

634.91.358
Б.982-4-5
636.30

Б Ю Л Л Е Т Е Н Ь ^{Б.982}

ЦЕНТРАЛЬНОГО НАУЧНО-
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ИНСТИТУТА
МЕХАНИЗАЦИИ и ЭНЕРГЕТИКИ
ЛЕСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

№ 4—5

1
в 24380



СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Предисловие	3
М. И. Кишинский, Новые нормы тракторной вывозки по ледяным дорогам и пути их перевыполнения	7
В. Ф. Копейкин, Выбор типа тракторных саней	18
Н. Н. Завьялов, Дорожные машины для тракторно-ледяных дорог	37
Б. Д. Ионов и П. А. Депенцов, Тракторная трелевка в осенне-зимний сезон	47
В. А. Гацкевич, Подготовка к севне-зимним лесозаготовкам тягового состава тракторных лесовозных дорог	52
В. Ф. Копейкин, Тормоза для саней тракторно-ледяных дорог	59
А. И. Лешкевич, Организация первичных лесных складов на тракторно-ледяных дорогах	63
П. Н. Быков и С. А. Абрамов, Подготовка лесовозных железных дорог к зиме	72
Проф. П. М. Беляничков, Организационные вопросы эксплуатации газогенераторных автомобилей и тракторов	75
С. И. Декаленков, Уход за трактором ЧТЗ-60 „сталинец“ с газогенераторной установкой „инонер“ Д-9 1936 г. при эксплуатации его в зимнее время	78
П. Н. Быков и И. А. Хайкин, Прокладка усов узкоколейных лесовозных ж. д. на снежном основании	84
Г. М. Иоффе, Улучшенные снежные дороги и их эксплуатация	87
Подготовка инструкторов по уходу за лесорубочным инструментом	93
А. В. Аникин, Новый станок т. Наумова по заточке поперечных пил	96
Г. М. Иоффе, Недостатки саней СЛЗ-3	101

Из иностранных журналов

Б. Д. Ионов, Новости на лесозаготовках США	107
А. Н. Марфуттов, Новые типы лесозаготовительного оборудования	111

Из картотеки обмена опытом

А. М. Словцов, Щипцы для разводки лучковых пил системы т. Наумова	113
П. Н. Быков, Рубка рельса с трех ударов	114

Москва. Уполномоч. Главлита В-49924

Отв. редактор Г. И. Валлин	Техн. редакт. И. А. Викторова
Сдано в набор 7/IX 1936 г.	Подписано к печати 30/X 1936 г.
Объем 7,25 п. л.—8,3 уч. зт. л.	Формат бум. 62×94 (1/16)
Индекс 4142	Знаков в печ. л. 51.408
Тираж 2 000 экз. Нар. 2960	Заказ изд. № 473.

8-я типография «Мособлполиграф», ул. Фридриха Энгельса, д. 46.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Техническое оснащение лесозаготовок и лесотранспорта колоссально выросло и продолжает расти.

Достаточно сказать, что на лесозаготовках Наркомлеса имеется уже три с половиной тысячи мощных тракторов „сталинец-60“, около 1 500 км ширококолейных, узкоколейных и однорельсовых (навесных) железных дорог с мощным парком паровозов и мотовозов, большое количество рационализированного лесорубочного инструмента (двуручные и лучковые пилы со сложным зубом) и агрегатов (окорочных станков, шпалорезок, балансирных пил и пр.) для механической разделки древесины. Сейчас техника лесотранспорта делает новый крупный шаг вперед, приступая по решению правительства к решительному и широкому внедрению лесовозных железных дорог широкой и узкой колеи с выходом к общим магистральным железнодорожным и водным путям транспорта.

Этот рост технического вооружения лесозаготовок и лесотранспорта призван стереть в лесной промышленности грани сезонности, характерной для лесозаготовок дореволюционного периода и остающейся отрицательным фактором практики сегодняшнего дня. Это доказывают делом наши славные стахановцы. Например стахановцы легкой вывозки Сасовского механизированного лесоучастка Мослеспрома и Брожского лесоучастка Лесбела на первых же порах достигали при вывозке по грунтовым дорогам на пневматиках нагрузки на рейс в 75—90 и 100 м³, цифры, близкой к старым нормам тракторной вывозки по ледяным дорогам.

Но при всем этом зимние лесозаготовки остаются пока решающими для выполнения годового плана; особенно ответственными являются лесозаготовки зимы 1936/37 г.

На 1 июля 1936 г. лесная промышленность, не выполнив плана первого полугодия, задолжала стране 18 млн. м³ древесины. Третий квартал не внес улучшения, выполнение плана продолжало протекать неудовлетворительно, и таким образом прорыв остался неликвидированным.

Не может быть и речи о невыполнении годового плана лесозаготовок 1936 г. Это означало бы на практике, что лесная промышленность задерживает, а порою срывает темпы и планы строительства страны и удовлетворения многих насущных нужд народного хозяйства.

Поэтому на IV квартал 1936 г. ложится безусловная задача лик-

видировать прорыв предыдущего периода и с честью полностью выполнить годовой план 1936 г.

Успехи социалистического строительства и растущие потребности страны диктуют необходимость значительного увеличения плана лесозаготовок 1937 г. по сравнению с 1936 г. и каждому лесозаготовителю должно быть ясно, что успех выполнения годового плана решающим образом зависит от хода лесозаготовок и лесотранспорта I квартала 1937 г.

Все это налагает особо ответственные задачи на лесозаготовки зимы 1936/37 г.

Высокие показатели производительности социалистического труда, достигнутые знатными людьми лесозаготовок—стахановцами-лесорубами орденоносцем Первышиным, Гловым, Ковалевым, Касьяновым, Пешковым, Пупышко, Лехтонен, трактористами орденоносцами Беловым, Сергеевым, а также Варзеговым, Андреевым, Сторожевым, Золотоношей, Михалевым, шоферами Кудиным, Колу Юрьев, Ревякиным, Карповым, машинистами орденоносцем Заигровым, Малогой, Игнатьевым, Рубцовым и многими другими, говорят о том, что лесная промышленность имеет решительно все возможности не только выполнить, но и значительно перевыполнить свои планы. Стахановцы также доказали, что и установленные отраслевыми конференциями новые нормы выработки оставляют еще неиспользованными огромные резервы производительности.

Достаточно например сравнить с новыми нормами нагрузку (на тракторейс т. Белова (1 380 м³), Варзегова (1 225 м³) и других или выработку лесорубов Глового, Касьянова, Пупышко, дающих 20 и больше кубометров на человека в смену.

Но высокая производительность труда и работа по-стахановски само по себе не придут. Стахановское движение, как говорил товарищ Сталин на первом всесоюзном совещании стахановцев и как указал декабрьский пленум ЦК ВКП(б), надо организовать, и это—основная и решающая задача всех хозяйственников, а особенно инженерно-технических работников каждого предприятия, каждого участка лесозаготовок.

Организовать работу по-стахановски—это означает целый комплекс мероприятий организационного, технического, культурно-бытового и массового характера, и одним из решающих моментов в этой работе является своевременная и всесторонняя подготовка к зиме.

Эта подготовка заключается в правильном выборе и строительстве новых путей транспорта и подготовке существующих для вывозки древесины, в своевременном и тщательном ремонте тягового состава, обеспечивающем бесперебойную работу этих машин на полную мощность. Огромное значение имеют правильный выбор типа подвижного состава и строительство его в количестве, обеспечивающем непрерывную вывозку. Не менее существенным является заблаговременное усвоение правил ухода за машиной (паровозом, трактором, автомобилем) в зимних условиях, и это особенно важно в отношении газогенераторных лесовозных машин, призванных играть все большую и большую роль на лесозаготовках.

Практика показала, что неудовлетворительная организация складского хозяйства является причиной огромных простоев лесовозных

машин и нередко сводит на-нет все старания и достижения стахановцев водителей машин. На лесозаготовках зимы 1936/37 г. такие явления совершенно не должны иметь места, и это может быть достигнуто, правильной организацией складов, заблаговременным насыщением их древесиной в количестве, обеспечивающем бесперебойную вывозку в начальный период, что решается правильной организацией трележки и механизацией погрузочно-разгрузочных работ.

Высокую производительность труда на лесозаготовках обеспечивают внедрение рационализированного лесорубочного инструмента и правильный уход за ним. Поэтому необходимы организация пилоточных пунктов на лесозаготовках, обучение лесорубов работе и уходу за рационализированным инструментом и создание кадров специалистов-пилоправов.

Наряду с этим не могут остаться вне внимания лесозаготовителей и немеханизированные пути транспорта (конная вывозка, в особенности по ледяным дорогам), удельный вес которых еще значителен, так как своевременный выбор и подготовка этих дорог могут дать весьма значительный рост производительности конной вывозки.

Этим вопросам, которые однако далеко не исчерпывают всего комплекса мероприятий по подготовке к зиме (не затронуты вопросы механизации дорожных работ, создания постоянного кадра рабочих, жилищного и культурного строительства и культурного обслуживания коллектива рабочих лесозаготовок, вопросы организации труда, работы навесных и коннолестных дорог, вопросы механизированной разделки древесины и ряд других), посвящен настоящий бюллетень ЦНИИМЭ.

Было бы грубейшей и непростительнейшей ошибкой полагать, что подготовка к зиме должна начинаться только сейчас. Эта работа уже давно должна была быть развернута и во многом уже закончена.

Лесозаготовители, которые этого не поняли или не сделали, наглядно, показывают свою неприспособленность, свое нежелание или неумение бороться за выполнение производственных заданий, свое равнодушие к организации и развитию стахановского движения. Такие лесозаготовители становятся препятствием на пути решения задач, поставленных партией и правительством перед лесной промышленностью.

Своевременная подготовка к зиме это вместе с тем борьба за внедрение новых норм выработки, требуемых стахановцами и установленными отраслевыми конференциями.

Задача бюллетеня—дать хозяйственникам и инженерно-техническим работникам лесозаготовок дополнительные практические и технические указания, как следует готовить к зиме отдельные участки производственного процесса лесозаготовок.

Ст. научный сотрудник М. И. КИШИНСКИЙ

НОВЫЕ НОРМЫ ТРАКТОРНОЙ ВЫВОЗКИ ПО ЛЕДЯНЫМ ДОРОГАМ И ПУТИ ИХ ПЕРЕВЫПОЛНЕНИЯ

Недооценка значения стахановского движения руководящими и инженерно-техническими работниками лесной промышленности привела к тому, что достижения стахановцев лесотранспорта не стали массовым явлением. Печальным результатом этого является позорный срыв общего плана вывозки. На 1 июля 1936 г. Наркомлес недодал стране 18 млн. пл. м³.

Развитие стахановского движения, внедрение новых технических норм и системы организации и оплаты труда, указанные в приказе Наркомлеса от 14 июля 1936 г. № 689, должны стать отправным пунктом в борьбе за решительное улучшение работы всей лесной промышленности.

В зимнем сезоне 1936/37 г. на каждый списочный трактор (включая тракторы, занятые на трелевке и на погрузочно-разгрузочных работах) на ледяной дороге приходится 11 тыс. пл. м³ вывозки. Для выполнения плана каждый линейный трактор должен вывезти не менее 23 тыс. пл. м³. Но этот установленный правительством план — только обязательный минимум. Лучшие стахановцы-трактористы (тт. Цикарев, Лехов, Заморкин, Золотоноша, Андреев, Упоров и др.) уже зимой 1935/36 г. дали каждый на свой трактор свыше 30 тыс. пл. м³, а т. Огарков, 43 т. Это показывает, какие громадные резервы имеются еще в лесной промышленности для перевыполнения заданного плана.

Сезонная вывозка линейного трактора может быть выражена следующей формулой:

$$Q = q \cdot n \cdot N \cdot \eta \text{ пл. м}^3,$$

где

Q — сезонная вывозка в пл. м³,

q — средняя нагрузка на рейс в пл. м³,

n — число рейсов в рабочий день,

N — количество рабочих дней тракторной ледяной дороги,

η — коэффициент использования тракторного парка.

По новым нормам при 15⁰/₁₀₀ руководящем подъеме установлена нагрузка на рейс в 165 пл. м³ на однополосных санях и 140 пл. м³ — на двухполосных (вместо старой нормы 90 пл. м³).