

ВАГОНЫ В ТУПИКЕ

Серьезную тревогу вызывает перепростой вагонов под погрузочными операциями в цехах нашего металлургического комбината. Из листопркатных цехов в прошедшем году больше всего допущено перепростоев вагонов прямого парка в четвертом листопркатном цехе. Каковы причины нарушения установленных норм погрузки? Ответ на этот вопрос, по возможности полно, будет дан в этой статье.

Если допустить, что на адьюстаже стана «2500» нет первого и четвертого железнодорожных тупиков, то была бы у четвертого листопркатного цеха даже экономия времени, нужного для погрузки вагонов. Но этой мысли даже допустить нельзя: первый и четвертый тупики — самые грузонапряженные и ответственные участки, здесь погружаются экспортная продукция и автолист. А коли так, то уровень перепростоев вагонов остается высоким. Вот цифры.

Общий перепростой вагонов парка МПС в четвертом листопркатном составил в декабре прошлого года 3486 вагоно-часов. Под погрузкой в первом и четвертом тупиках вагоны простояли выше положенной нормы по 1926 часов, то есть всего 3852 часа. Выходит, по цеху была бы даже экономия времени, да вот опять-таки эти два тупика заводят «в тупик».

Выше было сказано, что на двух упомянутых участках адьюстажа ведется погрузка экспортного и автомобильного листа. Оба вида продукции требуют качественной упаковки и тщательного оборудования вагонов под погрузку. Автомобильный лист — потому что промасленный и легко может скользить, а экспортный, ну здесь понятно без объяснений.

Для погрузки одного вагона в первом железнодорожном тупике планируется один час времени; в четвертом — сорок минут. Для оборудования одного вагона под погрузку (установка деревянных брусков, досок) два человека затрачивают около двух часов.

Начальник адьюстажа Виктор Маркиянович Супрунок называет и другие причины перепростоев вагонов: очистка вагонов под погрузку экспортной продукции (бывают случаи, когда железнодорожники подают вагоны неочищенными или очищенными не до конца), длительное оформление документов и др.

Есть ли пути снижения перепростоя вагонов в четвертом ли-

стопркатном цехе? На этот вопрос ответил работник техцеха цеха Владимир Николаевич Волков, который на общественных началах провел исследование причин перепростоев. У него есть кое-какие соображения, касающиеся сокращения времени погрузки вагонов в первом тупике. С этими соображениями руководство цеха уже ознакомлено.

Утвержденный фронт работы по погрузке допускает одновременную постановку пяти вагонов в первом тупике. Есть возможность расширить фронт работ до 8—10 вагонов. Железнодорожники это обстоятельство используют часто, ставят под погрузку большее количество вагонов, чем положено по утвержденной норме. Естественно, на оборудование и погрузку, допустим, восьми вагонов уходит больше времени, чем на погрузку пяти вагонов. Это ясно всем, однако перепростой вагонов фиксируется именно по утвержденному фронту погрузочных работ.

КАК СОКРАТИТЬ ПРОСТОЙ ВАГОНОВ

Для сокращения перепростоев вагонов в первом тупике предлагается расширить фронт погрузочных работ хотя бы до восьми вагонов. Утверждение новой нормы даст значительное сокращение перепростоев.

С целью сокращения задержек вагонов из-за оформления документов необходимо увеличить число весовщиков Южно-Уральской железной дороги. Один весовщик просто физически не может справиться с оформлением документов всех загруженных вагонов на всех тупиках.

Нельзя сказать, что в четвертом листопркатном цехе не принимают никаких мер по сокращению перепростоев вагонов. Вопросом этим просто нельзя не заниматься, потому что перепростой отражается на экономике цеха, ведь чем больше простаивают вагоны под погрузкой, тем больше цех выплачивает штрафов железной дороге. Поэтому принимаются иногда отчаянные попытки ускорить погрузку вагонов. В ущерб производству снимаются с агрегатов резки, с вырубки, с других производственных участков рабочие и направляются на погрузку. Брошенные «на прорыв» пилят заготовки, оборуду-

ют и очищают от мусора вагоны. Но это не выход из положения.

Рабочие адьюстажа четко представляют себе задачу, немало усилий прикладывают к тому, чтобы сократить время погрузки. Часто они интересуются, как, мол, там с вагонами, большой ли перепростой. Рабочим шестого и восьмого железнодорожных тупиков часто приходится слышать успокаивающий ответ. На этих тупиках вагоны часто загружаются даже раньше запланированного времени. Только за счет экономии времени на погрузочных операциях на шестом и восьмом тупиках перепростой вагонов в общем по цеху получается несколько ниже.

Экономические отношения между цехами комбината и железнодорожным транспортом таковы, что штрафы за перепростой вагонов взимаются за общее количество часов перепростоя. Во внимание не принимается погашение части перепростоя экономией времени.

В ноябре прошедшего года в четвертом листопркатном цехе было допущено 6535 вагоно-часов перепростоя. За этот же период на некоторых тупиках было сэкономлено 3205 вагоно-часов. Логика подсказывает, что штраф должен быть уплачен только за разницу, то есть за 3330 вагоно-часов перепростоя. Однако штраф был взыскан за 6535 часов перепростоя вагонов.

Немного странным кажется то, что преждевременное освобождение вагонов из-под погрузки никоим образом не стимулируется, даже не принимается во внимание. Думается, что поощрение рабочих за экономия времени стимулировало бы сокращение простоев вагонов под погрузкой. В условиях работы по новой системе планирования это должно, по-моему, найти себе место в экономической жизни цехов.

Итак, под итоговой чертой можно написать: для того, чтобы сократить перепростой вагонов в четвертом листопркатном цехе, нужно расширить фронт работы на первом железнодорожном тупике, улучшить отношения между железнодорожным транспортом и цехом, увеличить штат весовщиков Южно-Уральской железной дороги, стандартизировать размеры лесоматериалов и, может быть, разработать новые прогрессивные варианты погрузки вагонов, чтобы сократить время на их оборудование.

М. КОТЛУХУЖИН.

Производство металлоизделий.

В коллективе кроватного цеха в числе передовиков называют труборезчицу Елизавету Матвеевну ПАНКОВУ.

Передовая труженица постоянно перевыполняет производственные нормы, обеспечивая на своем агрегате бесперебойную работу всего цеха.

НА СНИМКЕ: Е. М. ПАНКОВА за работой.

Фото Н. Нестеренко.



УГОЛОК ТЕХНИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ

НА ЧЕРЕПОВЕЦКОМ ЗАВОДЕ

РАБОТА ДОМЕННЫХ ПЕЧЕЙ НА КОКСЕ СУХОГО ТУШЕНИЯ

Сухое тушение снижает реакционную способность кокса на 15—25 процентов, что наряду с большей прочностью и равномерностью по ситовому составу дает основание ожидать некоторой его экономии в доменной плавке благодаря сокращению развития прямого восстановления железа в печи. На практике производительность печи в периоды работы на коксе сухого и мокрого тушения была практически одинаковой, а полученная экономия кокса составила всего 0,9 процента. Установлена также необходимость систематического контроля влажности скипового кокса мокрого тушения, что позволит улучшить показатели работы доменных печей.

КОНТРОЛЬ ТЕПЛОВОГО РЕЖИМА ДОМЕННОЙ ПЕЧИ С ПОМОЩЬЮ ЭВМ

Исследовали статистические связи между параметрами, выдаваемыми электронно-вычислительной машиной, и выходными сигналами доменной печи (химическим составом и нагревом чугуна) путем подсчета около 4500 точек корреляционных связей. Полученные результаты свидетельствуют о целесообразности использования этих связей для контроля и управления тепловым режимом доменной печи.

Доказана также целесообразность применения вероятностных методов контроля и управления тепловым режимом. Точность контроля, связанную с применяемым математическим аппаратом, можно оценить количественно.

После внедрения рационального способа проверки и коррекции оптико-акустических газоанализаторов для определения окиси и двуокиси углерода в колошниковом газе ЭВМ может быть использована в режиме советчика мастеру.

На основании приведенного исследования можно разработать алгоритм контроля и управления, учитывающий динамические особенности доменной печи.

НЕПРЕРЫВНЫЙ ЗАМЕР ВЛАЖНОСТИ КОЛОШНИКОВОГО ГАЗА

В установке для непрерывного контроля влажности колошникового газа применены хлористолитиевые датчики, изготовленные силами завода. По полученным данным можно судить о достаточной надежности результатов и перспективности их использования для определения влажности доменной шихты в целом и кокса в частности.

ЭМАЛЬЦЕХ. КОНВЕЙЕР.

Фото Н. Нестеренко.



Как снизить пожарную опасность в технологических процессах производства комбината?

В 1966 году на комбинате был объявлен конкурс на лучшее рационализаторское и изобретательское предложение, направленное на снижение пожарной опасности в технологических процессах производства. От трудящихся цехов поступило 58 различных предложений.

Наиболее активное участие в конкурсе приняли трудящиеся коксохимического производства, листопркатных цехов №№ 1, 3, 4, центральной электростанции и др.

Но некоторые цехи, например, ПВЭС, цех механизации, цехи горного управления, мебельный цех, проволочно-штрипсовый цех и другие слабо участвовали в конкурсе, несмотря на имеющиеся пожарные участки в производстве.

Это говорит о том, что БРИЗы этих цехов, партийные, комсомольские и профсоюзные организации не провели с трудящимися

ПОЖАРАМ — НЕТ!

определенной разъяснительной работы.

В ряде цехов, где эта работа безупречно организована, имеются хорошие результаты. Например, старший мастер ЦЭС т. Шаров И. М. предложил подачу сжатого воздуха в масляные уплотнители подшипников генератора, что позволило снизить утечку масла и пожарную опасность генератора.

Авторский коллектив ЛПЦ-3 в составе старшего вальцовщика т. Антонова Ю. И., старшего мастера т. Шубина Е. В., т. Вуевича К. А. предложил изменение технологии промывки рабочих и опорных валков двухклетевых станов №№ 1 и 2 для дрессировки жести, где вместо керосина для промывки валков применена негорючая жидкость.

Помощник инструктора ВПО т. Ашихмин И. Т. в ЛПЦ-4 предложил устройство искроборника электромостового крана в отделе

для троллеев и токоприемника электромостового крана в отделе подшипников жидкостного трения стана «2500». Внедрение предложения значительно снижает пожарную опасность отдела, где работа производится с применением горючих жидкостей. Кстати, замечу, что руководство цеха почему-то не спешит с внедрением этого предложения. А ведь только на днях в одном из цехов при промывке подшипников керосином от лопнувшей электролампочки произошло воспламенение керосина, и при неумелом его тушении один из рабочих получил серьезные ожоги.

Придавая большое значение противопожарной рационализации, руководство комбината в период с 1 декабря 1967 года по 1 февраля 1968 года объявило новый конкурс, который, надо полагать, пройдет активнее прошлогоднего. В зависимости от ценности

предложения предусматривается гонорар от 10 до 150 рублей.

Ценность любого рацпредложения состоит, во-первых, в его целевом назначении и, во-вторых, в быстром его внедрении. Однако мы имеем такие факты, когда некоторые цехи, как например, ЛПЦ-4, ЛПЦ, обжимной цех, складское хозяйство и другие предложения принимают, кладут в сейф, а внедрять забывают.

Разумеется, любое дело может иметь успех лишь тогда, когда оно кем-то возглавляется и контролируется.

Следовательно, БРИЗы цехов при помощи партийных, комсомольских, профсоюзных организаций, ИТР и широкой общественности трудящихся должны более активно провести конкурс по противопожарной рационализации, тем самым значительно снизить случаи загорания в 1968 году.

А. КРИВОРУЧКО, старший инструктор пожарной охраны.