии к премиям представлены 64 авторских коллектива (четыре первых премии — по 200 рублей каждая, восемь вторых — по 150 рублей каждая, двадцать две третьих — по 100 рублей каждая и тридцать две поощрительных — по 50 рублей каждая).

В материалах сегодняшней «Страницы ВОИР» рассказывается только о трех предложениях, за разработку которых авторы представлены к премированию. За разработку машины для увязки рулонов штрипса и устройства контроля бдительности машинистов локомотивов авторам присуждена первая премия, а коллектив авторов системы автоматизации вальцешлифовального станка представлен к второй премии.

Более трех тысяч рационализаторов комбината приняли социалистические обязательства на девятую пятилетку. Большинство новаторов успешно штурмует намеченные рубежи. Среди этого «большинства» и бригадир слесарей первого обжимного цеха Николай Макарович Ешков. Только в прошлом году благодаря внедренным им в производство рационализаторским предложениям удалось сэкономить почти сорок пять тысяч рублей.

На снимке: Н. М. Ешков.

Фото П. Нестеренко.

ПРИЗНАНЫ ПОБЕДИТЕЛЯМИ

На расширенном заседании совета ВОИР комбината подведены итоги социалистического соревнования за два месяца текущего года между коллективами рационализаторов цехов комбината. Победителем соревнования признан коллектив второго листопрокатного цеха, добившийся лучших среди коллективов основных цехов результатов в рациона-

лизаторской работе. Внедрив за два первых месяца этого года 95 предложений, рационализаторы ЛПЦ-2 выполнили план по внедрению почти на 300 процентов, а план по экономии средств ими выполнен на 372 процента, сумма сэкономленных средств составляет более 310 тысяч рублей.

В группе цехов главного механика лучшим при-

знан коллектив рационализаторов цеха ремонта металлургического оборудования № 2. Здесь за два месяца внедрено 63 предложения, которые позволяют сэкономить почти 84 тысячи рублей.

Первое место в группе цехов главного энергетика завоевали рационализаторы цеха водоснабжения. Они внедрили 25 предложений — вдвое больше,

чем планировалось, и сэкономили более 33 тысяч рублей.

Среди коллективов вспомогательных цехов первым признан коллектив цеха ремонта промышленных печей. Здесь за два месяца внедрено 67 предложений с общей экономической эффективностью более 33 тысяч рублей.

Победителям вручены переходящие Красные знамена совета ВОИР комбината.



Содружество победило

Упаковка и увязка металла в прокатных цехах является одной из трудоемких работ. Механизация этих операций относится к числу труднорешаемых вопросов. Изодня в день многие годы увязку раскаленных рулонов штрипса в ПШЦ производили двое рабочих. Однако при мобилизации творческих сил инженерно-технических работников, а также рядовых труженников такие сложные вопросы могут быть с успехом решены на комбинате без привлечения проектных институтов. Именно в результате тесного творческого содружества и мобилизации сил в сравнительно короткий срок была создана и в настоящее время успешно эксплуатируется на стане 300 № 2 проволочно-штрипсового цеха машина для увязки горячекатаных рулонов штрипса с механизмом одновременного навешивания бирок на рулон.

За создание вязальной машины взялись работники конструкторского отдела механизации УГМ и проволочно-штрипсового цеха. Из нескольких предварительно разработанных вариантов был выбран наиболее простой и приемлемый вариант, предложенный И. А. Емельяненко, А. М. Литваком и О. А. Пимкиным. Разработка проекта машины была поручена работникам конструкторского отдела механизации УГМ И. А. Емельяненко, Н. М. Боковой и Е. А. Трифионовой, которые в течение двух месяцев выполнили рабочий проект машины. В начале марта 1971 года было решено форсировать изготовление оборудования.

Начальником цеха механизации А. П. Жигалевым была создана комплексная группа с тем, чтобы окончить все работы в месячный срок. Сборка была поручена бригаде Ф. М. Фокина. Уже к концу марта совместными усилиями машина была собрана и опробована на монтажном участке цеха механизации. В мае машину установили на рабочем месте. На монтаже в цехе отличилась бригада слесарей под руководством В. В. Денисова, бригада электриков П. А. Смирнова и другие. В июне машина

была поставлена на холодное опробование.

Холодные испытания прошли успешно. Но вот подошла кампания прокатки рулонов, и первые же рулоны показали, что система — увязочная машина и бунтосъем — неработоспособна. Выяснилось: машину можно испытывать и доводить только при горячей прокатке. Сам процесс увязки длится всего полторы секунды, выяснить причину неполадок за такое время при работе стана — трудная задача.

В течение трех месяцев каждую кампанию машину подкатывали на рабочее место, выясняли недостатки. Машину откатывали, снова подкатывали, вносили изменения, изучали машину и ее особенности. Это был самый трудный период, и если машина не пошла в это время в скрап, то это только благодаря терпению и настойчивости бывшего начальника цеха А. М. Литвака, старшего инженера конструкторского отдела механизации УГМ И. А. Емельяненко, бригадира слесарей В. В. Денисова, старшего электрика Н. И. Сурина, бригадира электриков П. А. Смирнова и других работников, которые терпеливо доводили машину.

Наконец, были проведены все испытания, обучен обслуживанию с машиной весь персонал.

Машина начала работать непрерывно первую кампанию. За внедрение машины взялся весь коллектив стана 300 № 2. Уже на второй день бригадиры Б. П. Козлов и Е. А. Плешаков освоили непрерывную сварку увязочной проволоки.

Сейчас машина работает уже пятый месяц и весьма устойчиво. Время показало работоспособность машины и ее узлов. Конечно, еще есть над чем работать. Надо еще довести до 100 процентов навешивания бирок (сейчас 5—10 процентов бирок слетает), но основа создана.

Создание машины для увязки рулонов штрипса показывает, что слаженный коллектив работников механизации и цеха может и будет решать сложные задачи.

А. МИНАЕВ,
зам. главного механика комбината.

На стальных магистралях комбината работают десятки локомотивов. Паровоз ли, тепловоз ли, электровоз ли — все локомотивы должны управляться двумя человеками — машинистом и его помощником. Но не является ли это только данью давно заведенной традиции? Нельзя ли управлять локомотивом одному человеку? Можно было бы на заводской железной дороге машинисту локомотива обходиться без помощника, если бы удалось оградить его от таких случайностей, которые могут быть порождены малоактивной физической работой машиниста и одиночеством. Ведь машинист работает по 12 часов, и к концу смены усталость может стать опасной спутницей, за которой могут стоять

Можно ли работать без помощника?

различные дорожные происшествия.

Инженеры седьмой лаборатории — их в центральной заводской лаборатории автоматизации производства девять — взялись за изыскание путей обеспечения контроля за бдительностью машиниста локомотива при его работе без помощника. Работа в этом направлении привела к созданию устройства, которое, как недреманное око, следит за тем, сколько высока бдительность машиниста. Чуть задремал машинист, устройство выдает звуковой сигнал, а если это не вернет машиниста к управ-

лению локомотивом, тогда устройство обрабатывает на принудительное торможение локомотива.

Авторы остроумного предложения — инженеры лаборатории В. В. Владимиров, В. А. Сыромятников и начальник лаборатории Г. Н. Добрынин — как бы снабдили локомотивы органами чувств. Споздет безвольная рука машиниста с важнейшего рычага управления или, наоборот, слишком надолго замрет без движения, автоматическое устройство моментально почувствует это и начинает человеку напоминать о себе или берет

на себя ответственность за остановку локомотива.

Сегодня устройствами автоматического контроля бдительности машиниста уже оборудовано одиннадцать электровозов типа IV-КП и ЕЛ-2 и сорок один тепловоз типа ТГМ-3 и ТГМ-6. Реализация предложения трех инженеров уже сегодня позволила высвободить на другие работы 44 человека. В. В. Владимиров, В. А. Сыромятников и Г. Н. Добрынин продолжают работать над совершенствованием и дальнейшим внедрением своего устройства, над созданием новых автоматических систем, которые скоро придут на помощь железнодорожникам.

М. КОТЛУХУЖИН.

АВТОМАТ ОБНОВЛЯЕТ ВАЛКИ

Каким только испытаниям не подвергается рабочий валок во время прокатки металла! Нелегкая борьба с металлом не проходит бесследно для валков, на их поверхности появляются глубокие и мелкие надрывы, так называемые порезы и прикипевшие наросты металла — навары. Как годы, заботы, тяжелые испытания оставляют на лице человека морщины, так на поверхности валков работа оставляет глубокие отметины. Только стальные валки в отличие от человека подлежат омоложению после почти каждой рабочей кампании.

Закрепляют валок на вальцешлифовальном станке и долями миллиметра начинают снимать с него слой за

слоем, пока не исчезнут всякие следы и отметины. Работа у вальцешлифовщика сложная и требует от него постоянного напряжения сил, большого внимания. Работа эта осложняется еще тем, что у валков самая разнообразная форма — это только на глаз они нам кажутся цилиндрическими. Вот и приходится вальцешлифовщику, не спуская глаз с прибора, показывающего нагрузку на шлифовальный круг, отодвигать этот круг, когда он доходит до выуклости валка, то пододвигать его, когда начинается вогнутая поверхность.

Сколь ни сложно обновлять побывавшие в работе прокатные валки, работники лаборатории автоматизации прокатно-

го производства решили автоматизировать вальцешлифовальные станки. После детального изучения всех особенностей работы станков, всех операций обновления валков инженеры лаборатории пришли к выводу, что можно автоматизировать первую из трех, менее ответственную операцию — обдирку. Эта операция занимает примерно половину всего времени, необходимого на обновление валка.

Заместитель начальника центральной заводской лаборатории М. А. Шварцгорн, руководитель группы А. Ф. Бадолин, инженер С. И. Коваль, другие члены творческой бригады, инженеры-проектировщики разработали автоматическую систему, которая освобождает вальцешлифовщика от

обязанности быть привязанным к станку во время обдирки. Пока на одном станке идет первичная обработка, на другом вальцешлифовщик спокойно может вести доводку и полировку другого валка.

Сегодня автоматическими системами оборудованы все четыре вальцешлифовальных станка в пятом листопрокатном цехе. Таким образом, в этом цехе созданы уже условия для сокращения числа вальцешлифовщиков. Трудоемкую операцию по черновой обработке валков намечено автоматизировать на всех вальцешлифовальных станках во всех листопрокатных цехах. Лаборатория автоматизации прокатного производства ЦЗЛАП имеет перспективную цель — полностью автоматизировать процесс обновления валков.

М. ХАЙБАТОВ.