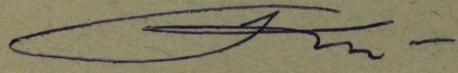


Справка.

До Вездеходная тракторная
№ 116 от 5/11-1969, автор

Савицкий Р.Я. « Установке привода
ДПП-2 " было много просей в
ус-за корабли спортей, примерно
80 часов за 1968 год.
По мне Вездеходная это
тракторная, просей из-за
привода та ДПП-2 не имеет.

Тракторная одобряю
и отношу Вездеходные в
присоединяю с 10 февраля с.г.

20 апреля 1969г. 

Расчет экономической эффективности реконструкции № 116

До введения реконструкции ОДП
простояла 80 часов в год. Если введение
простоев не имеет.

Но ОДП занято 5 человек по 3 разряду
с часов тарифной ставкой 35,8 коп.

$$5 \times 80 = 400 \text{ часов} \times 35,8 = 143,20 : 2 = 71,60 \text{ руб}$$

Кроме того можно дополнительно
выпустить тресты пром. пригодности.
Трестная способность 600 т. в час

80 x 600 т. = 48000 т.
Стоимость 1 тонны треста срн 1.00 249 руб
смет 1 тонны треста срн 1 231 руб.

$$48000 \times 249 = 11952,00 \text{ руб}$$

$$48000 \times 231 = 11088,00 \text{ руб.}$$

$$864,00 \text{ руб} + 71,60 = 935,60 \text{ руб.}$$

15 ай 935.60 / затраты по вводу реконструкции
22/дня 5 разряде или 16 часов.

$$16 \times 52,5 = 840 \text{ руб}$$

Экономический эффект $935,60 - 840 = 95,60$

Расчет вознаграждения

$$5\% \text{ ай } 95,60 = 46,36 \text{ руб} + 20 = 66,36 \text{ руб.}$$

Экономией: 66,36 руб.

Заявление

63

НА РАЦИОНАЛИЗАТОРСКОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Зарегистрировано
за № 116
« 5 » 1969 г.

Фамилия, имя и отчество автора или каждого соавтора	Место работы	Должность	Образование	Партийность	Год рождения
Равицкого	Краславский	механик	7 кл.	Член	1930
Томислава	льнозавод			КПСС	
Зеленовича					

СОДЕРЖАНИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

(писать разборчиво, без исправлений, приложить эскизы, чертежи, расчеты, описания и т. д.)

Коробка скоростей машины ОПЛ-2 очень часто выходит из строя. В течении годовой эксплуатации по моим наблюдениям выводится из строя около 5 раз. В коробке в основном ломаются валы, выходят из строя подшипники и шурты. Главной причиной поломки валов является то, что ее валы очень тонкие по отношению к валам двигателя и кардана, а нагрузка на валы коробки больше чем на кардан и валы редукторов. За первую годовую эксплуатацию выведено из строя две коробки и много валов, подшипников. Персонал работающий на машине ОПЛ-2 практически коробкой скоростей не пользуется, а машина в основном работает на последней или предпоследней скорости. По моим наблюдениям это правильно. При малой скорости срыве больше времени находится в базе и меньше отжимается бакаши. После из вышеизложенного нет необходимости иметь коробку скоростей, которая лишь создает простои и тормозит нормальную работу. При поломке коробки скоростей машина останавливается и срыв происходит лишь ее. При этом ухудшается во многом качество продукции. Для ликвидации поломки коробки скоростей машины ОПЛ-2 убрать, а вместо

Прилагаются следующие документы:

Всего на _____ листах

Эскиз на _____ листах

_____ 196 _____ г.

Подпись автора (соавторов)

ее сделать привою криволинейной шредачи
 Это делается так: На редуктор первой шери валов не
 навмывается шкив диаметром 300мм. К станине редукта
 лизмтаблывается плита которая крепится к станине
 на шпату монтируется существующий двигатель о
 со шкивом 100мм. При таких диаметрах шкивов ш
 шкива ОПР-2 будет иметь скорость между шредослед
 и последней. или $i = 0,66$. Эта реконструкция норм
 кизует во шкочине работу ОПР-2, шквидирует шредст
 по вине коробки скоростей. По шкочине шредверительна
 подсчетами эконошическая шредективностъ состо
 около 638 руб. в год.

На шредачи шредешаются 4 шкочина типа Б с = 2000мм

Автор: *В.И. Савицкий*

«15» шерта 1969 г.

Начальник цеха

подпись

ЗАКЛУЧЕНИЕ СООТВЕТСТВУЮЩЕЙ СЛУЖБЫ ПРЕДПРИЯТИЯ (ОРГАНИЗАЦИИ)

(отдела главного механика, конструкторского бюро и т. п.)

Краславского литейного завода
наименование предприятия (цеха, организации)

Зарегистрировано
за № 120
10, 06, 1969 г.

Заявление

НА РАЦИОНАЛИЗАТОРСКОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Фамилия, имя и отчество автора или каждого соавтора	Место работы	Должность	Образование	Партийность	Год рождения
Сурский Г.	Краславский литейный завод	гл. мех. тех	7 кл.	Член КПСС	1930

СОДЕРЖАНИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

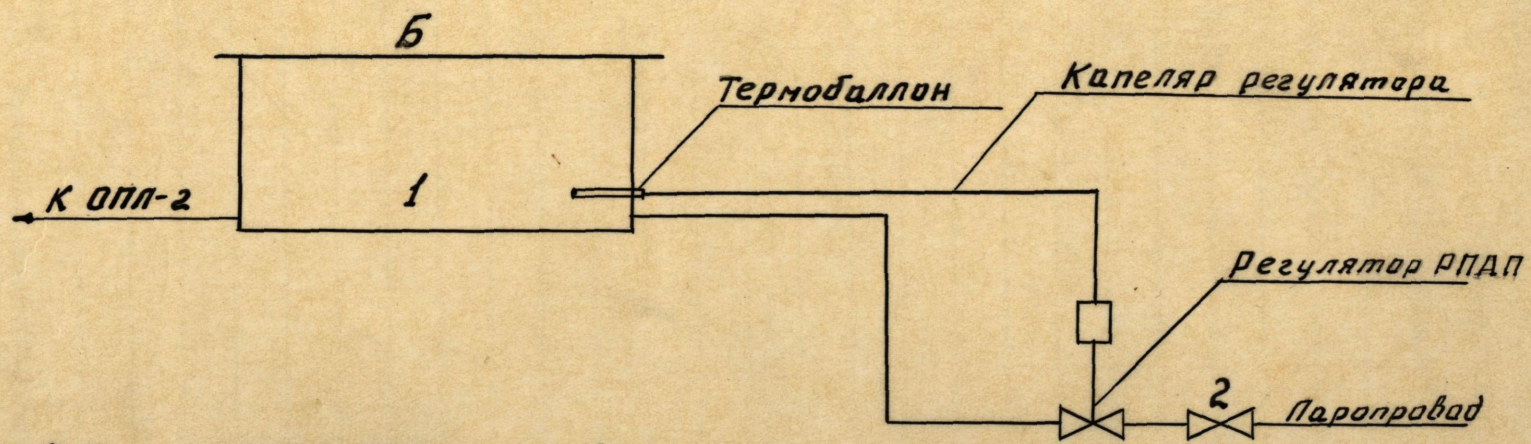
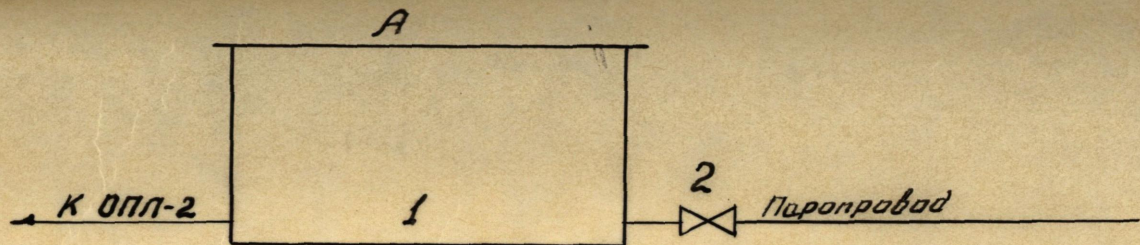
(писать разборчиво, без исправлений, приложить эскизы, чертежи, расчеты, описания и т. д.)

По проекту строительства цеха шочки предусмотрено ручное регулирование температуры воды в баке ОПА-2. При этом вентиль регулировки количества подачи пара установлен около самого бака на высоте 3 м. Это затрудняет работу работающего работающего на ОПА-2. Кроме того, ручное регулирование подачи пара приводит к большому перерасходу тепловой энергии. Очень часто наблюдаются случаи перегрева воды. Пар не закрывается на период обедов, остаются работать моменты ОПА-2. По моим подсчетам (предварительным) по этой причине в течение года израсходуется около 70-80 т. топлива ориентировочно. Вследствие из вышеизложенного предлагаю следующее: на участке переплавки установить регулятор РПДП-У с интервальное регулирование температур 40-50°С. а термобаттлон регулятора закрепить в баке подогрева воды. Таким образом будет произведено автоматическое регулирование подачи пара в бак. Кроме того вентиль 2 предлагаю перенести на удобное место, чтобы рабочим не нужно было лазить по лестнице на высоту 3 м. Это по моим подсчетам дает возможность сэкономить 70-80 тонн топлива и сократить работу на участке, облегчить условия работников.

Прилагаю следующие документы: эскизы эскиз №3

Всего на _____ листах
Эскиз на 1 _____ листах

Подпись автора (соавторов)



Примечание: где А- старая конструкция, Б-новая

Автоматическое регулирование температуры воды			
Автор: Савицкий С.	Дата: 12 VII - 1969г.	Краславский льнозавод	№3
Чертил: Савицкий С.			
			М

АКТ ВНЕДРЕНИЯ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

РЕГИСТРИРОВАННЫЙ регистрационный № 122 " 10 " 8 - 1969

Данное предложение после проведенного испытания признано годным с " 10 " октября 1969 г. внедрено на участке цеха промышленного изготовления

Ответственность за дальнейшее использование возлагается на тов. Скеруков Е, который обязан в случае прекращения эксплуатации предложения поставить в известность БРИЗ, инженера /уполномоенного/ по изобретательству в течение 5 дней.

Главный инженер /начальник цеха/ _____

Подписи: Ответственный по БРИЗу _____

Ответственный за эксплуатацию Скеруков Е

С началом промышленного использования предложения ознакомлен/ы/

Подпись автора/соавторов/ Вит

" 14 " октября 1969 г.

27

Удостоверенный автором
Инициалы автора (фамилия, имя, отчество)
Краславского льнозавода
наименование предприятия (цеха, организации)

Типовая ф. № Р-1

Заявление НА РАЦИОНАЛИЗАТОРСКОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Зарегистрировано
за № 123
3 декабря 1969 г.

Фамилия, имя и отчество автора или каждого соавтора	Место работы	Должность	Образование	Партийность	Год рождения
Иванов И.И.	Краславский льнозавод	ст. механик	7 кл.	Член КПСС	1930

СОДЕРЖАНИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

(писать разборчиво, без исправлений, приложить эскизы, чертежи, расчеты, описания и т. д.)

При установке машин ТЛ-40 возникает проблема устройства пневмотранспорта для удаления отходов тряпичной из под машин.

Полученный проект Рудзенского льнозавода требует заменить существующий циклон пневмотранспорта от МТН на циклон № 064х30х400 действующий. Это потребует реконструкции системы пневмотранспорта, переделки перекрытий. Кроме этого, такой циклон не заказан. Все вышеизложенное приведет к большим затратам и заменит устройство пневмотранспорта ТЛ-40.

Для ликвидации этой проблемы предлагаю к существующему циклону пневмотранспорта МТН на прямоугольный участок воздуховода установить осадок Ревуцкого, а в приямке ТЛ-40 вентилятор Ц4-70 №4 таким образом отходы от машин ТЛ-40 поступают через вентилятор в осадок Ревуцкого, ударяясь в наклонную решетку направляются в воздуховод циклона где подхватываются струей воздуха пневмотранспорта МТН и уносятся в циклон. Это все можно сделать в условиях своих мастерских.

Экономическая предварительная эффективность 1405 руб. смотри эскиз №4

Прилагаются следующие документы:

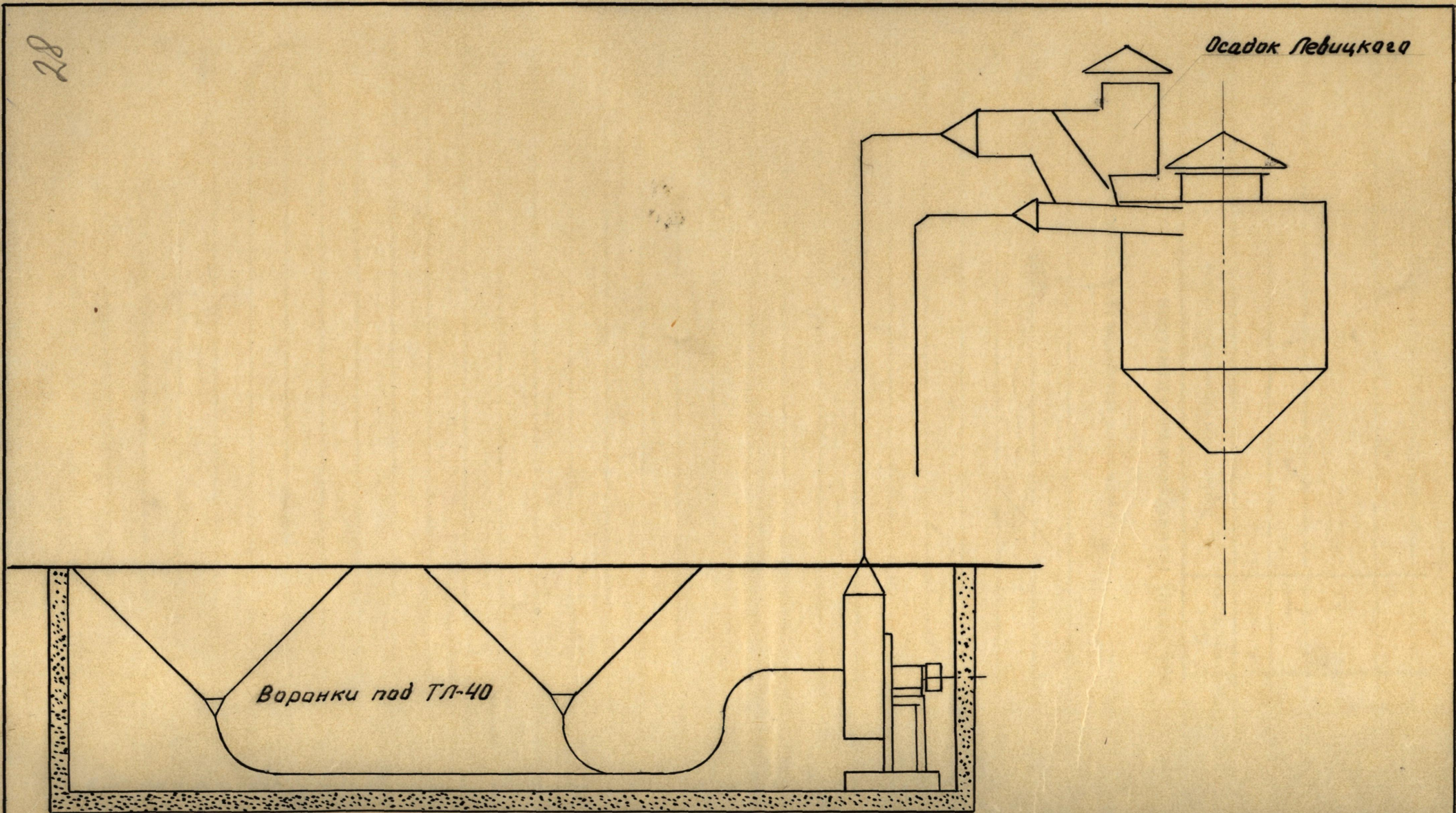
Всего на _____ листах

Эскиз на 1 _____ листах

196 _____ г.

Подпись автора (соавторов) *И.И. Иванов*

28



Вариант подключения пневмотранспорта ТЛ-40

Автор: Савицкий	Дата: 12.13.1969г.				
--------------------	-----------------------	--	--	--	--