

СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ
И ДОПРОФСОЖА
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 135 (1949)

ПЯТНИЦА

10 ноября

1944 г.

Выходит по средам,
пятницам и воскресеньям
Цена 15 коп.

«Советский железнодорожный транспорт выдержал нагрузку, с которой едва ли справился бы транспорт другой страны».

И. Сталин.

Исакогорские паровозники в долгу перед страной

Новыми производственными успехами встретили трудящиеся Советского Союза 27-ю годовщину Октября.

Неплохо трудились в октябре и передовые коллективы Северной дороги. Железнодорожники таких отделений, как Бабаевское, Шарыньское и ряда других с честью выполнили обязательства, взятые в предоктябрьском соревновании и значительно повысили в октябре показатели по основным измерителям.

Но на дороге оказались и такие отделения, которые в октябре не только не улучшили, но ухудшили свою работу.

В большом долгу перед страной исакогорские паровозники, не выполнившие в октябре таких важнейших показателей, как оборот паровоза, график движения поездов. По графику здесь проследовало всего лишь 78,8 процента поездов. О небрежной работе, расхлябанности паровозных бригад говорит и возросшее в октябре количество случаев брака—47 за месяц.

В Исакогорском депо должны были перевести на графиковую работу 83 процента паровозного парка, а фактически работало только 45 процентов наличного состава паровозов.

Исакогорские паровозники своей безобразной работой снижают показатели всей дороги. Семнадцать остановок поездов на перегонах из-за недостатка пара и по буксованию—таких печальных балансов исакогорцев.

Паровозные бригады доводят свои локомотивы до такого состояния, что поезд не только останавливается на перегонах, но их приходится выводить по частям, иногда даже с помощью вспомогательных паровозов.

Вот, например, машинист Ермолин. Он плохо работал в октябре, продолжал заниматься бракоделством и в ноябре. За 7 дней ноября на его счету уже числятся три случая остановок на перегонах и выводов поездов частями. 6 ноября Ермолин допустил опоздание ходом до Холмогорской на 50 минут. Еще дотавившись до станции, его паровоз совсем «выдохся», и в Холмогорской поезд пришлось выводить вспомогательным паровозом. 7 ноября Ермолин занимал перегон сверх нормы 2 часа, 9 ноября—около часа.

Машинист Иванов на перегоне от Холмогорской до Исакогорки 4 ноября опоздал ходом на 1 час 30 минут. Машинист Буткин 31 октября на перегоне Обозерская—Пермиллово оборвал состав и задержал поезд на час.

Подобных примеров можно привести еще изрядное количество. Достаточно сказать, что из общего числа случаев остановок в пути по всей дороге на долю исакогорцев приходится 40 проц.

Основные причины остановок на перегонах—это буксование, вывод поездов по частям, нагон пара. Почему они происходят? Прежде всего потому, что низка дисциплина среди паровозников, а руководители Исакогорского паровозного депо равнодушно констатируют случаи плохой работы машинистов.

Начальник паровозного отделения Скурихин не занимается работой машинистов, не заботится об улучшении эксплуатации паровозного парка, начальник депо т. Чуксин не ведет должной борьбы за улучшение технического состояния паровозного парка.

Паровозы Исакогорского депо буксуют на перегонах потому, что на локомотивы подается песок низкого качества, и машинисты не умеют правильно пользоваться песочницами, не умеют правильно использовать древесное топливо.

Так работать дальше—преступление перед Родиной и фронтом. Исакогорские паровозники обязаны немедленно перестроить свою работу и в ноябре ликвидировать свой долг перед страной.

Итоги соревнования по профессиям

Президиум допрофсожа и руководство дороги по итогам работы в октябре присвоили звания:

ЛУЧШЕГО МАШИНИСТА ДОРОГИ: В. И. Болонину—депо Вологда, Ю. Н. Максимова—депо Исакогорка, А. В. Савкину—депо Исакогорка, В. Ф. Козловскому—депо Вожега, Н. Н. Пономареву—депо Вожега, В. С. Рокотову—депо Бабаево, С. А. Сорокину, Н. А. Егорову, Н. Д. Рыжеву—депо Вологда, А. С. Хрюкову, И. С. Шадрину—депо Шарья, А. К. Колесову, Б. Ф. Масковскому, Л. Е. Румянцеву—депо Буй, И. М. Щербакову—машинисту компрессора ВЧД Вологда, А. Н. Хламову—машинисту углеподъемного крана депо Няндомы, А. В. Вялкиной—машинисту электростанции Коноша, А. И. Сидорову—депо Исакогорка.

ЛУЧШЕГО ПОМОЩНИКА МАШИНИСТА: В. А. Камкину, С. А. Арапову, А. Д. Смирнову—депо Вологда.

ЛУЧШЕГО КОЧЕГАРА ДОРОГИ: А. В. Плясову, К. А. Соколову, Н. Г. Быстрову—кочегарам депо Вологда.

ЛУЧШЕГО ДИСПЕТЧЕРА: А. М. Сизову—Вологда, Н. П. Митину—станция Молотовск.

ЛУЧШЕГО ДЕЖУРНОГО ПО ОТДЕЛЕНИЮ ДВИЖЕНИЯ: И. М. Караганову—Бабаево.

ЛУЧШЕГО ДЕЖУРНОГО ПО СТАНЦИИ: Н. П. Козлову—Тихвин, В. Н. Шуровскому—Емца.

ЛУЧШЕГО ДЕЖУРНОГО СКЛАДА ТОПЛИВА: Н. И. Сергеевой—Коноша.

ЛУЧШЕГО НАЧАЛЬНИКА ПОЛЕВОЙ СТАНЦИИ: П. А. Вантросову—Плесецкая.

ЛУЧШЕГО НАРЯДЧИКА: Н. И. Маркову—Череповец.

ЛУЧШЕГО КОНДУКТОРА: А. С. Смирнову—Шарья.

ЛУЧШЕГО СОСТАВИТЕЛЯ: Д. В. Звереву—Тихвин, С. В. Миланину—Вологда-1, В. С. Полянскому—Вологда-1.

ЛУЧШЕГО СЦЕПЩИКА: С. М. Уланову—Череповец.

ЛУЧШЕГО СПИСЧИКА ВАГОНОВ: А. С. Виноградовой—Тихвин.

ЛУЧШЕГО ОПЕРАТОРА: Л. А. Ушаковой—Череповец.

ЛУЧШЕГО ТЕХНИЧЕСКОГО КОНТОРЩИКА: А. М. Железнякову—Вологда-1.

ЛУЧШЕГО СТРЕЛОЧНИКА: Л. Н. Корытовой—Архангельск, А. П. Сафроновой—Подборовье.

ЛУЧШЕГО СИГНАЛИСТА: Н. А. Соболевой—Буй.

ЛУЧШЕГО ОСМОТРИКА ВАГОНОВ: Ю. А. Чапурину—Няндомы, Ф. Ф. Душину—Шарья.

ЛУЧШЕГО МАСТЕРА: М. С. Корегину—Буй, А. П. Воробьеву—Бабаево, И. В. Кочерину—Данилов, А. Я. Вестникову—Свеча, Г. А. Цибину—Исакогорка, Я. И. Рейжевскому—Буй, А. И. Побнянову—Буй, Ф. К. Пономареву—Няндомы, А. И. Ушакову—Вологда, М. М. Вихареву—Череповец.

ЛУЧШЕГО БРИГАДИРА: К. А. Кознову—Данилов, А. П. Калмыкову—карьер Нелазское, Г. И. Мартыанову—Няндомы, Ф. А. Евгеньеву—Тихвин, Яруле Замальдинову—Буй, А. А. Ключиной—Коноша.

ЛУЧШЕГО ПУТЕОБОХОДЧИКА: К. В. Витюковой—Вожега, Н. Г. Гневашеву—Вологда, В. П. Гузанову—Буй.

ЛУЧШЕГО НАЧАЛЬНИКА ПОЕЗДА: Ф. К. Ратникову—Вологда.

ЛУЧШЕГО ПРОВОДНИКА: М. А. Буслаевой—Исакогорка.

ЛУЧШЕГО НАЧАЛЬНИКА СКЛАДА ТОПЛИВА: Н. А. Толстоногову—Шарья.

ЛУЧШЕГО СЛЕСАря: В. С. Кашевичу—Шарья, А. М. Колпакову—Данилов, В. И. Левшину—Вологда, Суслонину—Исакогорка, П. В. Туваеву—Бабаево, А. З. Шареву—Буй, Т. Ф. Сырянкину—ВРП Коноша, А. В. Малышеву—ВЧД Данилов.

ЛУЧШЕГО ТОКАря: В. М. Маланчеву—депо Бабаево, М. М. Габдрахманову—депо Вожега, Н. Х. Плешкову—депо Шарья, А. А. Кузнецову—ВЧД Вологда, И. М. Щелкунову—ВРП Череповец.

ЛУЧШЕГО КУЗНЕЦА: В. А. Белкову—депо Вологда, Н. М. Широкову—ВЧ Няндомы, А. И. Кузнецову—ВРП Череповец, А. П. Прокопьеву—Тихвин.

ву—Тихвин, В. А. Боброву—Вологда, М. А. Макову—Вологда.

ЛУЧШЕГО МОЛОТОВОЙЦА: Х. С. Иванову—депо Вологда.

ЛУЧШЕГО ЭЛЕКТРОСВАРЩИКА: А. Н. Соколову—депо Вологда, А. И. Махову—Буй, А. В. Пошлякову—ВРП Коноша.

ЛУЧШЕГО ГАЗОСВАРЩИКА: Сутареву—ВРП Коноша.

ЛУЧШЕГО КОТЕЛЬЩИКА: В. Н. Филиппову—депо Няндомы.

ЛУЧШЕГО МЕДНИКА: И. А. Гаврилову—депо Данилов.

ЛУЧШЕГО ФОРМОВЩИКА: В. Поповой—депо Няндомы.

ЛУЧШЕГО ЭЛЕКТРОМЕХАНИКА: А. В. В. Головину—Буй.

ЛУЧШЕГО МОНТЕРА: П. С. Смирнову—СЦБ-6.

ЛУЧШЕГО ТЕЛЕГРАФИСТА: Л. В. Нефедовой—Коноша.

ЛУЧШЕГО ТЕЛЕФОНИСТА: Е. Я. Калининской—Вологда, О. К. Седаковой—Бабаево.

ЛУЧШЕГО МЕХАНИКА: Е. Д. Варламову—НЖЧ-2.

ЛУЧШЕГО ВЕСОВЩИКА: А. Т. Тихомировой—Данилов, А. А. Губиной—Пукса.

ЛУЧШЕГО ГРУЗЧИКА: А. А. Тушину—Вологда-1.

ЛУЧШЕГО ПЕЧНИКА: В. Ф. Власову—ВРП Череповец, И. П. Пономареву—НЖЧ-6.

ЛУЧШЕГО СТОЛЯРА: М. В. Иванину—ВЧ Няндомы, П. Ф. Трифонову—НЖЧ Бабаево, Я. И. Томанову—НЖЧ Шарья, Ф. Ф. Чупрунову—НЖЧ Буй.

ЛУЧШЕГО МАЛЯРА: А. И. Золотову—НЖЧ Шарья.

ЛУЧШЕГО ШТУКАТУРА: А. Т. Шуговой—НЖЧ-5, К. П. Чернятьевой—НЖЧ Шарья.

ЛУЧШЕГО ПЛОТНИКА: М. Н. Мараказову—Скалино, М. А. Копейкину—НЖЧ Вологда, А. С. Жиринину—НЖЧ Исакогорка.

ЛУЧШЕГО КРОВЕЛЬЩИКА: И. Г. Васютину—НЖЧ Вологда, В. А. Долгощелову—ВЧ Няндомы, А. П. Пахомову—НЖЧ Вологда.

ЛУЧШЕГО РАБОЧЕГО: В. М. Купорову—ШЧ-9 Исакогорка, А. М. Паничевой—ПЧ-5, А. А. Смирновой—ПЧ Шарья.

Телеграмма

Народного Комиссара
Путей Сообщения

Секретарь узлового
комитета ЛНМУ
ст. Фастов Юм-Западной
дороги тов. Рыбачук

Копия: началнику Юм-
Западной дороги тов. Лугов

всем редакторам дорожных
газет

С удовлетворением ознакомился сообщением об инициативной и стойчивой борьбе комсомольцев Фастовского узла по ускорению оборота вагонов и организаторской роли в этом деле узлового комитета ЛКСМУ ст. Фастов. Каждые сутки свыше 20 комсомольцев узла, в свободное от работы время, дежурят парках приема и отправления поездов, на грузовом дворе и в других пунктах погрузки и выгрузки, принимая необходимые меры к ускорению обработки и продвижению вагонов. Часто, если этого требует дело, комсомольцы сами помогают грузить и разгружать вагоны. Комсомольские посты проверили все парковые пункты ветки, подездные пути, списали вагоны, продолжительность и простоя и добились отправки более 150 вагонов и платформ, которые долгое время простаивали без движения.

За настойчивую борьбу по ускорению оборота вагонов НКПС награждает вас, тов. Рыбачук, знаком «Почетному железнодорожнику».

Прошу передать комсомольцам принимающим активное участие ускорению оборота вагонов, благодарность НКПС.

Желаю вам успеха в дальнейшей работе.

Народный Комиссар генерал-
директор Путей Сообщения
Л. КАГАНОВИЧ.

За рубежом

ХОД ПРЕЗИДЕНТСКИХ
ВЫБОРОВ В США

НЬЮ-ИОРК, 9 ноября (ТАСС). По уточненным данным, полученным сегодня в 17 часов по московскому времени, результаты голосования в президентских выборах к 16 часам 30 минутам по московскому времени были следующими: за Рузвельта отдано 23 миллиона 610 тысяч 587 голосов, за Дьюи 20 миллионов 743,26 тысяч.

Результаты голосования показывают, что Рузвельт идет вперед в штатах, имеющих 409 выборщиков. Дьюи сохраняет ведущее положение в 13 штатах, располагающих 122 выборщиками.

Сегодня выяснилось, что 72 процента голосов военнослужащих штате Нью-Йорк подано за Рузвельта.

По предварительным сведениям, голосование принимало участие 50 миллионов человек.

Окончательный подсчет результатов голосования еще не произведен.

НАЛЕТ АНГЛИЙСКИХ
САМОЛЕТОВ НА ГАННОВЕР

ЛОНДОН, 9 ноября. (ТАСС). Копия передает английское министерство авиации в ночь на 9 ноября бомбардировщики «Москиты» совершили налет на Ганновер и другие объекты западной Германии.

От Советского Информбюро

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА ЗА 9 НОЯБРЯ

В течение 9 ноября между реками ТИССА и ДУНАЙ наши войска с боями заняли более 50 населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты МЕЗЕЧАТ, ИГРИЦЫ, ГЕЛЕЙ, МЕЗОКЕРЕСТЕШ, СЕНТИШТАН, ЭГЕР-ФАРМОШ, МЕЗЕТАРКАНЬ, БЕШЕНЬТЕЛЕК, ПОРОСЛО, КЕМЛЕ, ТИССАНАНА, КИШ-КЕРЕ, БЕШЕНСЕГ, РЕКАШ, ЦЕГЛЕДБЕР-

ЦЕЛ, ИРША, АЛЬБЕРТИ и железнодорожные станции МЕЗЕЧАТ, ПОРОСЛО, КИШ-КЕРЕ, ИРША.

На других участках фронта—поиски разведчиков и в ряде пунктов шли бои местного значения.

За 8 ноября наши войска, в результате боев местного значения, подбили и уничтожили 19 немецких танков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 18 самолетов противника.

Потери противника и трофеи войск 2-го Украинского фронта за время наступательных боев с 6 октября по 6 ноября 1944 года

Войска 2-го Украинского фронта за время наступательных боев с 6 октября по 6 ноября с. г. нанесли противнику следующие потери в живой силе и технике:

Уничтожено: самолетов—416, танков и самоходных орудий—более 900, орудий разных калибров—1450, минометов—790, бронемашин и бронетранспортеров—420, автомашин—3000, паровозов—30, железнодорожных эшелонов—55, железнодорожных вагонов—750, барж с грузами—40, паровозов—10, бронепоездов—8.

Противник потерял только убитыми свыше 100 тысяч солдат и офицеров.

За это же время войска 2-го Украинского фронта захватили следующие трофеи: самолетов—386, танков и самоходных орудий—138, орудий разных калибров—856, минометов—680, пулеметов—1795, бронемашин и бронетранспортеров—49, автомашин—953, паровозов—189, же-

лезнодорожных эшелонов—42, железнодорожных вагонов—5660, бронепоездов—2, барж с грузами—24, складов с боеприпасами, вооружением и другим военным имуществом—286.

Взято в плен 42.160 немецких и венгерских солдат и офицеров.

Таким образом, в результате наступательных боев войск 2-го Украинского фронта на территории Трансильвании и Венгрии, потери противника по главным видам боевой техники и живой силе составляют: пленными и убитыми—142.160, самолетов—802, танков и самоходных орудий—1038, орудий разных калибров—2306, минометов—1470, бронемашин и бронетранспортеров—469, автомашин—3953.

СОВИНФОРМБЮРО.

МЕТОДЫ РАБОТЫ ЛУЧШЕГО ТОКАРЯ

ДОРОГИ тов. А. А. КУЗНЕЦОВА

А. А. Кузнецов работает в вагонном депо Вологда 9 лет, из них 8 лет токарем. За эти годы он не только стал высококвалифицированным токарем, но и выучил этой профессии несколько человек.

Применяя высокие режимы резания и рационализируя процесс обработки, он добился выдающихся результатов. Производительность его труда составляет 250—300 проц. к норме, а на обработке некоторых деталей он добился рекордных цифр — 2030 проц.

Высокой производительности труда тов. Кузнецов достиг в результате долгих исканий, стремясь повысить режимы резания, рационализи-

руя технологический процесс обработки металла, правильно подбирая и заточивая режущий инструмент.

Надо отметить, что малые, не соответствующие паспортным, размеры приводных ремней и их сильный износ снижают мощность станка типа ЗМЗ-3 завода им. Лепсе, на котором работает т. Кузнецов, на 25 процентов, а на некоторых ступенях даже на 40 процентов, но несмотря на это, применяя высокие режимы резания (подача, глубина и скорость резания), т. Кузнецов добивался снижения времени обработки деталей в несколько раз. Эти режимы таковы:

Наименование выполняемой работы, материал детали и резца	Глубина резания в мм	Подача в мм/об	Скорость рез. в м/мин
Обрезка корпуса фрикционного аппарата Материал корпуса—сталь с временным сопротивлением разрыву 42—52 кг мм в кв. Материал резца—Победит	3—4	1—1,2	70
Грубая обработка аппаратных болтов. Материал болта—сталь с временным сопротивлением разрыву 40 кг/мм в кв. Материал резца—быстрорежущая сталь	3	1—1,2	50
Обточка литых дверных роликов вагонов Материал роликов—чугун Материал резца—Победит	3—4	Ручная	5
Нарезка резьбы по стали Материал резца—быстрорежущая сталь			25-30
Чистовая обработка по стали Материал резца—быстрорежущая сталь	0,5	0,1	50-80

Грубую обдирочную обработку более целесообразно было бы вести при большом сечении стружки. Особенно выгодно увеличивать сечение снимаемой стружки за счет увели-

чения глубины резания, так как при этом резец лучше охлаждается и стойкость его возрастает. Но увеличение сечения стружки приводит к увеличению давления стружки на резец, а это вызывает дрожание и вибрацию изделия, а при плохо натянутых и изношенных ремнях может вызвать проскальзывание ремней и остановку станка.



При работе с победитовыми резцами вибрация изделия, а тем более остановка под стружкой, приводят к поломке резца. Поэтому тов. Кузнецов несколько уменьшил сечение стружки, а значительно увеличил скорость резания. Чтобы ремни не скользили по шкивам, он посылает их канифолью и следит за тем, чтобы они всегда были натянуты.

Чистовая обработка ведется с небольшой подачей и максимальным числом оборотов. Это делает обрабатываемую поверхность чистой, так как образующийся при низких скоростях нарост на вершине резца (носик) при высоких скоростях пропадает и не оставляет следов на обрабатываемой поверхности.

Применение высоких скоростей резания возможно только при правильном выборе материала резца и его правильной заточке. Резцы из углеродистой стали плохо стоят при высоких скоростях резания и особенно при обработке чугуна. Тов.

Кузнецовым были применены резцы из быстрорежущей стали и сплава «Победит». Победитовые резцы, как уже отмечалось, очень чувствительны к колебаниям и поэтому, работая ими, тов. Кузнецов соблюдает следующие правила:

1. Жестко крепит резец в резцедержателе и выпускает головку резца из резцедержателя только на минимальную величину.
2. Подкладывает под резец одну—две прокладки.
3. Отводит резец только при вращающемся изделии и выключенной подаче.
4. Устраняет все зазоры и слабины в деталях станка, могущие вызвать дрожание резца или изделия.
5. При грубой обработке снимает стружку не более $\frac{1}{2}$ длины режущей кромки.

Резцы с пластиной сплава «Победит» дают особенно большой эффект при обработке чугуна. Чугунные литые детали обычно имеют твердую корку с частицами земли, песка, шлака и поэтому даже резцы из быстрорежущей стали об эту корку изнашиваются очень быстро.

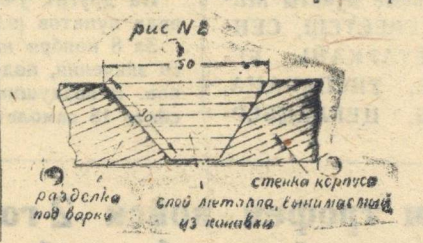
Для обработки дверных роликов вагонов, отливаемых из чугуна, тов.



Кузнецов применяет резец с напаянной пластиной «Победита» (см. рис. 1). У этого резца две режущие кромки. Это дает возможность сразу снимать металл по профилю жолобка и производить торцовку ролика снаружи без перестановки резца. Одновременная работа двух режущих кромок несколько ухудшает условия работы резца и заставляет снижать скорость резания до 5 м/мин., но в то же время она устраняет затраты времени, необходимые для перестановки резца, и это более выгодно.

В случае, если обработку детали все же приходится производить 3—4 резцами, то все резцы надо сразу устанавливать в головку резцедержателя. Это также сокращает время, необходимое для их замены. Пластины «Победит» часто ломаются из-за плохого качества припайки их к державке. При припайке пластины необходимо следить за плотным прилеганием ее к державке. Слой припая должен быть тонким и ровным и безупречно без пустот, так как они чаще всего приводят к поломке пластины. Припайку пластины лучше красной медью, потому что она дает более прочное соединение.

Особенно важное значение при высоких режимах резания имеет правильная заточка резца. От правильной заточки резца зависит его стойкость, а следовательно и режим резания. Резец должен затачиваться в зависимости от обрабатываемого материала. Чем мягче металл, тем передний угол (см. рис. 2, разрез по А-А) делается больше, а угол ре-



зання меньше. Уменьшение угла резания улучшает сбежание стружки с резца и делает угол резания меньше, а следовательно позволяет работать с меньшей затратой энергии и большей производительностью. Для твердых металлов угол резания делается большим, а передний угол меньше. Это делает резец более массивным и прочным, а поэтому способствует отводу тепла от режущей кромки и делает резец менее склонным к дрожанию.

При обработке стали сзади режущей кромки должна быть сделана лунка, обычно называемая подбором. Она служит для облегчения сбежания стружки с резца. Стойкость резца в значительной степени зависит от величины и формы этой лунки. Чем мягче металл, тем эта лунка должна быть больше.

У резцов с пластиной «Победит» такую лунку сделать трудно и поэтому сталь обычно обрабатывают резцами из быстрорежущей стали.

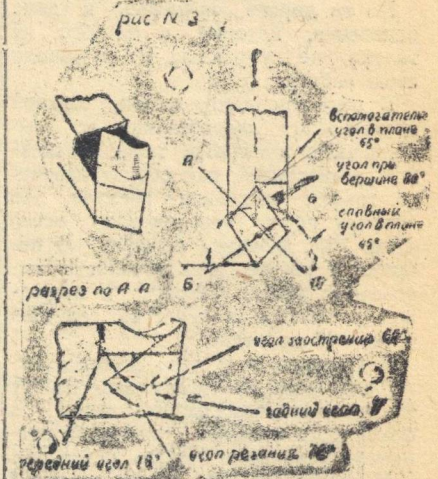
Работая на обрезке корпусов фрикционных аппаратов, отливаемых из стали, тов. Кузнецов решил применить для обрезки проходной резец. Раньше обрезка этих корпусов производилась обрезным резцом с последующей обточкой корпуса под варку проходным резцом. В силу плохих условий работы обрезного резца, который быстро перегревался и тупился, приходилось применять очень низкие режимы резания. Обрезка этого корпуса занимала 8—10 часов. Тов. Кузнецов изменил весь технологический процесс применения проходного резца. Он рассчитал какой ширины должна быть канавка, чтобы несколькими проходами резцом вынуть из нее металл и одновременно произвести обрезку и подготовку корпуса под варку, соблюдая необходимую длину и наклон торцевой кромки корпуса (см. рис. 2). Слой металла из этой канавки обычно выбирается за 7—9 проходов резцом, но для того, чтобы деталь не вырвало, обрезка ведется не до конца, а оставляется тонкий слой металла, который затем протачивается несколькими ударами зубила. После отделения обрабатываемой части корпус торцуется. Для более устойчивого крепления корпуса в патроне применяется упорная планка, прижимаемая к корпусу задней бабкой. Так как резец из быстрорежущей стали в этих условиях работы и при высоких режимах резания быстро садился, то тов. Кузнецов применил резец с пластиной «Победит», придав ему новую форму, позволяющую обрабатывать сталь с высокими скоростями резания (см. рис. 3).

Характерным в этом резце является лунка (подбор) глубиной 4—5 мм, облегчающая сбежание стружки. Как уже отмечалось, проточить в победитовых резцах такую лунку трудно и особенно трудно сделать острой режущую кромку. Для того, чтобы остро заточить режущую кромку, т. Кузнецов сначала затачивает резец с задней грани, давая лезвию резца нагреться докрасна, а затем, быстро перевернув резец, заточивает кромку со стороны лунки. В результате лезвие резца получается острым.

Главный угол в плане (см. рис. 3) делается около 42 градусов. Это

способствует увеличению стойкости резца, и работа протекает спокойнее. В начале срезания каждого слоя резец врезается в металл, и его вершина работает в очень плохих условиях, так как от нее плохо отводится тепло. Чтобы вершина резца не «садилась», она несколько стачивается сверху. Это увеличивает стойкость как вершины, так и всего резца.

За притуплением резца надо следить особенно тщательно. При появлении признаков затупления резца необходимо переточить. Своевременная переточка резца значительно сокращает расход дефицитных сталей и победита, а также время, необходимое для полной заточки резца.



Признаком притупления при грубой обработке чугуна победитовыми резцами служит появление в лезвии лунки глубиной около 0,1 мм. При чистовой обработке лунка не появляется, и резец изнашивается по режущей кромке.

При обработке чугуна резец изнашивается с торца, а поэтому пластины надо выбирать длиннее и тоньше.

При обработке стали резец изнашивается по передней грани и поэтому пластины надо брать толще и короче. Признаком притупления победитового резца при обработке стали служит появление лунки сзади режущей кромки, но несколько дальше, чем при обработке чугуна. Лунка постепенно разрастается и подвигается ближе к лезвию. При глубине лунки более 0,2 мм. резец должен быть переточен.

Для резцов из быстрорежущей стали признаком притупления является появление на изделии блестящей полосы.

Применение высоких режимов резания требует обращать внимание не только на износ режущего инструмента, но и на износ станка, так как при повышенной нагрузке он возрастает. Для того, чтобы не выводить преждевременного износа станка, уход за ним должен быть особенно тщательным. Перед началом обточки станок должен быть осмотрен, опробован на холостом ходу и смазан. Все детали должны быть хорошо прикреплены. Во время работы ни в коем случае нельзя допускать нагревания подшипников и надо следить, чтобы стружка, особенно чугунная, не попадала на трущиеся части.

В заключение надо отметить, что применение высоких режимов резания, правильный подбор и заточки резцов дали возможность тов. Кузнецову работать с производительностью труда в 280—300 процентов, а рационализация технологического процесса обрезки корпусов фрикционных аппаратов, введение режущего инструмента новой формы позволили производить эту обрезку не за 8—10 часов, а за 25—35 минут, с производительностью труда в 2,030 процентов.

Метод работы т. Кузнецова очень ценен. Его следует применять во всех депо и мастерских.

А. Баранов,
старший инженер сектора труда
и зарплаты управления дороги.

Успехи комплексных бригад станции Вологда-1

Комплексные бригады составителей ст. Вологда-1: Л. Николаева, Е. Пошвина, Ф. Бурцева, Н. Барышева, действуя по методу Ищенко, организовали формирование поездов с двух сторон парка. В результате все 4 комплексных бригады добились выполнения задания по расформированию и формированию поездов в среднем от 120 до 200 процентов.

Если в сентябре передовиками было сформировано и отправлено фронту сверх плана 38 составов, то в октябре их число доведено до 45.

Этот успех был достигнут на основе четкого планирования работы комплексных бригад. Каждый составитель был организатором слаженной работы членов своей бригады, а поэтому каждый работник точно знал круг обязанностей, срок, в который необходимо сформировать поезд и четко выполнял задание, борясь за первенство своей бригады, за честь станции.

Боевыми организаторами комплексных бригад на перевыполнение государственных измерителей явились маневровые диспетчеры К. Соколов,

А. Дирчев. Они заранее сообщали график комплексным бригадам, указывая на каких путях они будут производить формирование поездов. Точно указывалось наличие и назначение груза. Это позволило полностью ликвидировать повторные заезды маневровых паровозов для прицепки и отцепки вагонов.

Приступая к работе, заранее ознакомленные с планом работы на смену, комплексные бригады вдвое быстрее стали формировать поезда.

Н. Гусев,
нач. станции Вологда-1.