

ЛЕСНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

3

ЛЕСНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

№ 3

Март

1943

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ И ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ
ЛЕСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

ОРГАН НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ЛЕСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

Внедрять передовой опыт, ширить социалистическое соревно-
вание

1

ВСЕСОЮЗНОЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ
ПРЕДПРИЯТИЙ НАРКОМЛЕСА СССР

В ВЦСПС и Наркомлесе СССР

3

ЛЕСОЗАГОТОВКИ

А. В. Райковский — Организация труда в лесу

5

И. И. Судницын — Зимние рационализированные дороги

7

Н. С. Соловьев и В. Д. Осипов — Авто-тракторный парк на
лесозаготовке

10

К. Е. Лебедев — Внимание мелочам

16

Г. А. Вильке — Пакетная погрузка дров на платформы уз-
кой колеи

17

А. И. Сучков — Действие субъективных причин

17

Л. А. Плинер — Е. Г. Дюкова и ее бригада

18

ИНОСТРАННАЯ ТЕХНИКА

Обзор статей в иностранной технической периодике

21

Внедрять передовой опыт, ширить социалистическое соревнование

Областная Красная армия, наносящая смертельные удары немецко-фашистским захватчикам и неуклонно продвигающаяся вперед — на запад, уверенно опирается на крепко спаянный, разумно организованный советский тыл. В дни Великой отечественной войны, цель которой — изгнать зарвавшегося врага из пределов нашей Родины и тем самым создать реальные условия для освобождения мира от угрозы фашистской тирании, все силы и мысли народов Советского Союза направлены на то, чтобы своим самоотверженным трудом непрестанно помогать Красной армии громить и разгромить врага.

«Сознание долга перед Родиной породило общий трудовой подъем нашего народа, выразившийся в невиданном размахе Всесоюзного социалистического соревнования»¹.

В этом замечательном всенародном движении активно участвуют и работники лесной промышленности Наркомлеса СССР. За семь месяцев, прошедших с момента включения в социалистическое соревнование, лучшие коллективы рабочих, инженеров и техников лесозаготовительного производства и фабрично-заводских предприятий лесной промышленности дали предметный показ того, как нужно работать в обстановке войны.

Из месяца в месяц в передовой шеренге участников Всесоюзного социалистического соревнования идут Юрьевецкий леспромхоз треста Юрьевецлес Главсевзаплеса (директор т. Подугольников, парторг т. Бугров, предрабочкома т. Озерова), Максатихинский леспромхоз треста Калининлес Наркомлеса РСФСР (директор т. Назарьин, парторг т. Моисеев, предрабочкома т. Заличева), Сыктывдинский леспромхоз треста Комилес Главвологдокомилеса, удостоенный за работу в январе с. г. переходящего красного знамени Государственного Комитета Оборона.

Эти и ряд других лесозаготовительных предприятий систематически перевыполняют государственные задания по заготовке и вывозке древесины, дают продукцию высокого качества, полностью отвечающую требованиям фронта.

¹ Из доклада т. Щербакова на торжественно-траурном заседании, посвященном XIX годовщине со дня смерти В. И. Ленина.

Среди лесопильных, деревообрабатывающих и лесохимических предприятий Наркомлеса СССР в рядах лучших — лесозавод им. Молотова, Китойский лесозавод треста Новсибдрев Главлесдрева, лесозавод «Парижская коммуна» треста Ярдрев Росглавдревпрома Наркомлеса РСФСР, деревообделочный комбинат, руководимый т. Зусмановым, завод им. Аврова Главфанерпрома, завод ЛОЗОД, Бобровский химлесхоз треста Химлессырьё и десятки других предприятий, выпускающих важнейшую продукцию оборонного значения.

В борьбе за первенство в социалистическом соревновании многие работники лесной промышленности превращают свой труд в творческий, упорно добиваются того, чтобы с наименьшими затратами сил получить наибольшие производственные результаты.

Прекрасным примером такого подлинно творческого труда на лесосеке является работа бригады Е. Г. Дюковой из Абросимовского лесопункта треста Нейлесзаг. Для этой русской женщины, беззаветно любящей свою родину и дважды награжденной орденами СССР, как и для тысяч других, труд в лесу является «делом чести, делом славы, делом доблести и героизма». В технологический процесс заготовки древесины Е. Г. Дюкова любовно внесла приемы творчески мыслящего человека, и это дало свои результаты: с бригадой, большинство членов которой никогда не работало в лесу, т. Дюкова в отдельные дни перевыполняет нормы выработки почти в восемь раз.

Бригадир Е. Г. Дюкова — не исключение. Нет никакого сомнения, что такие творческие люди есть в каждом лесозаготовительном или сплавном тресте, на каждом заводе или фабрике, в каждом химлесхозе. Надо только уметь найти таких людей, создать соответствующую производственную обстановку, и они легко перекроют все существующие нормы выработки, докажут, что их возможная норма лежит далеко за пределами той, которая фактически действует в настоящее время.

Но дело, разумеется, не только в том, чтобы найти этих лучших людей лесной промышленности и создать для них благоприятные условия труда. Задача хозяйственных руководителей предприятий, инженеров и техников сводится к тому, чтобы,

изучив этот передовой производственный опыт, сделать его достоянием самых широких масс лесорубов. При этом необходимо твердо помнить, что рационализацией Дюковы не усложняют, а облегчают труд в лесу. Иначе говоря, они открывают возможность для всех занимающихся заготовкой древесины не только выполнять, но и резко перевыполнять нормы выработки. В условиях войны это имеет исключительное значение.

Крупницы творческой мысли рационализаторов необходимо тщательно собирать, передовой производственный опыт широко распространять и внедрять во все звенья и фазы лесозаготовительного и фабрично-заводского производств, социалистическим соревнованием умело и оперативно руководить.

Между тем «тресты и главные управления недостаточно руководят социалистическим соревнованием на предприятиях, включившихся во Всесоюзное социалистическое соревнование, не уделяют этим предприятиям должного внимания»².

Подобное равнодушие командиров производства к социалистическому соревнованию, поскольку оно не способствует усилению технической оснащенности Красной армии, объективно наносит вред делу защиты нашей страны от немецко-фашистских захватчиков.

Недостаточно серьезное отношение некоторых хозяйственников к социалистическому соревнованию в отдельных случаях привело к нежелательным последствиям: по лесозаготовительной отрасли промышленности Главвостлес (начальник т. Ковалев), Главзапсиблес (начальник т. Бабич-Декань), Главвостсибдальлес (начальник т. Чичерин) не выполняют планов ни по заготовке, ни по вывозке древесины. А ведь и в хозяйствах этих главков есть немало отлично работающих бригад лесорубов и возчиков. К сожалению, все их производственные достижения растворяются в общем позорном отставании хозяйств перечисленных главков.

² Из приказа Наркомлеса СССР № 147 от 10 февраля 1943 г.

Начальники этих главных управлений, а вместе с ними и управляющие трестами и директора леспромпхозов должны решительно изменить своё отношение к движению масс, на основе развертывания на каждом предприятии действительного, а не «бумажного» социалистического соревнования, принять самые энергичные меры к безусловному выполнению месячных планов.

Отрыв Главвостлеса от производственной деятельности предприятий подготовил почву для оплошностей, а то и злоупотреблений. В частности, как сейчас установлено, данные, представленные в Наркомлес СССР трестом Комипермлес о работе Кочевского леспромпхоза по подвозке леса и вывозке спецдревесины в ноябре 1942 г. оказались завышенными. Волей или неволей трест и главк ввели Наркомлес СССР в заблуждение. Классификация такого факта ясна.

С каждым днём Красная армия все сильнее и сильнее теснит ненавистного врага, перерезает его коммуникации, окружает и уничтожает тысячи и десятки тысяч гитлеровских головорезов, как это было под Сталинградом и в других местах, временно захваченных противником. Красная армия победоносно пробивается на запад, но враг ещё не разбит, он упорно сопротивляется, бои, которые окончательно закрепят нашу победу, ещё впереди.

Именно сейчас фронт особенно нуждается в систематическом нарастании помощи со стороны тыла. Эту помощь фронту надо оказать усилением добычи угля и нефти, увеличением выпуска металла, повышением выработки древесины и в первую очередь её специальных сортов, идущих на производство самолётов и иных средств технического оснащения Красной армии.

Социалистическое соревнование предприятий Наркомлеса СССР — вернейшее и наиболее действенное средство выполнения и перевыполнения производственных заданий военнo-хозяйственного значения.

Всю творческую энергию, все силы — на помощь Красной армии!



Всесоюзное социалистическое соревнование предприятий Наркомлеса СССР

В ВЦСПС И НАРКОМЛЕСЕ СССР

Всесоюзный Центральный совет профессиональных союзов и Народный комиссариат лесной промышленности СССР, рассмотрев итоги Всесоюзного социалистического соревнования работников лесной промышленности за январь 1943 г., **постановляют:**

1. Признать победителем в социалистическом соревновании, занявшим первое место среди предприятий лесной промышленности, Сыктывдинский леспромхоз треста Комилес Главвологдокомилеса, выполнивший в январе план заготовки и вывозки лесоматериалов при высоких качественных и количественных показателях работы.

Вручить переходящее красное знамя Государственного Комитета Обороны и выдать премию в размере 75 тыс. руб. Сыктывдинскому леспромхозу (директор т. Нетыкса, парторг т. Ветошкин, предрабочкома т. Пасынкова).

2. Признать победителями в социалистическом соревновании:

Среди лесозаготовительных предприятий

Максатихинский леспромхоз треста Калининлес Наркомлеса РСФСР, выполнивший в январе план по заготовке и вывозке леса при высоких количественных и качественных показателях работы.

Оставить переходящее красное знамя ВЦСПС и Наркомлеса СССР и выдать премию в размере 125 тыс. руб. Максатихинскому леспромхозу (директор т. Назарын, парторг т. Моисеев, предрабочкома т. Баличева).

Боровичский леспромхоз треста Ленлес Главсевзапла, выполнивший план в январе по заготовке и вывозке леса при высоких качественных и количественных показателях работы.

Оставить переходящее красное знамя ВЦСПС и Наркомлеса СССР и выдать премию в размере 75 тыс. руб. Боровичскому леспромхозу (директор т. Стесин, парторг т. Петров, предрабочкома т. Васильев).

Баталинский леспромхоз треста Калининлес Наркомлеса РСФСР, выполнивший в январе план по заготовке и вывозке леса при высоких качественных и количественных показателях работы.

Вручить Баталинскому леспромхозу переходящее красное знамя ВЦСПС и Наркомлеса СССР и выдать премию в размере 50 тыс. руб. (директор т. Молчанов, парторг т. Зыдина, предрабочкома т. Львов), передав это знамя с Сыктывдинского леспромхоза треста Комилес Главвологдокомилеса.

Малоярославецкий леспромхоз треста Мослеспром Наркомлеса РСФСР, выполнивший в январе план по заготовке и вывозке леса при высоких качественных и количественных показателях работы.

Вручить Малоярославецкому леспромхозу треста Мослеспром Наркомлеса РСФСР переходящее красное знамя ВЦСПС и Наркомлеса СССР и выдать премию в размере 50 тыс. руб. (директор т. Шмакин, парторг т. Климов, предрабочкома т. Комков), передав это знамя от Юрьевоцкого леспромхоза треста Юрьевоцлес Главсевзапла.

Среди организаций по сплаву леса

Иньвенский рейд Камлесосплава Цусплава, выполнивший в январе план при высоких количественных и качественных показателях своей работы.

Оставить переходящее красное знамя ВЦСПС и Наркомлеса СССР и выдать премию в размере 50 тыс. руб. Иньвенскому рейду (директор т. Попов, парторг т. Чиркова, предрабочкома т. Бородин).

Среди лесопильных и деревообрабатывающих предприятий

Лесозавод им. Молотова треста Северолес Главлесэкспорта, выполнивший в январе план при высоких количественных и качественных показателях работы.

Вручить переходящее красное знамя ВЦСПС и Наркомлеса СССР и выдать премию в размере 75 тыс. руб. лесозаводу им. Молотова (директор т. Семенов, парторг т. Дьячков, предзавкома т. Ныркова), передав это знамя с Китайского лесозавода треста Востсибдрев Главлесдрев.

Лесозавод № 3 треста Северолес Главлесэкспорта, выполнивший в январе план при высоких количественных и качественных показателях работы.

Вручить лесозаводу № 3 треста Северолес Главлесэкспорта переходящее красное знамя ВЦСПС и Наркомлеса СССР и выдать премию в размере 50 тыс. руб. (директор т. Белов, предзавкома т. Елизарова), передав это знамя с лесозавода «Парижская коммуна» треста Ярдрев Росглавдревпрома.

Лесозавод «Красная звезда» Наркомлеса Татарской АССР, выполнивший план при высоких количественных и качественных показателях работы.

Вручить лесозаводу «Красная звезда» Наркомлеса Татарской АССР переходящее красное знамя ВЦСПС и Наркомлеса СССР и выдать премию в размере 15 тыс. руб. (директор т. Довжик, парторг т. Иванова, предзавкома т. Петров), передав это знамя с Могочинского лесозавода треста Запсибдрев Главлесдрев.

Среди фанерных заводов

Мантуровский фанерный завод Главфанерпрома, выполнивший в январе план при высоких качественных и количественных показателях работы.

Вручить Мантуровскому фанерному заводу Главфанерпрома переходящее красное знамя ВЦСПС и Наркомлеса СССР и выдать премию в размере 75 тыс. руб. (директор т. Михайлов, парторг т. Пашин, предзавкома т. Ширева), передав это знамя с Ленинградского фанерного завода им. Аврова Главфанерпрома.

Среди лесохимических предприятий

Бобровский химлесхоз треста Химлессырье, выполнивший план в январе больше других химлесхозов при высоких количественных и качественных показателях работы.

Вручить переходящее красное знамя ВЦСПС и Наркомлеса СССР и выдать премию в размере 25 тыс. руб. Бобровскому химлесхозу (директор т. Фанатов, секретарь партбюро т. Прокотенко, предзавкома т. Вишневецкая), передав это знамя от Горьковского канифольно-скипидарного завода Главлесхим.

Среди лесосудомашиностроительных заводов

Улан-Удэнский механический завод треста Лесосудомашстрой, выполнивший план в январе при высоких количественных и качественных показателях работы.

Вручить Улан-Удэнскому механическому заводу треста Лесосудомашстрой переходящее красное знамя ВЦСПС и Наркомлеса СССР и выдать премию в размере 15 тыс. руб. (директор т. Коновалов, парторг т. Петенко).

Среди предприятий спичечной промышленности

Барнаульскую спичечную фабрику Главспичпрома, выполнившую план января при высоких количественных и качественных показателях работы.

Оставить переходящее красное знамя ВЦСПС и Наркомлеса СССР и выдать премию в размере 25 тыс. руб. Барнаульской спичечной фабрике (директор т. Шейман, парторг т. Полуновский, предфабкома т. Семина).

3. Признать победителями в социалистическом соревновании, занявшими вторые места, и выдать премии:

Вышневолоцкому леспромхозу треста Калининлес Наркомлеса РСФСР (директор т. Русаков, парторг т. Бухтеев, предрабочкома т. Павлова) — премию в размере 40 тыс. руб.

Лесному леспромхозу треста Калининлес Наркомлеса РСФСР (директор т. Тулов, парторг т. Березин, предрабочкома т. Шейндельс) — премию в размере 40 тыс. руб. Усть-Вымскому леспромхозу треста Комилес

Главволодокомилеса (директор т. Карушев, парторг т. Тренкин) — премию в размере 40 тыс. руб.

Вилегодскому леспромхозу треста Котласлес Главсевлеса (директор т. Гневашев, парторг т. Меньшиков) — премию в размере 40 тыс. руб.

Судайскому леспромхозу треста Нейлсеза Главсевзаплеса (директор т. Грушницкий, парторг т. Завьялов) — премию в размере 20 тыс. руб.

Сторожевскому леспромхозу треста Комилес Главволодокомилеса (директор т. Подоров) — премию в размере 40 тыс. руб.

Сарапульскому лесокомбинату Главспецдревпрома (директор т. Синицкий) — премию в размере 20 тыс. рублей.

Китойскому лесозаводу Главлесдрева (директор т. Столбов) — премию в размере 20 тыс. руб.

Черниковскому фанерному заводу Главфанерпрома (директор т. Торопов, парторг т. Безручков, предзавкома т. Чекалина) — премию в размере 65 тыс. руб.

Горьковскому канифольно-скипидарному заводу (директор т. Нефедов, парторг т. Трифонов, предзавкома т. Смирнова) — премию в размере 10 тыс. руб.

Красноярскому механическому заводу треста Лесосудомашстрой (директор т. Поликарпов, парторг т. Степанов, предзавкома т. Самойлов) — премию в размере 65 тыс. руб.

4. Отметить хорошую работу следующих предприятий, выполнивших план января 1943 г.:

По Главсевлесу

1. Шенкурский леспромхоз — директор т. Пушкин.
2. Красноярский леспромхоз — директор т. Серков.
3. Приозерный леспромхоз — директор т. Оняков.

По Главволодокомилесу

1. Усть-Куломский леспромхоз — директор т. Пакшин.
2. Кичмено-Городецкий леспромхоз — директор т. Прокофьев.
3. Нюксенский леспромхоз — директор т. Третьяков.
4. Борисово-Судский леспромхоз — директор т. Логинов.
5. Кытовский леспромхоз — директор т. Колпаков.
6. Кадуйский леспромхоз — директор т. Апарин.
7. Чуриловский леспромхоз — директор т. Мезенев.
8. Бабаевский леспромхоз — директор т. Калаев.

По Главсевзаплесу

1. Балдайский леспромхоз — директор т. Геранин.
2. Винницкий леспромхоз — директор т. Иванов.
3. Киринский леспромхоз — директор т. Огородников.
4. Нейский леспромхоз — директор т. Мошкорин.
5. Чухломский леспромхоз — директор т. Павлов.
6. Шамохтинский леспромхоз — директор т. Хохлов.
7. Унженский леспромхоз — директор т. Волков.
8. Парголово-Саянская лесзаконттора — директор т. Фролов.

По Главвостлесу

1. Троицкий мехлесопункт — директор т. Модышев.
2. Юрлинский леспромхоз — директор т. Тихонов.
3. Эрнский леспромхоз — директор т. Архипов.

По Наркомлесу РСФСР

1. Шелковской леспромхоз — директор т. Круглов.
2. Клинский леспромхоз — директор т. Слепов.
3. Есиновский леспромхоз — директор т. Снегов.
4. Удомельский леспромхоз — директор т. Большаков.
5. Осташовский леспромхоз — директор т. Власов.
6. Дмитровский леспромхоз — директор т. Бородин.
7. Бурзянский леспромхоз — директор т. Хузанков.
8. Блатовищенский леспромхоз — директор т. Резенов.
9. Удугинский леспромхоз — директор т. Мазитов.
10. Чумарский леспромхоз — директор т. Кашанов.
11. ДЗОЗ № 8 — директор т. Ткаченко.

По Главлесдреву

1. Могочинский лесозавод — директор т. Волошин.

По Главспецдревпрому

1. Завод № 41 — директор т. Васильев.
2. Ивановский комбинат — директор т. Калинин.

По Главлесозэкспорту

1. Лесозавод № 32—33 — директор т. Манаков.
2. Петровский лесозавод — директор т. Башмаков.
3. Мезманский лесозавод — директор т. Герцович.
4. Лесозавод № 9—10 — директор т. Дубинин.

По Главфанерпрому

1. Завод «Новатор» — директор т. Королев.
2. Ленинградский фанерный завод — директор т. Рухман.
3. Учимский фанерный завод — директор т. Ракитин.
5. Завод «Красный якорь» — директор т. Сувви.

По Главлесхиму

1. Ветлужский завод — директор т. Васильев.
2. Нейво-Рудянский завод — директор т. Козлов.
3. Никольский завод — директор т. Лукин.

По тресту Химлессырье

1. Сысертский химлесхоз — директор т. Резников.
2. Юрезанский химлесхоз — директор т. Вилесов.
3. Кусинский химлесхоз — директор т. Вареник.
4. Коношский химлесхоз — директор т. Аникеев.
5. Судогодский химлесхоз — директор т. Есарева.
6. Макарьевский химлесхоз — директор т. Куприянов.
7. Старомазанский химлесхоз — директор т. Комолов.

По тресту Лесосудомашстрой

1. Завод «Коммунар» — директор т. Завьялов.
2. Хабаровский завод — директор т. Любонный.

Организация труда в лесу

За осенне-зимний период каждый лесоруб должен выполнить 100 норм по рубке и каждый возчик 90 норм по вывозке.

Закон фронтовых бригад в лесу — не выполнив дневного задания, из лесу не уходить.

Образцы такой работы показывают лесоруб Монзенского леспромхоза В. И. Ратников, награждённый орденом «Трудового Красного Знамя», бригада возчиков, возглавляемая т. Дубровным, и ряд других.

В числе лучших из таких бригад — бригада Е. Г. Дюкова, дважды награждённой орденами Союза СССР¹.

Каждый тракторист обязан вывезти за сезон 12 тыс. м³ древесины и каждый шофер — 4 тыс. м³.

Примером, достойным всяческого подражания, может служить работа трактористов Монзенского леспромхоза орденоносцев И. В. Гагарина и А. Е. Бородина, выполняющих нормы на 200—250%, и комплексной фронтовой бригады на механизированной вывозке, где бригадиром Е. В. Кабадеев. Эта бригада состоит из 16 человек, работающих в пяти звеньях: пятеро на трелёвке, четверо на погрузке, двое на вывозке, двое на разгрузке и трое на ремонте. Бригада работает по 11 часов в сутки.

Средняя выработка и заработок каждого члена бригады: на трелёвке — 132% задания с дневным заработком в 25 р. 10 к., на погрузке — 126% и 17 р. 39 к., на вывозке — 158% и 44 р. 23 к. и на разгрузке — 142% и 18 р. 32 к.

Обязанность каждого погрузчика, навальщика и свальщика — своевременно отправлять заготовленную древесину, не допускать ни минуты простоя гужевого и механизированного транспорта под погрузкой и разгрузкой. Именно так работают бригады навальщика Мазафа Халипова, выполняющего нормы на 153%, и свальщика Марфы Чернышевой, дающей за день 211% плана.

Велика и почётна роль в деле досрочного выполнения сезонного плана лесозаготовок приёмщика, мастера, технорука и руководителя леспромхоза. Организуя социалистическое соревнование лесорубов и возчиков за количественное и качественное выполнение дневного и месячного заданий, долг каждого из командиров производства — нацелить всех лесозаготовителей и возчиков на работу бригадным методом, поставить во главе каждой бригады опытного лесоруба, возчика, грузчика.

Повседневная забота о точке и правке пил и топоров, неослабный производственный инструктаж каждой бригады на лесосеке, передача опыта передовых лесорубов, возчиков и грузчиков отстающим, массовое внедрение рационализаторских мероприятий, ежедневное осведомление рабочих по бригадно о результатах их работы за день — все это прямая обязанность мастера, технорука и хозяйственного руководителя леспромхоза.

Огромную помощь в обучении молодых рабочих стахановской рубке, раскряжёвке, выгрузке и погрузке леса должны оказать инструктора, прошедшие специальную подготовку.

Преимущества бригадного метода работы

Практика лесозаготовок за последние четыре года показала огромное преимущество бригадной формы труда.

Она даёт возможность чётко распределить обязанности членов бригады, использовать малоквалифицированных людей на подсобных работах (подготовка рабочего места, обрубка, сборка, сжигание сучьев) и в то же время освобождает опытных лесорубов от выполнения второстепенных обязанностей.

Бригадный метод ликвидирует разрыв между заготовкой и вывозкой леса. Это очень важно для сохранения технических качеств срубленной древесины.

Душой и организатором этой рациональной формы труда должен быть мастер. Он заранее подготавливает лесосеки, разбивает их на участки с учётом особенностей зимней и летней работы, определяет очередность рубки, разбивает лесосеки на ленты — полосы, указывает направление и способы валки, размечает линии магистральных и пасечных дорог, организует бригадира и личный состав бригады.

Количественный состав бригады

Количественный состав бригады и квалификацию рабочих определяет мастер по представлению бригадира. При этом он учитывает характер насаждения, степень сучковатости, густоту подроста и подлеска, устанавливает способ рубки и сортимент древесины, предназначенной к заготовке.

Посмотрим, как был подобран состав бригад организаторов бригадного метода в лесу тт. Гузиев, Журенкова, Готчиева, Прокофьева и Рогозкина.

Бригада т. Гузиев (Подюжский леспромхоз, Архангельской области), состоявшая из шести человек, работала в смешанном сосново-еловом насаждении V бонитета с запасом 120—150 м³ на 1 га. Труд в бригаде распределялся так: один — на валке, один — на раскряжёвке, трое — на обрубке, сборке и сжигании сучьев, один — дополнительный вальщик, который по мере надобности выполнял и другие операции.

Бригада т. Журенкова (Подюжский леспромхоз) из пяти человек работала в смешанном елово-берёзовом насаждении III бонитета с запасом 80 м³. Из пяти человек один работал на валке, один — на раскряжёвке, трое — на обрубке, сборе и сжигании сучьев.

Бригада т. Готчиева из четырёх человек была занята в основном насаждении V бонитета с запасом 80—90 м³ на 1 га: один — на валке, один — на раскряжёвке, один — дополнительный вальщик, работавший, кроме того, и на раскряжёвке, и один — на обрубке сучьев и сборе их в кучи.

В бригаде т. Прокофьева (Оредежский леспромхоз) из девяти человек, заготавливавшей древесину в елово-лиственном насаждении III бонитета с запасом до 150 м³ на 1 га, один работал на валке, четверо — на раскряжёвке, двое — на подготовке рабочего места, двое — на обрубке, сборе и сжигании сучьев и укладке дров в поленицы.

Бригада т. Рогозкина (Асбестовский леспромхоз) из трёх человек заготавливала хлысты для тракторной трелёвки в основном насаждении III бонитета с запасом 150 м³ на 1 га: один работал на валке и двое — на обрубке, сборе и сжигании сучьев.

Чтобы обеспечить соблюдение основного принципа бригадного метода — разделение труда и освобождение квалифицированных лесорубов от подсобных работ, необходимо по мере надобности практиковать в бригаде взаимную помощь временным переключением рабочих с одной операции на другую и совместным выполнением тяжёлых работ (окучивание) там, где вывозка проводится не одновременно с заготовкой.

Роль бригадира и порядок работы в бригаде

Бригадир, придя в лес на отведенную мастером делянку, обходит её, знакомится с характером древостоя, границами деланки и лент. Получив от мастера наряд-заказ на работу, он знакомится с планом выхода древесины по сортиментам.

Вместе с мастером бригадир устанавливает направление валки и план разработки деланки.

До начала работ на лесосеке бригадир, уже знающий состав древостоя и имеющий примерный план выхода сортимен-

¹ См. ст. т. Плинера «Е. Г. Дюкова и её бригада».

тов, с помощью мастера определяет количественно, а также по квалификации состав бригады и намечает расстановку людей по переделам.

В еловом насаждении обычно должно быть больше подсобных рабочих на обрубке сучьев и сборе их в кучи, чем в сосновом лесу. Если в план работы входит заготовка делового и дровяного долготья без разделки последнего на короты, бригаде нужно иметь меньше подсобных рабочих, чем при разделке на короты с колкой дров и укладкой в поленицы.

Прежде чем приступить к работе, бригадир инструктирует каждого члена бригады, знакомит их с планом разработки, количественным выходом сортиментов на отведенной лесосеке, с правилами техники безопасности, показывает, как лучше действовать лучком, топором, клином, распорной вилкой и т. д.

Вальщик, он же, как правило, бригадир, приступает к работе на заранее подготовленном рабочем месте. До начала валки тщательно вырубаются подлесок и сухостой, убирается валеж, мешающий валке леса, снимаются зависшие сучья.

Первоначально вальят обычно тонкомеры диаметром до 16 см и сухостой, которые тут же разделяются и складываются в кучи по сторонам трелёвочного уса для отвозки их трелёвщиками.

К дереву вальщик подходит с порубочным топором в левой руке, с лучковой пилой на плече и с вилкой-кошкой — в правой руке. В кармане опытного лесоруба всегда имеются железные клинья.

Вслед за подрубкой лёгким ударом топора вальщик отрубает верхний слой коры по линии пропила. Это делается для того, чтобы не тупить преждевременно пилу песком и пылью.

После подруба вальщик устанавливает распорную вилку в 3—3,5 м от дерева в немного изогнутом состоянии с упором в сторону падения дерева.

Проверив готовность рабочего места — наличие 50-метрового безопасного разрыва между местом валки и разделки, вальщик приступает к работе лучковой пилой. При большом диаметре дерева лесоруб и его напарник работают попеременно пилой. При валке следует пускать полотно пилы в резе постепенно на всю длину.

Вальщик спиливает дерево, не доводя распил до верхней линии подруба на 2—3 см. Если комлевый вырез идёт в деловые сортименты, вальщик оторцовывает козырёк и затем приступает к валке следующего дерева.

Количество сваливаемых деревьев в один приём зависит от интенсивности труда обрубщиков и раскряжёвщиков.

Время, затраченное на валку одного дерева, различно. Оно зависит от толщины дерева, глубины подруба и направления уклона дерева.

Практика работы передовых стахановцев-лесорубов показала следующее время на валку одного дерева: на валку одного дерева диаметром 32 см т. Гузенко затрачивал 3 мин. 13 сек., т. Бродин (Малодвинский леспромхоз) валит дерево диаметром 42 см за 2 мин. 38 сек., делая 72 реза, а т. Заборский (Верхнелесовский леспромхоз) при диаметре дерева 37 см — за 1 мин. 37 сек. (102 реза).

При разработке сторон ленты, а также при гужево-трелёвке и вывозке, когда хлыст разделяется у пня, лес вальят в ёлку вразвал.

За вальщиком, строго соблюдая установленный 50-метровый разрыв от места валки, следует с сучкорубным топором обрубщик сучьев. Удар топором сучкоруб всегда наносит от комля к вершине.

Одновременно с обрубщиком работает сборщик. Очищенные сучья после разделки первого завала собирают в кучи по сторонам от волока и попутно с разработкой сваленных деревьев сжигают (зимой).

Вслед за обрубщиком идёт раскряжёвщик с лучковой пилой, и с меркой, размеченной зарубками на различные длины заготавливаемого сортимента. Раскряжёвывают одновременно два-три хлыста. Это сокращает время простоя на обратные переходы от вершины к комлю.

Качество и количество инструментов

Систематическая точка пил и топоров раз в два дня и ежедневная правка инструмента на лесосеке имеют для лесорубов решающее значение. Поэтому бригадир и мастер обязаны ежедневно проверять состояние лесорубочного инструмента, каждая бригада должна иметь определённый пилоточный пункт. Если в бригаде нет своего правщика инструмента, пилоточ в установленное мастером время ежедневно обходит бригады и правит инструмент на лесосеке.

Бригаде лесозаготовителей рекомендуется иметь следующие инструменты:

для лучкиста-вальщика — две лучковых пилы; при деревьях крупного диаметра на бригаду нужны одна двуручная пила со сложным зубом, топор канадского типа, упорный шест с металлической вилкой и два клина для устранения зажима при спиливании;

для обрубщика сучьев — малый сучкорубный топор или топор канадского типа;

для раскряжёвщика — деревянную мерку длиной 2 м, толщиной 5—7 см, служащую одновременно вагой, топор малый сучкорубный, металлический клин и две лучковых пилы, а при толстом лесе — и двуручную пилу;

для сборщика и сжигальщика сучьев — малый сучкорубный топор, лопату для переноски горячих углей (зимой) и железные вилы.

Один из лучкистов должен иметь, кроме того, малоступенчатый фуганок конструкции Наумова—Елисеева для проверки величины развода, ромбический напильник, точильный брус, а при работе в хвойном лесу — пилосмазку.

Заработная плата в бригаде

Заработная плата распределяется между членами бригады не поровну, а с учётом квалификации, интенсивности труда и сложности работы каждого. Сдельный заработок подсчитывается по выработке всей бригады и распределяется по установленным в бригаде коэффициентам и по числу дней, отработанных каждым рабочим.

Для распределения заработной платы между членами бригады устанавливаются следующие примерные коэффициенты: вальщику-лучкисту — 2,0; раскряжёвщику — 1,5—1,7; обрубщику сучьев — 1,2—1,5; уборщику и сжигальщику сучьев — 1,2—1,0.

Расчётный коэффициент устанавливает мастер по представлению бригадира.

Коэффициент закрепляется за рабочим до конца расчётного периода (т. е. до окончания ближайшего полумесяца). В зависимости от качества и интенсивности работы лесоруба мастер в следующем полумесяце, по представлению бригадира, может повысить или понизить расчётный коэффициент.

При распределении заработка в бригаде возчиков или грузчиков, работающих с разделением труда, разрешается применять те же коэффициенты, что и для бригад лесорубов.

Работающим бригадой или звеном основной заработок по сдельным расценкам и прогрессивке начисляется бригаде или звену в целом. В дальнейшем общая сумма заработка распределяется между отдельными лесорубами по установленным тарифным коэффициентам. Такая система распределения действует в том случае, если все члены бригады работали одинаковое число дней; при неодинаковом же числе рабочих дней основной заработок распределяется по коэффициентам.

Число норм, выработанных бригадой или звеном за полумесяца, выводится делением заработка по основным расценкам на тарифную ставку, действующую в данной области или районе. Количество норм, выработанных каждым членом бригады, определяется пропорционально числу фактически отработанных рабочих дней.

Плановое количество норм для исчисления прогрессивки и для отоваривания устанавливается умножением числа членов бригады на 12.

Для определения норм выдачи хлеба плановое число норм (задание) для рабочих, проработавших полные полумесяца, принимается за 12; для рабочих, проработавших вследствие болезни или выполнения государственных обязанностей неполные полумесяца, плановое задание вычисляется по фактически проработанному времени.

Все члены бригады, выполнившие плановое число норм более чем на 110%, должны ежедневно получать 900 г хлеба; бригада, давшая 100—110% плана, — 800 г и бригада, не выполнившая нормы, — 600 г на человека в день.

Директора леспромхозов и начальники мехлесопунктов имеют право в течение месяца обучения бригады сохранять ведущих рабочих — бригадиру, лучкисту и раскряжёвщику — вновь организованных бригад норму хлеба, которую она фактически получала до вступления в бригаду.

Промотоваривание работ производится для бригады в целом, а распределение промтоваров между членами бригад — пропорционально числу норм, выполненных каждым лесорубом.

По представлению бригадира мастер имеет право не отоваривать рабочих, выбывших из бригады без разрешения мастера и бригадира. В этом случае промтовары, причитающиеся бригаде, распределяются между её членами, оставшими на работе.

Бригадная работа на трелёвке и вывозке

Значительная часть трелёвщиков и возчиков не выполняет дневных норм выработки.

Всё дело в том, что руководители некоторых леспромпхозов все ещё не занимаются организацией труда на трелёвке и вывозке.

Стахановцы трелёвщики и возчики давно применяют высокопроизводительный бригадный метод работы. Этот передовой опыт пора сделать достоянием всех работающих в лесу.

Образцово организовал труд на вывозке т. Наговицын. Его бригада состояла из шести человек. Двое из них подтрелёвывали лес с ленты к магистральной дороге, причём брали древесину только с той части ленты, которая непосредственно прилегала к трассе. Для ускорения загрузки из состава бригады выделялись два навалыщика. Вывозили древесину по магистрали два возчика на четырёх лошадях.

Вывозка шла так: возчики нагружали на сани 1—1,5 м³, выезжали на магистраль, где и догружали воз, пользуясь подтрелёванной к дороге древесиной. Бригада вывозила лес на саних СМЗ-3 с шириной хода 90 см.

Обычно на расстоянии 5 км лошадь вывозит в среднем 5—6 м³ вместо 7,1 м³ по норме. В бригаде т. Наговицына выработка на лошадь составляла 10 м³, а в отдельные дни — 24 м³.

Пользуясь методом т. Наговицына, следует помнить, что подтрелёвывать нужно не всю древесину, а только часть — в зависимости от типа дороги и грузоподъёмности повозки.

Число работающих в бригаде возчиков может колебаться. На конной трелёвке необходимо добиваться, чтобы лошадь минимальное время простаивала под навалкой и свалкой. При трелёвке леса на саних или подсанках бригаде нужно выделять специальных навалыщиков на лесосеке и рабочих на свалке и штабелёвке древесины на верхнем складе. При этом для наибольшего уплотнения рабочего времени навалыщиков и свалыщиков важно правильно определить число лошадей.

При трелёвке с помощью клещей, цепей или саней «юмпари» навалыщики нужны не всегда, так как в этом случае зацепка бревна или его навалка больших трудностей не представляет. Однако для штабелёвки на верхнем складе работы необходимы.

Метод т. Наговицына — большое достижение в организации труда на вывозке леса. Совершенно неоспоримо, что он даст ещё больший эффект, если сократить простои лошадей под навалкой и свалкой.

Представим себе вывозку леса с отдельными навалыщиками — свалыщиками на расстоянии 2 км. В этом случае каждый рейс будет длиться 65 мин., из них 10 мин. идут на простои под навалкой и свалкой. За смену возчик сделает семь рейсов. Если простои под навалкой и свалкой сократить, скажем, до 5 мин., возчик затратит на рейс всего 60 мин. и за восьмичасовой рабочий день сделает восемь-девять рейсов.

Как этого добиться?

Лучшие стахановцы Баталинского и Октябрьского лесопунктов Подюжского леспромпхоза трелёвали с перецепными оглоблями. За каждой лошастью закреплялись три повозки: одна стояла под погрузкой, другая — под разгрузкой, третья находилась в дороге. Путём перецепки оглоблей одна повозка заменялась другой, и количество стрелёванной древесины повышалось.

Техника трелёвки с перецепными оглоблями: возчик привозит на лесосеку порожние сани, отцепляет их и прицепляет готовый (предварительно нагруженный) воз. Доставив его на склад, он отцепляет воз и прицепляет порожние сани. Затем эти сани остаются на лесосеке, и весь процесс повторяется.

По поводу трелёвки с перецепными оглоблями бригадир возчиков Баталинского лесопункта т. Кондратьев говорит:

— Трелёвку с перецепными оглоблями мы начали в 1939 г. Каждую лошадь обслуживала бригада навалыщиков и свалыщиков из трёх человек. В первый день работы сделали на лошадь 48 м³. После некоторого улучшения перецепного приспособления стали вывозить до 120 м³. За первые 20 дней стрелёвали 1600 м³.

И. И. Судницын

Гл. инж. ПТО Наркомлеса СССР
по лесозаготовкам

Зимние рационализированные дороги

Лесозаготовительные предприятия Наркомлеса СССР согласно постановлению Государственного Комитета Обороны от 1 ноября 1942 г. обязаны вывезти за нынешний зимний сезон по конным рационализированным дорогам не менее 70% общего объёма гужевой вывозки. Это составляет около 19 млн. м³.

Громадное значение этого мероприятия Государственного Комитета Обороны видно из простых расчётов.

Средние нормы выработки для конной вывозки по различным дорогам (вывозка хвойных брёвен и дровяного долготья всех пород на расстояние 5 км с выделением навалыщиков-свалыщиков) за 8-часовой рабочий день установлены следующие:

По обыкновенным снежным дорогам	3,5 м ³
По снежным уплотнённым дорогам	4,4 »
По снежно-поливным дорогам	6,0 »
По ледяным дорогам	13,3 »

Принимая (условно) участие различных типов рационализированных дорог на лесовывозке в равном объёме, мы получим среднюю норму выработки на конедень в 7,9 м³.

В этом случае при 90 днях зимней работы каждая лошадь должна вывезти примерно 700 м³ (7,9 × 90). Для вывозки же 19 млн. м³ потребовалось бы около 27 тыс. лошадей.

Для вывозки этого количества древесины по обыкновенным снежным дорогам требуется до 60 тыс. лошадей.

Столь значительное сокращение потребности в гужевой силе в наших условиях имеет исключительное и, не просто хозяйственное, а военно-политическое значение.

Руководители леспромпхозов и особенно инженерно-технический персонал обязаны поэтому всемерно увеличивать сеть хотя бы самых упрощённых рационализированных дорог и проводить иные полезные мероприятия, способствующие повышению производительности и собственного гужевого транспорта и привлечённого из колхозов.

Необходимо принять за правило, что ни одна лошадь не должна возить лес по обычному так называемому «зимнику». Все дороги, даже самого кратковременного действия, надо немедленно и всячески улучшать; несоблюдение этого правила следует расценивать буквально как расточительство наиболее дефицитных трудовых ресурсов, т. е. в условиях войны как преступление перед родиной.

Другой оценки, впрочем, и не может быть: устройство таких дорог, как снежно-уплотнённые и поливные, не требует ни капиталовложений, ни сложного специального оборудования, а только доброй воли и желания руководителей.

Как известно, по приказу наркома лесной промышленности в леспромпхозах состоялся декадник по улучшению дорог. За эти десять дней в хозяйствах были осуществлены только самые элементарные технические мероприятия, и даже при этих условиях производительность транспортных единиц (тракторов, автомашин, лошадей) увеличилась в среднем на 15—50%, а в ряде мест, где к декаднику отнеслись с полной ответственностью, — даже в несколько раз. В тресте Рязлеспром, например, производительность гужевой вывозки по Бабакинской ледяной дороге повысилась на 90% и по Куршинской на 100%; в трестах Ижлес — на 25%, Комиперлес — от 30 до 80% и т. д.

Дорожный декадник со всей очевидностью вскрыл громадные неиспользованные резервы наших хозяйств в лесу.

Всемерного поощрения и немедленного распространения заслуживает работа предприятий треста Леслес (Ленинградская область). Вся гужевая вывозка леса производится здесь исключительно по улучшенным снежным дорогам. При этом леспромхозы треста при меньшем, по сравнению с планом, количестве лошадей систематически перевыполняют задания по вывозке.

К сожалению, конные рационализированные дороги хорошо выдвигаются далеко не всюду. Особенно отстают Московская, Кировская, Молотовская и Горьковская области, а также почти все области Западной Сибири.

Недопустимость такого отношения к рационализированным путям совершенно ясна.

Техника устройства и эксплуатации конных рационализированных дорог весьма проста и к тому же общеизвестна.

Несмотря на это, мы считаем себя обязанными дать ряд указаний, которые должны в первую очередь воспринять и выполнить работники леспромхозов при вывозке древесины. Мероприятия по увеличению производительности конной вывозки леса сводятся в основном:

- 1) к увеличению погрузки на воз;
- 2) к сокращению простоев лошадей под погрузкой и разгрузкой и
- 3) к организации бесперебойной работы.

Увеличение нагрузки на воз достигается прежде всего улучшением состояния пути.

Для устройства снежно-уплотненных дорог (или снежно-улучшенных) необходимо уплотнить снежный покров, выровнять ухабы, устранить раскаты и т. д. В качестве дорожных орудий на снежных дорогах применяются конный каток и треугольник.

На снежно-улучшенных дорогах используются сани любого типа, но чаще всего обычные крестьянские с подсаеками.

Снежные дороги, улучшенные поливкой, переходят в категорию снежно-поливных, а при интенсивной поливке — в бесколейные ледяные. Эти дороги допускают применение на вывозке любых саней. Сопротивление движению на этих дорогах значительно меньше, чем на снежно-уплотненных, и поэтому на них лучше применять сани, допускающие по своей прочности нагрузку, большую обычной, например сани типа СЛЗ, панико-реги или усиленные крестьянские сани с постановкой колодок, увеличением числа копылов, с дополнительными обвязками и пр.

Для ухода за снежно-поливными дорогами следует применять конные катки, треугольники и примитивные цистерны (обыкновенные бочки) для поливки водой.

Наиболее эффективны колеиные ледяные дороги; на этих дорогах при благоприятном профиле пути нагрузка на воз достигает 8 м³. Еще большая нагрузка на колеиных ледяных дорогах возможна при использовании саней специальной конструкции (канадские) с шириной хода обычно 1200 мм. На колеиных ледяных дорогах, кроме уже перечисленных дорожных орудий, употребляется колеерез.

Лучшей надо признать ледяную колею на земляном основании: она прочнее и выдерживает длительные сроки эксплуатации.

Однако и колея на снежном основании, но правильно устроенная, позволяет перевозить большой груз.

Надо решительно осудить неправильное представление некоторых хозяйственников о том, что конные рационализированные дороги можно строить как угодно, без вмешательства технического руководства. Даже самые простые снежно-улучшенные дороги надо прокладывать с обязательным предварительным осмотром и выбором трассы. В первую очередь необходимо избегать больших уклонов профиля. Кривые в углах поворота нужно устраивать с правильной разбивкой простейшими способами.

Приводим максимальные короткие подъёмы и минимальные радиусы кривых, допустимые на конных дорогах в исключительных случаях:

	Подъёмы в тысячных кривых	Радиусы в мм
Снежно-улучшенные	60	15
Поливные	50	20
Ледяные колеиные	30	25

Все уже построенные и действующие конные дороги нужно немедленно выправить с соблюдением технических условий, не останавливаясь перед необходимостью дополнительных затрат. Такой новый расход быстро окупится.

К числу основных мероприятий по уходу за рационализированной дорогой относятся постоянная поливка и выравни-

вание и очистка полотна. Для этого необходимы специальные бригады дорожных рабочих во главе с мастерами.

В практике леспромхозов ещё живет представление о дорожных работах как о вспомогательных, второстепенных, уредная точка зрения!

Дорожные рабочие в отношении бытового обслуживания должны быть приравнены к рабочим, занятым на заготовке и вывозке леса. Оплату (основную и премиальную) дорожных рабочих следует построить на основе прямой зависимости от выполнения и перевыполнения по обслуживаемой ими дороге норм выработки на вывозке леса.

Для каждой рационализированной дороги администрация леспромхоза обязана установить твердую нагрузку на воз (поезд) и известить об этом каждого возчика. Необходим строжайший контроль над точным соблюдением норм нагрузки. Рекомендуется использовать для этого на дорогах специальных контролёров, предоставив им право заставлять возчиков догружать неполные возы. Нормы нагрузки на воз надо постоянно пересматривать и при улучшении состояния пути изменять их в сторону увеличения.

Второе условие повышения нагрузки на воз — постоянный уход и поддержание в хорошем рабочем состоянии лесовозных саней. В зависимости от количества саней на дороге должна действовать ремонтная бригада или один-два специальных рабочих по ремонту саней.

Труд ремонтников саней, так же как и дорожных рабочих, целесообразно оплачивать в зависимости от выполнения норм производительности и заработка возчиков.

Само собой разумеется, уход и наблюдение необходимо организовать не только за санями леспромхозов, но и за теми, которые прибыли в хозяйства вместе с привлечёнными из колхозов лошадьми.

Повышение производительности лошади от сокращения простоев на погрузке и разгрузке саней достигается применением перецепных оглоблей и двух или трёх комплектов саней на каждую лошадь, а также выделением специальных рабочих на погрузку и разгрузку саней. Практика конной трелёвки и вывозки с перецепными оглоблями доказала возможность устойчивого повышения производительности лошади в два-четыре раза. Техника устройства перецепных оглоблей и порядок работы с ними настолько просты и общеизвестны, что не требуют дополнительных описаний.

Необходимо сломить имеющийся ещё кое-где консерватизм и самым широким образом внедрить применение таких оглоблей на трелёвке и вывозке леса по рационализированным дорогам.

Громадное значение для результатов лесовывозки имеет правильная организация комплекса всех работ на лесосеке (трелёвка), на складах (погрузка и разгрузка), на дороге (вывозка).

Может случиться, что при хорошем пути и хорошем подвижном составе и применении перецепных оглоблей выработка на конедень вследствие перебоев из-за неорганизованности общего комплекса работ на лесовывозке будет все же низкой или недостаточно высокой.

Существует много общеизвестных способов вывозки по конным рационализированным дорогам. Дело это несложное и требует только внимания и заботы со стороны технического руководства леспромхоза или лесопункта.

Считаем, однако, весьма полезным напомнить об опыте работы в Случком лесопункте на вывозке леса по ледяной дороге стаховской бригады т. Мещерякова. Опыт этот заслуживает самой широкой популяризации, тем более, что во многих местах он просто позabyт.

Предоставим слово самому т. Мещерякову:

В нашем лесопункте древесину вывозят зимой по конной дороге. Ледянка идёт на 8 км в глубь леса.

По лесосекам прокладываются усы, расстояние между усами около 600 м. К усам древесина подтрелёвывается по пасечным волокам.

При работе на ледяной дороге я решил включить в бригаду трелёвщиков, возчиков и грузчиков.

Подсчитал, что при вывозке на 7—8 км надо организовать бригаду в 16 человек с 16 лошадьми.

Состав бригады при таком числе рабочих, конечно, неоднородный. В бригаду вошли и проворные ребята и менее ловкие, и сильные и слабые. Я надеялся, что при совместной работе все подтянутся.

Первые дни работы показали, что я не напрасно надеялся на бригаду. Когда каждый увидел, что от него зависит и работа товарищей, все стало работать быстрее и лучше.

Самая большая задержка всегда происходит на верхнем складе.

Заготовленный лес трелевали к верхнему складу, складывали в штабеля, а когда начиналась погрузка, раскатывали их.

В нашем лесопункте заготавливается много дров-метровки. Эти дрова на верхнем складе выкладывают в поленицы, которые затем разбирают, и дрова грузят на сани. Дрова при этом нередко приходится подносить на 5—10 м, а брёвна подкатывать.

Меня начал занимать вопрос, нельзя ли работу на верхнем складе перестроить. Нужно ли, например, штабелевать брёвна и складывать дрова в поленицы на верхнем складе, если эти штабеля и поленицы через несколько дней, а то и часов приходится разбирать? Не лучше ли прямо с трелёвочных саней перегружать лес на сани, на которых вывозится лес по ледянке?

Чтобы лошади не простаивали под погрузкой, хорошо бы-ло бы ввести перецепные оглобли и постоянно иметь запасные комплекты саней на верхнем складе.

При таком порядке древесины на верхнем складе только перегружается с саней на сани и организация склада сильно упрощается. Для того чтобы можно было поставить в ряд два комплекта саней и развернуться с порожняком, достаточно немного уширить дорогу. Организовать такой склад можно на каждом усе, где нет подъёма и есть хороший подход к усу пасечных трелёвочных волоков.

Трудно было сначала организовать слаженную бесперебойную работу, и не все рабочие верили в успех дела. Но уже через несколько дней бригада стала привыкать к новому методу. Перевыполнение же нормы и высокий заработок лучше всяких слов агитировали за правильность нового метода.

Как мы работаем и как расставлены рабочие в нашей бригаде?

Все процессы — трелёвка, погрузка и вывозка — требуют упорной, настойчивой и дружной работы бригады. Только при этом условии бригада будет выполнять и перевыполнять норму. В то же время не надо забывать, что работа на трелёвке и верхнем складе тяжелее, чем на вывозке, а работа на вывозке требует сноровки, внимательного и постоянного наблюдения за лошадьми. Возчик должен знать все повороты и подъёмы на дороге, все временные неисправности в той или другой части дороги и на всех трудных участках особенно внимательно следить за ходом лошадей.

Вот всё это и надо учитывать при распределении обязанностей между рабочими бригады. Правильная расстановка рабочих помогает слаженной работе.

Утром, при запряжке лошадей, я напоминаю, кто должен трелевать круглый лес, кто дрова и кто вывозить лес по ледяной дороге.

Трелёвщиков стараюсь отправить вперёд, чтобы к приезду возчиков они успели подтрелевать по одному-два воза с ближайшего расстояния.

На трелёвку брёвен назначаю шесть человек с тремя лошадьми, на трелёвку дров-метровки — четырёх человек с одной лошастью и тремя комплектами саней. Кроме того, на верхнем складе всегда имеется пять-шесть комплектов саней.

При трелёвке брёвен два человека работают на лесосеке — нагружают сани и готовят трелёвочные волокна, три человека — с лошадьми и один рабочий на верхнем складе помогает расставлять комплекты саней и перегружать лес. Лошади распределяются так: одна — на лесосеке под погрузкой, одна — в пути от лесосеки к верхнему складу и третья — на верхнем складе под перегрузкой.

Лесосеки перед рубкой разбиваются на пасеки шириной 15—20 м, лес валится «в ёлку», и заготовленные материалы складываются по обе стороны пасечного волока.

Трелёвщики осматривают и готовят каждый волок перед его проминкой. Если на волоке высокий пенёк, его спиливают; если лежат коряга или сучья, их тубируют; если волок узок, раскатывают брёвна и т. д. Трелем лес по колевым дорогам, по каждому волоку сначала проезжаем порожняком, проминаем его, а потом уже с грузом. Работаем на снях СЛЗ-3, которые считаем самыми подходящими для трелёвки по снегу. Погрузка занимает очень мало времени, так как рабочие, находящиеся на лесосеке, заранее готовят брёвна для погрузки, очищают снег, отбивают примерзшие.

Возы мы не увязываем: низкие стойки достаточно хорошо удерживают брёвна и в то же время не мешают погрузке.

По нормам один трелёвщик с лошастью должен стрелевать в день 11,5 м³ брёвен на расстояние до 300 м. При одиночной работе и эта норма кажется тяжелой, а при работе бригадой мы её легко перевыполняем. В нашей бригаде на трелёвке брёвен работают шесть человек с тремя лошадьми, и выработка в день на одну лошадь превышает 50 м³. Тщательно подготовленные трелёвочные волокна, работа на снях СЛЗ-3 с низкими стойками без увязки брёвен и слаженная работа трелёвщиков — вот условия, обеспечивающие хорошую работу на трелёвке.

Погрузка и перегрузка дров-метровки занимают больше времени по сравнению с брёвнами. Поэтому при трелёвке дров к одной лошади прикрепляются три комплекта саней с перецепными оглоблями. Одни сани — на лесосеке под погрузкой, другие — на верхнем складе под перегрузкой и третьи — в пути от лесосеки к верхнему складу.

При таком распорядке лошадь полностью загружена. Дрова, как и брёвна, не увязывают. На сани кладут две сляги, поперёк которых и укладывают дрова. По концам дрова укладывают в клетку. При хорошей погрузке и езде по промятому волоку возы не рассыпаются. На утро трелёвщики всегда оставляют ближайшие к верхнему складу поленицы, чтобы не задерживать возчиков при первой езде.

По установленным нормам один рабочий с лошастью должен стрелевать на расстояние до 300 метров 16,5 скл. м³. В нашей бригаде на трелёвке дров работают четверо рабочих с одной лошастью. Выработка в день достигает 100 скл. м³.

На вывозке работают шесть человек с 12 лошадьми.

Утром, когда приезжаем в лес, первая наша забота — скорей нагрузить возы и отпавить лошадей. На верхнем складе для первой езды имеется небольшой запас древесины; кроме того, к приезду возчиков трелёвщики успевают уже полатить первые возы.

Для этого каждый день с вечера мы готовим ближайшие трелёвочные волокна с самым коротким расстоянием трелёвки. Иначе утром на верхнем складе может выйти заминка: сгрудится много лошадей, а древесины для погрузки будет мало. Приехавшим возчикам нечего будет делать, а это уже нарушает работу бригад.

Первые два комплекта саней нагружают шесть возчиков, которым помогают трелёвщики. Погрузка занимает немного времени, и как только два комплекта погружены, их тотчас с одним возчиком отправляют на нижний склад. Следующие два комплекта грузят пять возчиков и два трелёвщика и так далее; на погрузку последних двух комплектов остаются один возчик и два трелёвщика.

При таком последовательном выходе лошадей с верхнего склада лошади приходят на нижний склад в разное время и разгрузка не задерживается.

Как только с верхнего склада отправлена в первую езду последняя пара лошадей, трелёвщики перегружают подтрелёванную древесину на запасные комплекты саней. К приходу первой пары лошадей из первой езды два комплекта саней уже готовы, и возчик только прицепляет оглобли и отправляется во вторую езду.

Так по конвейеру и идёт работа в течение всего дня.

На вывозке у нас применяются сани СЛЗ-3 с перецепными оглоблями. На большей части саней коник короткий — 130 см, на остальных снях длинный — 190 см.

Длинный коник удобен при вывозке тонкого леса: возы получаются не такие громоздкие, их легче нагружать и разгружать и в пути они более устойчивы. Стойки ставим невысокие.

При вывозке дров стойки не ставятся, а на коники кладутся две сляги толщиной в верхнем отрубе 8—12 см. При вывозке на 7 км нет расчёта брать с собой сляги при возвращении с нижнего склада. В этом случае трелёвщики готовят на верхнем складе подходящий кругляк и при каждой нагрузке дров берутся новые подкладки, которые засчитываются в кубатуру вывезенного леса.

При вывозке на ближайшие расстояния (3—4 км) мы применяем постоянные сляги. В концах этих слег должны быть дыры, в которые вставляются стойки.

На вывозке лошади быстро привыкают ходить парами. В каждой паре впереди всегда идет одна и та же лошадь, обычно более слабая и более тихая на ходу. Возчик основное внимание обращает на переднюю лошадь; задняя, как более сильная, сама не отстанет. В конюшне парные лошади ставятся рядом. Опыт показал, что спаренные лошади работают лучше.

Возчику на ровной и прямой дороге хлопот мало, но на стрелках и подъёмах надо смотреть в оба. Возы у нас большие и тяжелые, поэтому нельзя останавливаться в пути, да еще на подъёмах. Стронуть воз на подъёме трудно, к тому

же лошадь может надорваться. Поэтому на подъемах возчик должен внимательно следить за тем, чтобы обе лошади шли ровно, и предупреждать остановки.

На стрелке, при въезде на нижний склад, нужно обязательно вести каждую лошадь за повод или за вожжи. Нагрузку на каждую лошадь мы строго соразмеряем с её силами и состоянием дороги. Лошади у нас обычные, среднего роста; состояние лошадей хорошее, сбруя всегда в порядке. Шорная мастерская здесь же, при обозе, и каждая маленькая неполадка в сбруе сейчас же устраняется.

Уход за лошадьми у нас хороший; мы, возчики, строго наблюдаем, чтобы лошади были во время накормлены и напоены. На работе лошадей бережём, твердо помня, что надорвать лошадь можно очень скоро, а поправить трудно и для этого нужно много времени.

Дороги у нас в очень хорошем состоянии. Дорожный мастер, он же и заведующий обозом, постоянно заботится о дороге и быстро устраняет все недостатки. Затяжной подъём на дороге, особенно в большие морозы, сильно затрудняет вывозку, так как в колею появляется снежная мука. Полную нагрузку при таком положении давать нельзя.

Чтобы ослабить в сильные морозы вредное влияние снежной муки, наш дорожный мастер изобрёл паровой утюг. Изобретение это очень простое. В отверстие плотно завинченной крышки котла походной кухни вставлен резиновый шланг длиной 1,5—2 м. Боду в котле доводят до кипения. Для топки употребляют сухие короткие дрова. Котел ставят на подставки саней СЛЗ-3, а на другие подставки помещают корзину с топливом. Сани с котлом передвигаются по дороге с помощью лошади. Во время движения пар направляется по резиновому шлангу в колею ледяной дороги, растапливает «муку» в колею и шлифует её.

В сильные морозы такой утюг работал на затяжном подъёме нашей дороги и оказал большую помощь при вывозке. Утюг шлифует одну колею при передвижении в одном направлении и другую — в обратном.

На одну лошадь мы нагружаем до 6,5 пл. м³ брёвен и до 11 скл. м³ дров. При такой нагрузке нужно внимательно следить за лошадьми, особенно при трогании с места.

По нормам нагрузка на лошадь по ледяной дороге составляет: брёвен хвойных, мелкотоварных и брёвен лиственных — 4 м³, а дров-метровки свежесрубленных — 7 скл. м³. При правильной организации работы, хорошем состоянии дорог и тщательном уходе за лошадьми наша нагрузка составляет 160% нормы.

Вместо двух ездов, установленных по нормам на расстояние вывозки в 7 км, наша бригада делает, как правило, три ездки.

Благодаря бригадной работе и правильной организации труда мы выгадываем время на погрузке. Если по нормам на ожидание погрузки одного воза установлено 30 мин., то в нашей бригаде, при разделении труда и применении перцептных оглоблей, возчик совсем не тратит времени на ожидание погрузки, а на перцептку оглоблей затрачивает всего 5—6 мин.

В нашей бригаде все рабочие очень скоро привыкли к новому распорядку работы: каждый знает своё место, каждый делает своё дело и в любую минуту готов помочь товарищу.

**

Устройство и эксплуатация зимних рационализированных дорог — дело нехитрое и достаточно знакомое работникам леспромхозов. Оно не требует дорогого и сложного оборудования и строительства и в то же время даёт огромный эффект в повышении производительности и сокращении числа лошадей на лесовывозке.

Немедленное внедрение повсюду на лесовывозке в текущем зимнем сезоне рационализированной конной вывозки работниками леспромхозов, и в первую очередь инженеры и техники должны считать своим вкладом в дело быстрого разгрома гитлеровцев и освобождения нашей родины от немецко-фашистских захватчиков.

Инж. Н. С. Соловьев и инж. В. Д. Осипов

Авто-тракторный парк на лесозаготовке

На авто-тракторный парк лесозаготовительной промышленности в осенне-зимний сезон лесозаготовок 1942/43 гг. возложена большая задача. Каждый лесовозный трактор должен вывезти за сезон 12 тыс. м³ и автомобиль, занятый на лесовывозке, — 4 тыс. м³ дрезсины.

Одно из важнейших мероприятий, способствующих эффективному использованию авто-тракторного парка, — правильный технический уход за тракторами и автомашинами.

Инструкция по техническому обслуживанию газогенераторных тракторов ЧТЗ СГ-65 и СГ-60, утвержденная приказом Наркомлеса СССР № 713/з от 19 августа 1941 г., устанавливает виды и периодичность технических уходов за тракторами, указанные в табл. 1.

До начала, во время и по окончании работы трактор обслуживают тракторист и его помощник — сцепщик.

До начала работы тракторист и сцепщик должны:

1. Осмотреть трактор, проверить качество выполненных работ согласно произведенной записи в книге заявок и ремонта, а также выполнение операций, входящих в проводи-

мый технический уход. Проверить количество и состояние инструмента. Принять трактор по гаражному журналу.

2. Проверить уровень масла и при необходимости долить свежее масло в картер газового и пускового (у СГ-65) двигателей, в коробку передач, в кожухи передач на ведущие колёса и в отделение конических шестерней.

3. Смазать втулку среднего диска и разъемный хомут муфты сцепления, упорные подшипники фрикционных гусениц, коромысла клапанов и хомуты муфты сцепления пускового двигателя (у СГ-65).

4. Проверить натяжку всех спускных пробок.

5. Долить воду в радиатор.

6. Залить бензин в бензобачок.

7. Очистить зольник от золы и мелкого угля, а на тракторе СГ-65, кроме того, прощуровать колосниковую решётку.

8. Осадить топливо в бункеры.

9. Проверить герметичность закрытия всех люков газогенераторной установки.

Таблица 1

Технические уходы	По трактору СГ-65 до 360 час. работы			По трактору СГ-60 до 50 час. работы		
	Через какое количество часов работы двигателя проводится технический уход	Примерная затрата времени исполнителями (в чел.-час.)	Простой трактора в час.-мин.	Через какое количество часов работы двигателя проводится технический уход	Примерная затрата времени исполнителями (в чел.-час.)	Простой трактора в час.-мин.
До начала работы	Ежедневно	1,92	0—55	Ежедневно	1,84	0—55
По окончании работы	Ежедневно	1,08	0—25	Ежедневно	1,25	0—30
Т. У. № 1.	10—15	3,17	1—10	10—15	2,84	1—00
Т. У. № 2.	60	12,08	3—20	50	8,42	2—15
Т. У. № 3.	360	22,08	6—00	—	—	—

10. Разжечь газогенератор, запустить газовый двигатель, проверить показания масляного манометра, прогреть и ослужить двигатель. У трактора СГ-65 проверить работу газового двигателя отдельно на верхних и боковых свечах.

11. Догрузить бункер доверху древесными чурками.

Во время работы тракторист и сцепщик обязаны:

1. Следить за показанием масляного манометра.

2. Догружать бункер чурками через 1—1,5 часа работы двигателя.

3. Проверять уровень масла в картере двигателя через 2—3 часа работы двигателя.

4. Наблюдать за состоянием газогенераторной установки, а также за стоком конденсата. В случае необходимости очищать зольник и прочищать спускные отверстия.

5. Следить за работой всех механизмов трактора и по возможности исправлять неисправности при остановках.

6. Следить за состоянием наружных креплений трактора и газогенераторной установки и при остановках производить подтяжку.

7. При продолжительной работе трактора смазывать втулку среднего диска и разъемный хомут муфты сцепления.

8. При остановках трактора спускать конденсат из радиатора фильтра с помощью перевода двигателя на малые обороты и при необходимости прочищать спускные отверстия фильтра.

9. В зимнее время не допускать продолжительной работы двигателя на малых оборотах.

10. Последний раз загружать бункер за полчаса до окончания работы.

По возвращении со смены тракторист и сцепщик совместно с дежурным механиком должны осмотреть трактор, ослужить двигатель, проверить тормоза муфты сцепления и рычаги управления, а также герметичность всей газогенераторной установки, очистить трактор от снега и грязи. Вдобавок к этому, в зимнее время, при безгаражной стоянке, необходимо спустить воду из системы охлаждения и масло из картера двигателя.

После этого в книгу ремонта заносятся все неисправности, выявленные за смену и при осмотре.

Содержание технических уходов за тракторами

По трактору СГ-65

Технический уход № 1

1. Выполнить все операции, записанные трактористом в книгу ремонта.

2. Проверить и подтянуть крепления капота к радиатору и к щитку пластинчатого очистителя, кронштейна и хомута воздухоочистителя, подкосов радиатора.

3. Проверить и подтянуть крепления корпуса кулака пусковой рукоятки к корпусу распределительных шестерней, пускового двигателя к блоку газового двигателя.

4. Очистить и промыть фильтр-охладитель с выемкой колеса Раппа.

5. Очистить пластинчатые очистители.

6. Очистить циклоны и проверить состояние прокладок в пробках циклонов.

7. Проверить и подтянуть крепления рамы газогенератора к корпусу коробки передач, газогенератора к опоре, упорного кронштейна грузочной площадки, плиты циклонов к кронштейнам рамы.

8. Проверить и подтянуть крепления площадки рулевого управления, башмаков гусениц, раскосных угольников к кулакам, боковин крыльев.

9. Осмотреть шпильки пальцев замыкающих звеньев гусениц.

10. Смазать верхние и нижние катки тележек гусениц, подшипники натяжных колес, кулаки осей.

Технический уход № 2

1. Выполнить все операции технического ухода № 1.

2. Перед остановкой трактора проверить свободный ход рычагов управления фрикционами гусениц, тормоза и регулировку муфты сцепления.

3. Заменить масло в картере газового двигателя с промывкой масляных фильтров, поддона и сетки заднего маслоприемника масляного насоса.

4. Заменить масло в воздухоочистителе, осмотреть и, если нужно, промыть сетки.

5. Проверить и отрегулировать зазоры клапанов и декомпрессора.

6. Проверить состояние трубок к валикам коромысел, манометру и вакуумметру.

7. Проверить изоляцию проводов динамо и магнето и закрепить защитные трубки проводов магнето.

8. Проверить и подтянуть крепления лап к блоку двигателя и лап двигателя к раме, маслораспределителя, переходной плиты и кронштейна масляных фильтров к блоку двигателя.

9. Проверить и подтянуть крепления выхлопной трубы пускового двигателя и ведущей муфты механизма включения к шестерне.

10. Проверить и подтянуть крепления переднего и боковых листов щитка и корпуса пластинчатого очистителя к опоре, перил и стоек грузочной площадки, верхних кронштейнов фильтра-охладителя к радиатору.

11. Проверить и подтянуть крепления внутренних щитков верхних катков, стопоров и кронштейнов верхних катков, поперечных и раскосных угольников к швеллерам тележек гусениц, хомутов осей, наружных и внутренних щитков нижних катков тележки гусениц, лонжеронов к корпусу коробки скоростей, стопорных упорных шайб и подшипников натяжных колес, концевых подшипников оси и корпусов наружных подшипников полуосей, площадки тяговой скобы, крыльев и кронштейнов фар.

12. Проверить натяжение гусеничных полотен и подтянуть крепление башмаков гусениц.

13. Смазать подшипники обоих магнето и динамо, стойки колесчатых валиков и шарниры тяги фрикционных гусениц, подшипники тормозного валика, рычаги управления фрикционами гусениц и муфты сцепления, педаль тормоза, валики двуплечих рычагов фрикционных гусениц, концевые подшипники оси, подшипники ведущих колес.

Технический уход № 3

1. Выполнить все операции технического ухода № 2.

2. Подтянуть крепления радиатора к передней опоре двигателя, передней опоры двигателя к раме, всасывающих и выхлопных труб, выхлопного патрубка.

3. Проверить крепление магнето к кронштейнам.

4. Проверить и прочистить контакты прерывателей обоих магнето.

5. Отрегулировать зазоры между электродами свечей.

6. Снять защитную ленту динамо, проверить состояние щеток и протереть коллектор.

7. Промыть набивку сапуна и сетчатые элементы воздухоочистителя.

8. Подтянуть крепления по пусковому двигателю всасывающего и выхлопного трубопровода, корпуса распределительных шестерней к блок-картеру, головки цилиндров.

9. Проверить и прочистить контакты прерывателя магнето пускового двигателя, проверить и устранить люфт соединительной муфты, смазать магнето.

10. Заменить масло в картере пускового двигателя с промывкой картера.

11. Промыть набивку сапуна и сетчатые элементы воздухоочистителя пускового двигателя.

12. Проверить уровень масла в корпусе радиатора и при необходимости долить свежее масло.

13. Снять, очистить и промыть отстойник, корпус смесителя и патрубков всасывающей трубы. Очистить корпус дроссельной заслонки и заслонку. Проверить и подтянуть шаровой талец к рычагу дросселя. Проверить прокладки, смазать их графитовой пастой.

14. Проверить крепление нижних кронштейнов фильтра-охладителя к раме.

15. Проверить приварку угольника нижней опоры газогенератора к переднему и заднему кронштейнам рамы и кронштейны и балки рамы (при обнаружении трещин — заварить).

16. Проверить (без разборки) воздушный пояс камеры горения и плотности соединения коробок воздушного клапана со литцерами футорек.

17. Проверить опору и секции колосниковой решетки: при короблении или прогибе выправить секции в горячем состоянии.

18. Открыть крышки тормозных люков корпуса коробки передач и проверить шпильковку болтов крепления барабанов фрикционных к фланцам полуосей.

19. Проверить и подтянуть гайки сальников полуосей с шестерней и втулки ведущих колес.

20. Подтянуть крепления наружных и внутренних швеллеров тележек.

21. Проверить (без разборки) радиальный и осевой люфты нижних катков.

По трактору СТ-60

Технический уход № 1

1. Выполнить все операции, занесенные трактористом в книгу ремонта.

2. Очистить циклоны и проверить прокладки в пробках горловины.

3. Очистить отстойник-очиститель.

4. Очистить и промыть радиатор-фильтр с выемкой колец Рашига.

5. Проверить и подтянуть наружные крепления рамы газогенератора к корпусу коробки передач, газогенератора к опоре, радиатора-фильтра, двигателя к раме, раскосных и поперечных угольников к швеллерам тележки гусениц, башмаков гусениц, шплинтов замыкающих звеньев гусениц, площадки рулевого управления и крыльев грязевых щитков.

6. Смазать нижние и верхние катки гусениц, подшипники натяжных колёс и кулаки осей.

Технический уход № 2

1. Выполнить все операции технического ухода № 1.

2. Заменить масло в картере двигателя, промыть картер, сапун и масляный фильтр.

3. Проверить шатунные и коренные подшипники.

4. Проверить втулки среднего диска муфты сцепления, соединительной муфты и ускорителя магнето, изоляций проводов магнето, кронштейнов и балок рамы газогенератора.

5. Отрегулировать зазоры клапанов.

6. Проверить продольный и поперечный люфты валика вентилятора.

7. Проверить регулировку натяжения гусеничных полотен.

8. Сменить масло и промыть сетчатые элементы воздухоочистителя.

9. Проверить и подтянуть крепления лонжеронов к корпусу коробки передач, радиатора к раме, стоек и крестовины радиатора, фланцев и стопоров валика вентилятора, кожухов передач на ведущие колёса, наружных корпусов подшипников полуосей, стопоров и кронштейнов верхних катков, концевых подшипников оси, стопоров, упорных шайб оси и подшипников натяжных колёс, внутренних щитков верхних катков, башмаков гусениц, площадки тяговой скобы, кронштейнов фар, хомутов нижних катков.

10. Смазать концевые подшипники осей, вертикальные валики рулевой колонки, рычаг муфты сцепления, педаль тормоза и подшипники тормозного валика, стойки колёсчатых

валиков и шарниры тяг управления фрикционными гусениц, валики двуплечих рычагов фрикционных гусениц, подшипники динамо и магнето, подшипники ведущих колёс.

Профилактическое обслуживание автомобилей ЗИС-21 производится по инструкции, утверждённой приказом Наркомлеса СССР № 269 от 2 августа 1941 г.

Инструкция обязывает к видам и периодичности технических осмотров автомобиля, указанным в табл. 2.

Содержание технических осмотров автомобиля ЗИС-21

В содержание технических осмотров входят следующие операции:

Ежедневный осмотр

Уборка и мойка автомобиля (зимой)

1. Очистить от снега верх кабины и вертикального очистителя, площадку на раме, коник и горизонтальные очистители.

2. Очистить от снега диски колёс, рессоры, передний и задний мосты, картеры двигателя, коробки передач и дифференциала.

3. Вымести сор из кабины, протереть щиток, сиденье, стекла изнутри и снаружи.

4. Протереть фары, облицовку радиатора, номерной знак, фонари и фонарь стоп-сигнала.

5. Протереть динамо тряпкой.

6. Протереть двигатель тряпкой, смоченной в керосине.

Техосмотр и крепёжные работы

1. Внешне осмотреть автомобиль.

2. Проверить и подтянуть крепления соединительных шлангов радиатора.

3. Проверить состояние и натяжение ремня вентилятора и в случае надобности отрегулировать.

4. Проверить сальники водяного насоса и при течи подтянуть гайки.

5. Проверить внешним осмотром плотность закрытия всех люков и крышек газогенераторной установки, заменить негодные прокладки, подтянуть хомуты.

6. Проверить целостность и крепление соединительных шлангов газогенераторной установки, подтянуть хомуты.

7. Проверить и подтянуть крепление газогенератора к кронштейнам и исправность кронштейнов.

8. Проверить целостность и симметрию листов рессор, поправить листы, подтянуть гайки стремянок и хомутов.

9. Проверить и подтянуть крепление дисков колёс.

10. Проверить резину и давление в шинах, а также установить, нет ли посторонних предметов между баллонами.

11. Проверить, не течёт ли радиатор.

12. Проверить внешним осмотром исправность тонкого очистителя, подтянуть крепления очистителя к кронштейнам, прочистить отверстие для слива конденсата.

13. Очистить первый грубый очиститель от уносов и смол. Через два дня привести в порядок второй и третий очистители.

14. Проверить исправность и шплинтовку тормозных тяг, рычагов и валиков, отрегулировать тяги.

15. Проверить целостность картера дифференциала, картера коробки передач, кожуха сцепления, картера маховика, картера двигателя, картера руля и посмотреть, нет ли течи через прокладки. Подтянуть гайки в соединениях.

16. Проверить крепление рулевой сошки, люфт в шарнирах соединительных тяг и шплинтовку рулевых тяг. Подтянуть гайки и отрегулировать люфты.

17. Слить конденсат из отстойника смесителя.

Проверка механизмов автомобиля при заведённом двигателе

1. Завести двигатель, проверить действие опережения зажигания, давление в масляной магистрали по манометру, наличие зарядного тока по амперметру, исправность работы стеклоочистителя.

2. Проверить работу сцепления включением и выключением его, отрегулировать ход педали сцепления.

3. Проверить действие тормозов на ходу и отрегулировать их.

4. Прослушать работу двигателя на больших и малых оборотах.

5. Проверить плотность закрытия люков газогенераторной установки и отсутствие подсосов.

Таблица 2

Наименование работ	Ежедневный осмотр (после пробега 150—200 км)		Техосмотр № 1 (после пробега 450—600 км)		Техосмотр № 2 (после пробега 900—1200 км)	
	Норма времени в чел.-мин.	Простой в ремонте в часах	Норма времени в чел.-мин.	Простой в ремонте в часах	Норма времени в чел.-мин.	Простой в ремонте в часах
Уборка и мойка автомобиля	25		25		25	
Техосмотр и крепёжные работы	40		75		270	
Смазка № 1	—		25		—	
„ № 2	—		—		40	
Проверка механизмов при заведённом двигателе	25		25		25	
Итого	90	1,3	150	2	360	

6. Проверить исправность работы свечей.
7. Проверить люфт рулевого колеса.
8. Проверить действие сигнала, освещения, сигнала «стоп», раздувочного вентилятора и работу динамо.

Технический осмотр № 1

Мойка, уборка и обтирка автомобиля производятся так же, как и при ежедневном осмотре.

Технический осмотр и крепёжные работы

1. Очистить вольник газогенератора, загрузить дополнительную восстановительную зону свежим углём, проверить плотность прилегания крышек нижних люков, заменить негодные прокладки новыми, смазав их графитной мазью; подтянуть болты.
2. Очистить секции дисков грубых очистителей от смолы и уносов, проверить плотность прилегания крышек люков и отсутствие подсосов, сменить негодные прокладки.
3. Слить конденсат через нижний люк тонкого очистителя, очистить дно очистителя от уносов, прочистить отверстие для слива конденсата, проверить плотность прилегания крышки люка, если надо, сменить прокладку.

Смазка № 1

1. Смазать верхние точки: пальцы передних рессор, шкворни поворотных цапф передней оси, передний шарнир продольной рулевой тяги, пальцы задних рессор и серёжек, подшипник вентилятора, валик водяного насоса.
 2. Смазать нижние точки: шарниры поперечной рулевой тяги, задний шарнир продольной рулевой тяги, втулки валikov ручного и ножного тормозов, карданные сочленения, вал выключения сцепления и педали тормоза.
- Механизмы автомобиля при заведенном двигателе проверяются так же, как и при ежедневном осмотре.

Технический осмотр № 2

Мойка, уборка и обтирка автомобиля производятся так же, как и при ежедневном осмотре.

Технический осмотр и крепёжные работы

1. Проверить внешним осмотром общее состояние автомобиля и отсутствие повреждений аварийного характера.
2. Полностью очистить газогенератор от дров и угля, капитально очистить внутреннюю часть бункера от пригоревших смолистых веществ, очистить дополнительную восстановительную зону от золы, шлака и мелкого угля, проверить состояние топливника, загрузить нижнюю часть газогенератора свежим углём, проверить плотность прилегания крышек люков, выправить крышки, смазать прокладки графитной пастой, сменить негодные прокладки, проверить действие обратного воздушного клапана и исправность запорного механизма крышки загрузочного люка.
3. Проверить и подтянуть крепление газогенератора к кронштейнам и кронштейнов к раме, проверить исправность кронштейнов.
4. Проверить целостность соединительных шлангов газогенераторной установки и плотность соединения всех газопроводов, подтянуть гайки и хомуты.
5. Проверить и подтянуть крепление горизонтальных очистителей к раме, осмотреть места приварки опорных кронштейнов.
6. Очистить от уносов трубопровод от газогенератора к горизонтальным очистителям.
7. Вынуть и очистить секции горизонтальных очистителей, очистить корпуса очистителей скребком и промыть водой, проверить плотность прилегания крышек люков и отсутствие подсосов, выправить крышки люков, смазать прокладки графитной пастой, сменить негодные прокладки.
8. Слить конденсат через нижний люк тонкого очистителя, очистить поддон от уносов и промыть тёплой водой, прочистить отверстие для слива конденсата, промыть кольца Рашига из брандспойта («без выемки колец»), проверить крепление очистителя к кронштейнам и кронштейнов к раме, проверить исправность кронштейнов.
9. Проверить внешнее состояние двигателя и исправность прокладок.
10. Проверить и подтянуть крепление дюритовых шлангов к патрубкам, проверить отсутствие течи в радиаторе, спускном кранике и в сальниках водяного насоса, подтянуть гайки.
11. Проверить шпильковку и крепление задней и передней опор двигателя, крепление магнето, сигнала, вентилято-

ра, стартера, динамо, крепление гаек головки блока цилиндров; проверить ремень вентилятора и отрегулировать его натяжение; проверить крепление поводков и тяг управления зажиганием, отрегулировать действие поводков; проверить смеситель, крепление его к фланцу всасывающего коллектора и работу заслонок (при засмолении вымыть смеситель или выжечь, смазать валики, укрепить прорези); проверить и отрегулировать зазоры клапанов.

12. Слить масло из колодца фильтра, очистить и промыть войлочные шайбы, залить свежее масло.

13. Проверить механизм сцепления, отрегулировать сцепление, осмотреть упорный подшипник; смазать подшипник первичного валика и упорный подшипник сцепления; проверить ход и боковой люфт педали сцепления, подтянуть барашек тяги выключения сцепления.

14. Проверить внешнее состояние коробки передач, крепление крышки и крепление коробки передач к кожуху сцепления, подтянуть болты.

15. Проверить и подтянуть крепление кронштейна рулевой колонки и рулевой колонки к кронштейну на шитке, отрегулировать люфт рулевого колеса; проверить и подтянуть крепление картера руля к раме и крепление сошки руля; отрегулировать люфт продольной и поперечной тяги руля.

16. Проверить отсутствие прогиба передней оси, передние рессоры, крепление пальцев рессор и передних кронштейнов; устранить люфт подшипников передних колес и люфт шкворней; промыть крышку и набить солидолом.

17. Проверить внешнее состояние резины, удалить посторонние предметы, попавшие между баллонами задних колес; проверить и довести до нормального давление воздуха в баллонах; проверить и подтянуть крепление гаек и футорок колёсных шпилек и крепление запасного колеса.

18. Проверить внешнее состояние заднего моста, целостность листов задних рессор и подпрессорников, крепление пальцев и стремянок рессор; подтянуть гайки шпилек фланцев полусей.

19. Проверить и подтянуть крепление подножек и крыльев к кронштейнам, а также кронштейнов крыльев к лонжеронам; проверить внешнее состояние рамы и исправность поперечины рамы; проверить целостность листов и крепление буксирной рессоры; проверить исправность и подтянуть крепление буксирной тяги и шкворня; подтянуть гайку стопорного болта буксирной головки и гайки крепления номерного знака и заднего фонаря на кабине.

20. Проверить внешним осмотром площадку, коник и ящик для чурок, подтянуть гайки стремянок опорной колодки молотка, гайки крепления площадки на раме и гайки болтовых соединений коника; проверить внешнее состояние кабины, обивки, стекло, крепления замков и петель дверей кабины, ручки; подтянуть винты.

21. Проверить шпильковку крепления радиатора к раме, сменив при необходимости негодные шпильки; проверить поперечные рамы и подтянуть гайки крепления переднего конца двигателя к поперечине; проверить и подтянуть крепление деталей тормозной системы, шарнирных соединений, карданного вала, раздувочного вентилятора; слить конденсат из отстойника.

22. Подтянуть гайки крепления нажимной планки аккумулятора, очистить аккумуляторы от грязи и проверить их внешнее состояние; проверить напряжение каждой банки батареи, зачистить клеммы наждачной бумагой; проверить плотность электролита и долить банки электролитом до нормального уровня; осмотреть проводку к стартеру и генератору, проверить плотность присоединения проводов динамо к контактной коробке.

23. Очистить свечи от нагара, зачистить контакты, отрегулировать зазор между электродами.

24. Отрегулировать зазор между контактами прерывателя магнето, проверить плотность соединения и креплений проводов магнето, изоляцию проводов, а также правильность установки зажигания.

25. Очистить от нагара контакты реле-регулятора, проверить и отрегулировать зазор между якорьком и стержнем регулятора.

26. Проверить состояние и крепление проводов к сигналу и фарам, изолировать провода и укрепить клеммы; проверить плотность соединения и крепления проводов у амперметра к колодке динамо, к щёткам и к стартеру.

Смазка № 2

1. Спустить масло из картера двигателя, отвернуть спускную пробку фильтра и спустить осадки из отстойника, залить в картер 4—5 литров масла с керосином, промыть

масляную систему и продуть фильтр при работе на самых малых оборотах двигателя в течение 1,5—2 минут, после чего заменить смесь масла с керосином свежим маслом.

2. Смазать солидолом валик вентилятора охлаждения, пальцы рессор, тормозные валики передних рессор, пальцы поворотных цапф передней оси, шарниры продольной и поперечной рулевых тяг, валик педали сцепления и южного тормоза, упорный подшипник валика сцепления, карданные сочленения, промежуточные валики тормозов, втулки распорных валиков тормоза.

3. Добавить смазку в ступицы колес, в картер руля, картер коробки передач и картер дифференциала.

4. Смазать графитной мазью листы рессор.

5. Смазать костяным маслом или вазелином валик распределителя.

6. Добавить 12—15 капель костяного масла в переднюю маслянку магнето.

7. Смазать передний подшипник динамо и мотор раздувочного вентилятора.

Механизмы автомобиля при заведенном двигателе проверяются так же, как и при предыдущих техосмотрах.

Технический уход и осмотр возлагаются на специально выделенные постоянные бригады слесарей. Примерный минимальный состав такой бригады: бригадир (слесарь 5-го—6-го разряда), слесарь 3-го—4-го разряда и мойщик-смазчик.

Бригада слесарей должна иметь оборудование (заправочный инвентарь и т. п.) и инструмент.

Если инструмента недостаточно, необходимо изготовить его на месте. Простейший инструмент (ключи и т. п.) в частности можно сделать в любой кузнице.

Технический уход проводится в соответствующих условиях, и, как правило, в первую очередь в специальном помещении: гараже, ремонтной мастерской или в передвижном боксе — профилактории.

Как показала практика, особенное значение для качественного техухода за тракторами и автомобилями в зимнее время имеет нормальная температура в помещении, где проводится техуход. В связи с этим отоплению помещения следует уделять исключительное внимание.

Второе условие бесперебойной работы тракторов и автомобилей на лесовывозке — правильное обслуживание их при эксплуатации. Наличие исправных машин на предприятии еще не гарантирует их нормальной работы. При неумелом обслуживании машин, особенно в зимнее время, водитель может затрачивать, например, очень много времени на запуск двигателя. Это значительно снижает производительность машин. Руководители предприятий обязаны поэтому обеспечить инструктаж молодых водителей по правилам запуска двигателей, а также озаботиться изготовлением приспособлений для облегчения запуска.

Основные правила запуска двигателей газогенераторных машин в зимнее время

Автомобиль ЗИС-21

1. Осмотреть газогенераторную установку и автомобиль в целом и устранить все обнаруженные неисправности.

2. Заправить бензиновый бачок пусковым бензином.

3. Вывернуть свечи, отрегулировать зазоры между электродами и затем просушить свечи.

4. Прогреть двигатель горячей водой.

5. Залить в картер двигателя подогретое масло.

6. Подогреть всасывающий коллектор двигателя (лучше всего раскаленным древесным углем, помещенным в специальную металлическую жаровню продолговатой формы).

7. Разжечь газогенератор.

8. Залить в цилиндры через свечные отверстия жидкого бензина и вывернуть свечи на место.

9. Открыть кранчик подачи бензина в карбюратор и попрыгать утюжителем поплавков для переполюсовки бензином поплавковой камеры.

10. Прикрыть полностью воздушную заслонку смесителя.

11. Запустить двигатель вручную (стартером можно пользоваться только при пуске хорошо прогретого двигателя).

12. Перевести двигатель на газ.

Трактор СГ-65

1. Осмотреть газогенераторную установку и трактор в целом и устранить неисправности.

2. Заправить бензиновый бачок пусковым бензином.

3. Вывернуть свечи, отрегулировать зазоры между электродами и затем просушить свечи.

4. Прогреть двигатель горячей водой.

5. Залить в картер двигателя подогретое масло.

6. Подогреть всасывающую трубу пускового двигателя.

7. Завернуть свечи и провернуть несколько раз от руки коленчатый вал газового двигателя.

8. Запустить пусковой двигатель и дать ему 3—4 мин. поработать на малых оборотах.

9. Начать проворачивать пусковым двигателем коленчатый вал газового двигателя с включением редуктора и декомпрессора, а затем постепенно выключать редуктор и декомпрессор.

10. Разжечь газогенератор с помощью двигателя.

11. Перевести двигатель на газ.

Трактор СГ-60

1. Осмотреть газогенераторную установку и трактор в целом и устранить неисправности.

2. Заправить бензиновый бачок пусковым бензином.

3. Вывернуть свечи, отрегулировать зазоры между электродами и затем просушить свечи.

4. Прогреть двигатель горячей водой.

5. Залить в картер двигателя подогретое масло.

6. Подогреть всасывающий коллектор двигателя.

7. Ввернуть свечи на место и запустить двигатель на бензине.

8. Разжечь газогенератор с помощью двигателя.

9. Перевести двигатель на газ.

Для облегчения запуска двигателей тракторов и автомобилей в последний раз загружать топливо в бункер газогенератора перед длительной остановкой надо с расчетом, чтобы к моменту остановки двигателя бункер был заполнен топливом примерно наполовину.

При остановке машин на продолжительное время на открытом воздухе или в неотапливаемых гаражах водитель должен спускать воду из системы охлаждения двигателя, сливать масло из картера двигателя в специальную посуду и спускать конденсат из всех агрегатов газогенераторной установки. После остановки машины двигатель и топливный очиститель газогенераторной установки желательно укрывать специальными капотами.

На автомобилях ЗИС-21 в дни сильных морозов во время стоянки также нужно снимать аккумуляторы и убирать их в теплое помещение.

Из приспособлений для облегчения запуска двигателя можно указать на прерыватель-усилитель ЦНИИМЭ-УЦР-1, эжектор НИМИС (для трактора СГ-65), пусковое магнето, приспособление для усиления искры в цилиндрах двигателя, состоящее из аккумулятора и обмотки, а также различные приборы для механического запуска двигателя.

Прерыватель-усилитель ЦНИИМЭ-УЦР-1, предназначенный для усиления искры в цилиндрах двигателя, изготавливается из регулятора напряжения ВР-4550 от динамомашины ГАУ-4101, устанавливаемой на тракторах ЧТЗ.

Действие усилителя основано на автоматическом ограничении силы тока, поступающего из аккумулятора в первичную обмотку трансформаторной катушки магнето, в пределах, не оказывающих размагничивающего влияния на ротор магнето.

Переделка регулятора заключается в следующем: у регулятора удаляют ускорительную обмотку катушки электромагнита и шунтовую обмотку из константовой проволоки припаявают к ядру электромагнита свободный конец провода медной шунтовой обмотки, отсоединяют от массы конец добавочного сопротивления (в основании корпуса), ранее присоединенный винтом к корпусу, и припаявают его к клемме. Затем устанавливают внутри основания корпуса конденсатор от шестивольтового электросигнала автомобиля ЗИС-5 (одним выводным концом конденсатор присоединяют к винту клеммы, а другим — к центральному винту ядра электромагнита); латку конденсатора при этом укорачивают и подгибают с внутренней стороны к основанию корпуса. Далее удаляют внутреннюю стойку с контактом и отсоединяют от массы наружную стойку контакта прерывателя (наковальни). Для этого её загибают внутрь и приклеивают на заклёпках от внутренней стойки к клемме через отверстия, освободившиеся после удаления внутренней стойки. Затем снабжают клеммы присоединительными винтами и отгибают латку основания корпуса (для удобства крепления усилителя на стенке кабины автомобиля ЗИС-21 или пилке трактора ЧТЗ) так, чтобы обе они находились в одной плоскости. По окончании переделки регулятора и

квивают снаружи катушку электромагнита с обмоткой бумагой в два слоя, заклеенной на лаке.

При запуске двигателя ток аккумулятора проходит через обмотку прерывателя-регулятора и обмотку сопротивления, а затем поступает в первичную обмотку катушки магнето и далее к свечам двигателя.

Пусковое магнето можно применять для облегчения запуска только на машинах, имеющих магнето с пусковым контактом.

Вращение пускового магнето осуществляется вручную с помощью двух шкивов с ременной передачей. Полученный от пускового магнето ток подводится по проводу через пусковой контакт к распределителю рабочего магнето и далее к свечам цилиндров. При вращении пусковое магнето развивает высокое напряжение, обеспечивающее интенсивную искру на свечах двигателя.

Для усилителя с бобиной рекомендуется использовать 12-вольтовый аккумулятор автомобиля ЗИС-21 и бобину трактора фордзон-путиловец. Аккумулятор усилителя соединяется с массой и первичной обмоткой бобины. Ток высокого напряжения от вторичной обмотки бобины подводится к распределителю магнето через пусковой контакт и оттуда по проводам направляется к свечам двигателя. Выключатель служит для соединения обмоток бобины с массой через контакт короткозамыкателя магнето.

Эжектор НИМЭС предназначен для розжига газогенератора трактора СГ-65. Он облегчает и ускоряет пуск в ход двигателя. Эжектор устанавливается на фланце выхлопного коллектора пускового двигателя двумя патрубками и соединяется с газопроводом газогенераторной установки, идущим от пластинчатых очистителей к радиатору-фильтру. В патрубок устанавливается заслонка; с её помощью можно разобщать эжектор с газопроводом газогенераторной установки. В корпусе эжектора вставляется сопло, идущее от выхлопного коллектора пускового двигателя.

Пользуются эжектором следующим образом: когда пусковой двигатель заведен, включают эжектор, ставя заслонку в рабочее положение, и вставляют в фторку газогенератора зажжённый факел и дают двигателю проработать на холостом ходу 5—7 мин. для розжига газогенератора. После этого выключают эжектор, включают бендикс и обычным способом запускают газовый двигатель.

В зимнее время нормальной работе тракторов и автомобилей часто препятствуют неполадки, вызываемые сильным охлаждением двигателя или отдельных агрегатов газогенераторной установки. Для устранения переохлаждения генераторного газа можно рекомендовать утепление очистителей газогенераторной установки специальными капотами. Капоты рекомендуется делать из двух слоев брезента с защитным между ними слоем войлока. Брезент по войлоку прошивается. Капоты застегиваются с помощью пришитых к ним ремней и пряжек.

В сильные морозы при низкой температуре газа, поступающего в смеситель, в последнем иногда происходит значительное намерзание льда и замерзание заслонок. Для предупреждения этих явлений необходимо подогревать воздух, входящий в смеситель, или обогревать смеситель.

Опишем подогреватель воздуха конструкции ЦНИИМЭ, установленный на автомобиле ЗИС-21. Для установки подогревателя снимают трубу электровентилятора, присоединяют к вентилятору с помощью хомутиков шланг диаметром 32 мм и длиной 800 мм, а к верхнему концу шланга укрепляют трубу длиной 200 мм, соединённую с жестяной коробкой, которая ставится на выхлопном коллекторе. При работе двигателя засасываемый в смеситель воздух проходит между стенками подогревателя и выхлопного коллектора, двигателя и нагревается. Во время розжига газогенератора шланг отсоединяется от трубы и отводится в сторону, чтобы газ мог свободно выходить наружу.

Воздух на тракторе СГ-60 можно подогревать обогревателем Зыкова. Обогреватель представляет собой цилиндр с днищами, имеющими отверстия для прохода выхлопной трубы двигателя. В верхней части цилиндра, на его боковой поверхности, прорезаются щели для прохода воздуха. Подогретый в цилиндре воздух направляется по трубе к смесителю.

Вместо подогрева воздуха, поступающего в смеситель, на тракторе СГ-60 выхлопными газами легко подогревать самый смеситель. Выхлопные газы в этом случае подводятся к смесителю по специальной трубе. Один конец трубы вваривается в выхлопную трубу, другой располагается против середины смесителя.

Чтобы избежать неполадок в системе охлаждения двигателя вследствие замерзания воды, целесообразно применять

так называемые незамерзающие смеси. Наиболее распространенными смесями раньше были водяные растворы спирта и глицерина. Дефицитность последних заставила употреблять для заливки в систему охлаждения двигателей водный раствор хлористого кальция.

Очень большое значение для работы автомобилей и тракторов зимой имеет качество топлива — древесных чурок. Водитель неизменно должен следить, чтобы чурки были сухие. Загружать чурки в бункер газогенератора необходимо возможно чаще, не допуская попадания в бункер снега и льда. На верхних складах и промежуточных стационарных или передвижных складах хранить чурки следует по возможности в сухом месте.

На лесозаготовительных предприятиях тракторы и автомобили то и дело ночью приходится оставлять на открытом воздухе или в неотапливаемых помещениях. Безгаражное хранение значительно усложняет уход за машинами и при неумелой организации часто является одной из основных причин низкой производительности автотракторного парка.

Непременное условие безгаражного хранения машины — наличие на стоянке водо-маслогреек и приспособлений для облегчения запуска двигателей. Кроме того, на безгаражной стоянке нужны передвижной или стационарный утеплённый бокс для технического ухода за машинами и навесы для предохранения машин от атмосферных осадков.

Хорошей оценки заслуживает простейшая водо-маслогреющая конструкции Факеева. Её можно изготовить в любом мехлесопункте, имеющем электросварочный аппарат. Водяной бак водо-маслогреющей изготавливается из лигроинового бака трактора ЧТЗ-60. К этому баку приваривается топливная коробка из листовой стали с дверцей. С внутренней стороны коробка выкладывается кирпичом. В задней части бака на расстоянии 100 мм от его днища приваривается второе дно. Пространство между днищами сообщается с топливной коробкой и дымовой трубой. Внутри водяного бака — бачок для масла. Вода и масло сливаются из водо-маслогреющей через две сливных трубы, вваренные в передней части бака, а заливаются через люк и трубу, находящиеся в верхней части бака. Опорами для бака служат четыре уголка, приваренные нижними концами к специальным балкам из углового или швеллерного железа. Балки крепятся болтами к двум ползьям.

Для заправки системы охлаждения трактора или автомобиля водой служит ручной насос Альвейера.

Следует назвать также оригинальную конструкцию передвижной водоподогревательной установки ЦНИИМЭ-В-1. Она представляет собой рубленое из брёвен помещение на ползьях, с деревянной цистерной (баком) и печью внутри. Цистерна изготавливается из досок толщиной 50 мм. В цистерне — топка из листового железа. Колосники укладываются на балках, приваренных к уголкам каркаса топки. Через переднюю и заднюю стенки топки для увеличения её поверхности нагрева пропущены пять труб. Под трубами — отражательный лист, препятствующий проходу газов сразу в дымовую трубу. Топка крепится к цистерне с помощью горловины шуровочного отверстия с фланцем. На фланце горловины подвешиваются дверцы топки. Для регулирования тяги в дымовой трубе устанавливается дроссель. Пар отводится из цистерны наружу через трубу. Масло подогревается в баке, помещённом в цистерне.

Опишем устройство передвижного бокса для проведения технического ухода за тракторами. Помещение бокса (коробка, рубленая из тонкомерного леса или пластин) монтируется на раме, установленной на ползьях. Для въезда тракторов в бокс ставятся сходни, уложенные на специальные лаги. Внутри помещения — железная печь, обложенная кирпичом. Бокс проветривается через вытяжную трубу с дефлектором типа Шанар-Эгуаль. Кроме печи в боксе находится слесарный верстак с тисками и настольным сверлильным станком, шкаф для запасных частей и материалов и ящик с песком.

Большого внимания заслуживает на лесозаготовительных предприятиях подвижной состав — санные и колёсные прицепы к тракторам и автомобилям. Значительные простои автотракторного парка часто вызываются неисправностью именно подвижного состава или его авариями в пути из-за несвоевременного устранения мелких повреждений.

Перед отправкой с базы тракторные сани всегда должны осматривать ремонтные рабочие. К работе можно допускать сани лишь после осмотра мастером и признания их годными к включению в поезд.

При осмотре саней следует проверять крепление и исправность лыж, ползьев, подрезов, тяговых планок, растяжек.

упряжных приборов, стоечных замков, а также исправность нижнего бруса, коника, стоек, буферных брусьев, дышел, упорных подушек, роллеров и правильность сцепки.

Необходимый безотцепочный ремонт производится немедленно; при крупных повреждениях сани для ремонта нужно отцеплять от состава.

Прицепы к автомобилям проверяет шофер одновременно с проверкой машины. Нельзя допускать выезд саней автоприцепов с поломанными роллерами, без буферных брусьев, с расколотыми, сломанными или поврежденными полозьями, с повреждениями нижних брусьев и коников, с изломанными или незакрепленными стойками, с неисправными стоечными замками, с изломанными тяговыми планками и растяжками, с выступающими из-под подреза головками болтов, с неисправным упряжным устройством и т. д.

В прицепах на пневматиках совершенно недопустимы следующие неисправности: спущенные и неправильно накаченные шины, плохо подтянутые болтовые крепления, неисправные стойки, сломанные металлические детали, расколотые или сломанные деревянные детали, неисправные сцепные устройства, отсутствие буферов у автопоезда и т. п.

Водители обязаны внимательно следить за прицепами и в пути своевременно устранять все замеченные неисправности. Исключительное значение для работы автотракторного парка на лесовывозке имеет состояние лесовозных дорог.

Для ухода за дорогами каждое предприятие должно выделить постоянные бригады дорожных рабочих. Дорожный мастер разбивает все дороги на отдельные участки и прикрепляет к ним постоянных путевых рабочих. Обязанность

рабочих — очищать колес, устранять ухабы, выбоины и т. д. О серьезных повреждениях пути рабочий немедленно сообщает мастера для устранения неисправностей.

Открытые участки дорог для избежания заносов снегом нужно ограждать щитами или ёлками высотой 2—3 м.

В распоряжении дорожного мастера всегда должен быть вполне исправный комплект дорожных орудий.

Многие руководители лесозаготовительных предприятий сплошь и рядом оправдывают плохую работу автотракторного парка недостатком запасных частей, смазочных материалов, асбеста и прочих дефицитных материалов. В то же время они ничего не делают, чтобы экономить эти материалы, восстанавливать старые или изготовлять новые запасные и вводить заменители.

Почти нигде не производится регенерация смазочных масел, хотя регенерация масла на простейших установках (отстой и фильтрация) вполне осуществима в любом хозяйстве. Недостаточно также широко применяются глино-песчаные смазки для люков газогенераторных установок взамен асбеста.

Такое отношение к работе тракторов и автомобилей в условиях военного времени абсолютно нетерпимо.

Для выполнения плана механизированной вывозки необходимо мобилизовать внутренние ресурсы предприятий, осуществлять рационализаторские предложения рабочих и инженерно-технического персонала, решительно бороться с равнодушным отношением к работе механизмов.

Инж. К. Е. Лебедев

Внимание мелочам

Во время войны нет мелочей.

То, мимо чего ещё можно было проходить в мирное время, сейчас означает экономии средств, сбережение материалов, сохранение рабочей силы, т. е. дополнительные ресурсы, которые нужно мобилизовать на дело разгрома врага.

Вот почему вопросы рационализации сейчас должны быть особенно в центре внимания работников нашей промышленности.

I. Восстановление напильников давно известно. На редком лесопункте не висят плакаты о восстановлении напильников, многие предприятия имеют опыт этой работы. И тем не менее напильники восстанавливаются, что называется, лишь «в основном».

Ежегодный расход напильников в лесной промышленности достигает почти 3 млн. шт. Добрая половина этого количества, выходя из строя, идёт в утиль и больше никак не используется.

Опыт показал, что 90% отработанных напильников восстановить можно. Нужен только жёсткий, раз навсегда установленный порядок использования напильника.

1. Напильник, натёртый древесным углем, «лучше берёт». Вести этот способ увеличения эффективности напильника как неперемное правило.

2. Отработанный, затупившийся напильник может быть восстановлен химическим путём.

Организовать учёт каждого использованного напильника, обеспечив его химическое восстановление.

3. Напильник отработан до того, что химическое восстановление невозможно или нецелесообразно.

Проводить механическое восстановление напильников путём шлифовки граней и перекрёстной насадки зубилом. Не нужно только бояться кустарного характера восстановления этим способом. Каждый восстановленный напильник вывозит некоторое количество высококачественной стали.

II. Лучковая пила играет решающую роль в практике лесозаготовительной промышленности. А обращение с этим инструментом оставляет желать много лучшего.

Прежде всего пайка сломанных лучковых пил во многих случаях заменена накоплением обломков пил и систематическим получением всё новых и новых пил. Между тем хорошо спаянная пила, даже при двух и трех пайках, ничем

не отличается в работе от нового полотна и почти никогда не ломается по месту пайки.

Отсюда задача: проверить все склады, выявить все запасы сломанных пил и осуществить их пайку.

Лучковая пила, как и всякий инструмент, требует определённого ухода.

При работе в хвойных насаждениях полотно пилы засматывается. Даже незаметный для глаза налёт смолы создаёт дополнительное сопротивление резанию и снижает производительность лесоруба. Складываясь из мелочей, в общей сложности ежедневная потеря древесины выражается огромным количеством кубометров.

Смолу нужно снимать, протирая полотно пилы керосином. Применение керосина в той форме, как это практиковалось одно время (лесоруб уносил в лес бутылку керосина и тряпку), сейчас недопустимо. Керосин дефицитен, к его расходуванию нужно относиться бережно.

Расход керосина возможен при применении пилосмазки для лучковых пил — простого приспособления, представляющего два фитиля, надетых на жестяные пластинки и вложенные в жестяной футляр с прорезью для полотна пилы.

Чтобы заправить пилосмазку, нужно вынуть фитили, концы их обмакнуть в керосин и вложить фитили в футляр. Пилосмазка после заправки работает четыре—пять дней. При протирке полотна пилы пилосмазку надевают на спинку пилы (до зубьев) и, проведя ею по всей длине полотна два-три раза, снимают всю налипшую на полотно смолу.

Иногда нет верёвки — нечем натянуть лучок пилы. К выходу можно рекомендовать замену веревки проволоочными стяжками.

Наиболее простой способ такой стяжки следующий. Проволока диаметром 4—5 мм петлей закрепляется на переднем стойке лучка. Второй конец проволоки делается с нарезкой и пропускается через заднюю стойку, в которой тоже имеется отверстие. На проволоку, пропущенную через стойку, надевается металлическая шайба и навинчивается болт. Завинчивая и отпуская болт, можно достигнуть любой степени натяжения полотна пилы.

Изготавливая лучки для такой стяжки, заднюю стойку нужно непременно делать несколько толще нормальной. Болт должен быть именно на задней стойке (которая считается ручкой) для удобства подтяжки полотна во время работы (лучок переворачивать не следует).

Клиновидная форма полотна пилы не исключает возможности зажима. Эти зажимы дают наибольшее число поломок полотна пилы во время работы. Поэтому клинья, простейшее приспособление, должен применять каждый лучник.

III. Сани «юмпары», «панкореги» и сани с перецепными оглоблями дают громадный эффект на трелёвке и вывозке на короткие расстояния.

Из приспособлений для отцепки оглоблей у саней с перецепными оглоблями большинство имеет тот существенный недостаток, что для отцепки оглобли вынужден снимать рукавицу. Таковы все прицепные приспособления с чечками, стопорными кольцами, пластинами с вырезами.

Одно из наиболее простых прицепных приспособлений — это фигурный крючок, укрепляемый двумя болтами на полотне саней между вторым и третьим копыльями.

IV. Погрузка на подвижной состав — весьма трудоёмкая работа. Полезно напомнить о некоторых известных, но не всегда применяемых приспособлениях.

Разворачивание брёвен можно значительно облегчить специальным поворотным приспособлением хотя бы типа, предложенного в своё время т. Соловьиным.

Поворотное приспособление состоит из колоды со шкворнем. На шкворень надевается поворотный брус с углублением для бревна.

При погрузке на сани тяжёлых брёвен целесообразно применять подтёртый кондак того же Соловьиного.

Из опыта Горьковской железной дороги известно, что за 1,5—2 мин. один рабочий таким кондаком поднимает и грузит на сани бревно длиной 6,5 м и диаметром до 50 см.

При погрузке в вагоны и на открытый порожняк широкой колеи толстые и тяжёлые кряжи, как правило, остаются на бровке.

Для зимней погрузки таких кряжей можно рекомендовать переносные еловые лотки.

Жерди диаметром 10—12 мм (крайние) и 8—10 мм (средние) скрепляются тремя шпонками. Корытообразная поверхность лотка очищается топором от коры. Длина лотка — 6 м. При необходимости удлинить лоток его верхний конец накладывается на комлевый конец другого. Один рабочий легко передвигает по такому лотку кряжи любой толщины и веса.

Нельзя забывать и способ погрузки брёвен, рождённый в славном Сталинграде, — багорный. Брёвна перемещаются по покаткам с помощью багров, воткнутых в торцы у оси вращения. Этот метод погрузки широко привился на ряде наших предприятий.

Г. А. Вильке

Зам. директора ЦНИИМЭ
по научной части

Пакетная погрузка дров на платформы узкой колеи

Производительность лесовозных узкоколейных дорог зависит главным образом от оборачиваемости подвижного состава.

Если число вагонов на дороге позволяет сформировать два-три состава для каждого тягача (мотовоза или паровоза), оборачиваемость в основном зависит от технической скорости поездов в грузовом и порожнем направлениях. Если же вагонов недостаточно и можно дать лишь по одному составу на тягач, в балансе времени, затрачиваемом на один рейс, большой удельный вес имеет время, расходуемое на загрузку состава лесоматериалами и на его разгрузку. При ручной погрузке и разгрузке лесоматериалов для уменьшения простоев подвижного состава приходится ставить большое количество рабочих. Но это сопряжено с тем неудобством, что использование их в перерывы между погрузочно-разгрузочными операциями в большинстве затруднительно. В результате рабочая сила расходуется нерационально.

Пусть на верхний склад приходят в сутки четыре состава грузоподъёмностью по 150 м³. Если норму погрузки на человеко-смену принять в 20 м³, всего будет затрачено $(150 \times 4) : 20 = 30$ человеко-смен.

Следовательно, при двухсменной погрузке достаточно 15 рабочих в каждой смене. В этом случае погрузка одного состава займет $150 : (15 \times 20) = 0,5$ смены, т. е. 4 часа.

Это, разумеется, недопустимо.

Если же мы зададимся максимально допустимым простоем поезда под погрузкой в 1 час, потребуется $(150 \times 8) : 20 = 60$ чел.

Но при двух составах в смену они будут заняты на погрузке всего два часа и остальные шесть часов должны быть использованы на других работах. А это не всегда удастся.

Для ускорения работ советуем применять пакетную или контейнерную погрузку. Пакетная погрузка брёвен применяется уже давно и с хорошими результатами. Погрузка же короткомерных материалов пакетами встречает ряд трудностей. Основная трудность — в скреплении кряжей в пакет, прочность которого была бы достаточна для его передвижки. Тут на помощь приходит применение самых примитивных контейнеров. При контейнерной погрузке использование рабочей силы резко уменьшается. Действительно, передвижка контейнеров с эстакадами на платформы узкой колеи с помощью примитивных ручных лебёдок занимает 20—30 минут. Этим и определяется простой поездов под погрузкой.

Загрузка же контейнеров возможна в течение всей смены и с ней справятся, как показывает уже приведенный пример, 15 рабочих. Таким образом, применение контейнеров позволяет при 15 рабочих ограничить простой поездов под погрузкой 30 минутами вместо одного часа при обычном способе работы, требующем 60 человек.

Эффективность контейнеров очевидна.

Проект контейнерной погрузки дров на узкую колею, разработанный ЦНИИМЭ для треста Ижлес, предусматривает: а) эстакаду, б) контейнер и в) лебёдку для перемещения контейнера с эстакады на вагоны.

Конструкция контейнеров весьма проста. Они представляют собой легкие сани, состоящие из двух полозьев, двух поперечин и четырёх стоек.

Для такого контейнера можно использовать лебёдку от пакетных погрузочных устройств типа ПК-1. Тяговое усилие лебёдки при ёмкости контейнера в 5—6 м³ составляет 1 700—2 000 кг. Возможно применение и стационарных ручных лебёдок подходящей грузоподъёмности.

А. И. Сучков

Действие субъективных причин

(Недостатки работы Наркомлеса Чувашской АССР)

Наркомлес Чувашской АССР в осенне-зимний сезон 1942—43 гг. обязан заготовить и вывезти дрова: жёлтый для железнодорожному транспорту, пиловочник для своих лесопильных и деревообрабатывающих предприятий, специальные сортаменты оборонного значения (по объёму 11% от

общей программы), экстрактивные дрова для дубильно-экстрактивного завода «Большевик» и ряд других деловых сортов древесины.

Общая программа лесозаготовок определена в 782 тыс. м³ и вывозки — в 837 тыс. м³. Собственными транспортными

средствами хозяйства Наркомлеса Чувашии должны вывезти только 180 тыс. м³, в том числе на тракторах — 34 тыс. м³, на автомашинах — 85 тыс. м³ и грузом — 61 тыс. м³.

В республике есть две тракторные дороги: Сурская ледяная и Кумашкинская рельсовые колеи 600 мм. Автомашины могут работать на Чарклинской, Чернореченской, Кирской, Шемуртинской и Саливьевской дорогах.

Для безоговорочного выполнения сезонного задания лесозаготовок правительству Чувашской АССР предоставлялось право привлечь в лес 4 100 пеших рабочих и 3 640 возчиков с лошаадьми. Иначе говоря, возможность выполнения плана IV квартала 1942 г. полностью обеспечивалась и людьми и перевозочными средствами.

При всех этих условиях квартальная программа оказалась не выполненной ни по заготовке, ни по вывозке. В частности на тракторах и автомашинах за октябрь—декабрь вывезено лишь 30% запланированного количества леса. В результате лесопильная промышленность Чувашии и другие промышленные предприятия не получили десятков тысяч кубометров пиловочника, экстрактивных дров и других высококачественных сортов древесного сырья.

Почему и какие факторы отрицательно воздействовали на общий ход лесозаготовок в Чувашии?

В первую очередь к числу этих решающих факторов надо отнести весьма длительную проволочку с привлечением в лес новых временных рабочих. Даже в последнем месяце года в лесах Чувашии ощущался острый недостаток и в пеших рабочих и в возчиках. Мало этого. Отсутствие подлинной заботы о создании для работающих нормальной трудовой обстановки привело к тому, что лесные деланки леспрохозов Чувашии превратились по сути дела в проходной двор. Например, в Красночапаевском и Шумерлинском районах рабочие из колхозов фактически оставались в лесу не более 10 дней, а привлеченные возчики после 4—5 дней работы выезжали обратно в свой колхоз за фуражом.

Строго говоря, никто серьезно не занимался здесь и организацией труда.

На большинстве предприятий не поняли значения и роли бригадира как организатора бригады, отвечающего за трудовую дисциплину работающих на лесосеке. Подбором бригадиров не интересовались, мастера работы с бригадами не вели. Последствия всего этого не замедлили сказаться: производительность труда на заготовке в IV квартале составила 65% плановой и на вывозке — 75%.

Добавим к этому, что объемные задания по отдельным сельсоветам и колхозам на сезон были распределены без учета заготавливаемых сортиментов и средних расстояний вывозки. Понятно, что при такой «куравилровке» колхозы, работавшие исключительно на дровах для НКПС, с короткими расстояниями вывозки, выполняли свои объемные задания даже при неполном количестве рабочих и лошадей. Колхозы же, целиком укомплектовавшие свои бригады людьми и давшие соответствующее количество лошадей, но не выполнявшие задания по спецсортиментам, не справились с планом совершенно.

~ ~ ~

Е. Г. Дюкова и ее бригада

Описываемый нами метод работы лесоруба Абросимовского лесопункта треста Нейлесгаз дважды орденоносца Евфросинии Григорьевны Дюковой заслуживает весьма большого внимания и последующего изучения. Он даёт немало творческих и оригинальных решений ряда вопросов организации труда на лесосеке.

Но дело, конечно, не только в самом методе. Не менее важна та целеустремленность, которой проникнута вся работа бригады, руководимой «нашей Тосей», как любовно именуют своего славного бригадира члены её бригады. Этот дружный рабочий коллектив охвачен подлинным трудовым энтузиазмом. Источник этого энтузиазма — сознательное стремление дать стране, фронту как можно больше леса.

В лесах Ярославской области бригада т. Дюковой пользуется заслуженной славой и авторитетом.

Чрезвычайно важно подчеркнуть, что бригада т. Дюковой

Суточного графика, не говоря уже о декадном, на механизированных дорогах не было, и естественно, что механизмы работали без должного напряжения и твёрдого режима. Диспетчерская обслуживала механизированные дороги крайне неудовлетворительно. Из 22 технически исправных автомашин на вывозке в декабре использовались 8—10, из 7 линейных тракторов всего 3—4 и из 7 автодерзиков работало только один — на Кирской дороге.

Не было должного наблюдения и за ремонтом подвижного состава. Так, на Кумашкинской тракторной дороге при остром недостатке вагонеток к концу декабря 1942 г. ещё стояли в ремонте 25 комплектов; на Чарклинской автодороге ремонтных бригад не было вообще.

Наркомлес Чувашии своевременно не уделит внимания подготовке водителей и повышению квалификации наличного состава. Трактористов в леспрохозах всего 11. Из 32 шоферов только 8—10 могут самостоятельно заводить автомашины и устранять неполадки в работе механизма в пути. Столь низкая квалификация водителей вынуждает пускать машины в рейс колоннами под наблюдением опытного бригадира. Сплошь и рядом автомашины подолгу задерживаются на складах под разгрузкой и погрузкой.

Весьма отрицательно сказалась на выполнении плана вывозки в IV квартале несвоевременная подготовка механизированных дорог к зиме. Сурская тракторная дорога вошла в эксплуатацию лишь в конце декабря 1942 г. На Соловьевской автомобильной дороге две десятидневки последнего месяца года работала на вывозке лишь одна автомашина, остальные почти целый месяц перебрасывались на дороги из других пунктов — на санях в разобранном виде.

Не получили в Наркомлесе Чувашии необходимого признания и рационализированные дороги. Все они пущены в работу с очень большим опозданием. Кирская дежовильная оставалась на консервации до конца декабря. Собственный обоз часто использовался не по прямому назначению: на перевозку грузов леспродторга, доставку горючего и т. п. Вместо 145 лошадей по плану на основных работах было занято 100—115.

* *

Все эти недостатки, имевшие место на предприятиях Наркомлеса Чувашии, характерны и для большинства других наркомлесов АССР и лесозаготовительных трестов. Это — прямой результат плохого руководства работой со стороны хозяйственников, главных инженеров и технорук предприятий. Иными словами, это — организационно-технические недостатки, вполне и легко преодолимые.

Общий вывод напрашивается сам собой: поскольку плохая работа леспрохозов обусловлена прежде всего субъективными причинами, хозяйственные руководители, инженеры, техники наркомлесов автономных республик и трестов должны решительно и немедленно пересмотреть свое отношение к порученному им государственному делу.

Требования Красной армии и народного хозяйства на весну необходимо удовлетворять безоговорочно в срок и обязательным соблюдением сортиментного плана.

Л. А. Плинер

Ст. диспетчер Главсевзап.

на основе социалистического соревнования, перевыполнила все свои обязательства.

Правительство вновь наградило т. Дюкову орденом — на этот раз «Трудового красного знамени», а члена её бригады Марию Ивановну Разумову — орденом «Знак почёта».

В декабре 1942 г. дважды орденосеца т. Дюкова вторично создаёт женскую бригаду лесорубов из девяти человек и приступает к заготовке древесины на Абрисимовском лесопункте Нейского леспромпхоза.

С первых же дней работы бригада даёт 250—350% нормы и в дальнейшем неуклонно повышает производительность труда.

Обстановка работы и организация труда в бригаде

Нейский леспромпхоз, в состав которого входит Абрисимовский лесопункт, где работает т. Дюкова, принадлежит к числу лучших предприятий лесозаготовительной промышленности.

Ещё до начала смены бригада т. Дюковой получает необходимый инструмент, занимает свои места на лесосеке. С этого момента уже ничто не отвлекает дюковцев от работы. Энтузиазм дюковцев не мог не отразиться на работе остальных рабочих лесопункта. На лесопункте широко развернулось стахановское движение. Все постоянные и сезонные рабочие работают в настоящее время на лесопункте бригадами только по методу Е. Г. Дюковой. Все бригады оформлены особым приказом по лесопункту. В интересах дела лесопункт уделяет самое серьёзное внимание подбору бригадиров, проводит с ними специальные совещания и систематически повышает их технические знания.

Сейчас на лесопункте работают десять бригад лесорубов (63 чел.) и восемь бригад возчиков (67 чел.). Почти все бригады выполняют и перевыполняют нормы выработки.

Руководители лесопункта создали для дюковцев, как, впрочем, в значительной мере и для остальных рабочих, обстановку для культурного отдыха в нерабочее время.

Бригада Е. Г. Дюковой состоит из девяти человек. Из этого количества пять человек ранее в лесу не работали совершенно.

Несмотря на это, с первых же дней появления на лесосеке дюковцы перевыполняли план на 10—20%, затем стали вырубать 200—250% и однажды дали 97 м³ древесины — 350% задания. Впоследствии бригада без всякого напряжения перекрыла и эту выработку.

Характерной особенностью работы т. Дюковой является отсутствие шаблона в организации труда. При заготовке в еловом насаждении III бонитета, например, только одностебельных дров бригада разбивалась на три звена по три человека. При этом каждое из звеньев действовало совершенно обособленно одно от другого.

В ином случае, при разработке на деловую древесину древостоя III бонитета со средним диаметром в 18 см и запасом около 250 пл. м³ на 1 га (эта лесосека имела обильную поросль елового подроста в возрасте жердняка), бригада работала в полном составе по принципу чёткого разделения труда.

На этой лесосеке Евфросиния Григорьевна расставила бригаду так: на валке простой двуручной пилой — два человека, на разметке и раскряжжвке хлыстов лучками — два человека, на обрубке сучьев — три человека, на уборке и сжигании порубочных остатков — два человека.

Лесоматериалы и дрова, получаемые от разработки, окучивались в штабели от 2 до 3 пл. м³. Эту операцию производила вся бригада в конце рабочего дня.

Какие же факторы учитывает т. Дюкова при выборе того или иного метода работы, той или иной структуры бригады? Таких факторов два:

1) характер насаждения (запас, диаметр, полнота, степень пушкостности, густота подроста, подлеска и т. д.);

2) заготавливаемые сортименты (деловая или дровяная древесина, заготовка дров одностебельными или двухстебельными и пр.).

В поисках новых, более совершенных способов труда т. Дюкова в последнее время начала работать на узких лентах — шириной 10—12 м. На таких лентах бригада т. Дюковой валит лес не накрест, как обычно, а вразвал. В дальнейшем это избавляет членов бригады от трудоёмкой операции ручного окучивания, которая заменяется разворотом кряжей к ленточному волоку на их вершины, поскольку все комли оказываются после валки вразвал возле самого волока.

Само собой понятно, что при этом возникает надобность работать сквозной бригадой, так как лесорубы уже в про-

цессе валки выполняют операции, облегчающие последующую работу возчиков.

Фактически в январе 1943 г. т. Дюкова и перешла на одновременную работу с бригадой возчиков, положительно повлияв тем самым на производительность её труда.

Переводя бригаду на сквозную, Евфросиния Григорьевна ввела в её состав пять человек: одного вальщика, одного подсобного вальщика, одного раскряжжвщика и двух человек на обрубке и уборке сучьев и сжигании порубочных остатков.

Помощница бригадира т. Разумова работала в это время звеном из трёх человек (за отсутствием одного из членов бригады).

Этот метод работы вполне себя оправдывает на узких лентах с валкой леса вразвал (окучивание древесины не производится) и при условии разрыва между заготовкой и вывозкой не более суток.

Техника и организация разработки лент

В бригаде — восемь лучковых пил, четыре поперечных пилы, три валочных вилки и шесть топоров. Весь инструмент находится на рабочем месте. По окончании смены бригада ежедневно сдаёт пилы в пилотправный пункт для правки.

Высокая производительность труда дюковцев и в других бригадах в значительной степени обеспечивается именно отличным состоянием пил. Все пилы на лесопункте занумерованы и закреплены за мастерскими участками и бригадами. На пилотправных пунктах имеется ведомость движения пил. В неё заносится дата точки и отметка мастера или технорука о приёмке пил.

Для достижения высокой производительности труда очень большую роль играет и качество топоров. К сожалению, топоры даже у дюковцев отточены плохо. Большое число топоров насажено неправильно.

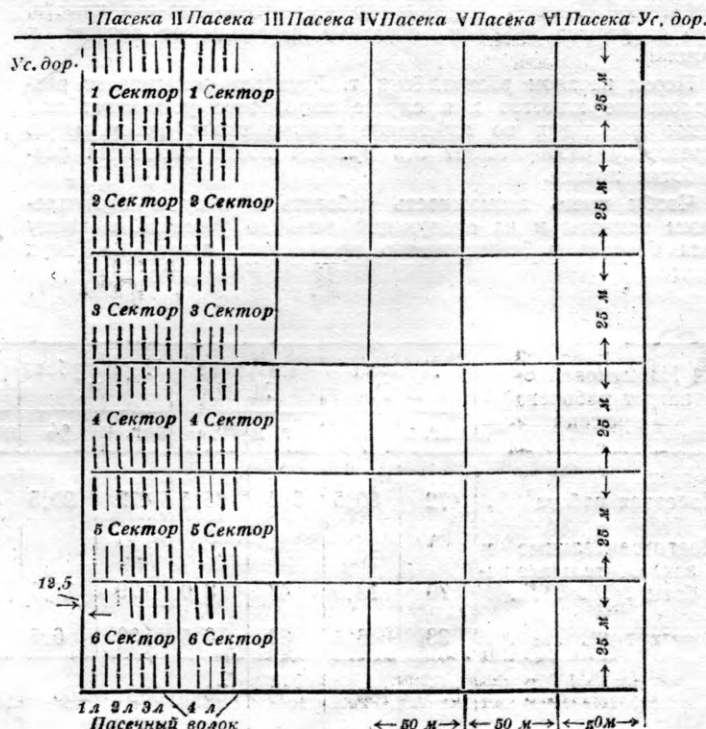
Необходимо отметить и неудовлетворительное состояние рационализированного подсобного инструмента. Между тем известно, что хороший подсобный инструмент даёт большой эффект и облегчает труд лесорубов.

Основная причина всех недостатков инструментального хозяйства Абрисимовского лесопункта — в недооценке их значения. А ведь абсолютно бесспорно, что если бы дюковцы, да и другие лесорубы, пользовались топорами и рационализированным инструментом высокого качества, выработка этих бригад возросла бы ещё ощутительнее.

В бригаде т. Дюковой — настоящая фронтовая дисциплина, исключительная сработанность. Чётко, слаженно, красиво работают девушки.

Хорошо зная каждого из членов своей бригады, Е. Г. Дюкова распределяет обязанности с учётом сил и способностей каждого из работающих.

На рисунке показана разбивка лесосек на пасеки и ленты по методу т. Дюковой.



Разработка начинается с первой пасаки. Для соблюдения техники безопасности пасака разделяется на секторы по 25 м каждый.

Вальщики начинают работу в 1-м секторе, а остальные члены бригады готовят рабочее место в 4-м секторе (2-й и 3-й секторы оставляются как защитные).

После первого повала в 1-м секторе вальщики переходят в 4-й сектор. Остальные рабочие из 4-го направляются в 1-й сектор для обрубки сучьев, раскряжковки и прочих операций.

Окончив первый повал в 4-м секторе, вальщики возвращаются в 1-й сектор, где делают второй повал. Остальные рабочие переходят в 4-й сектор для обработки только-что поваленной древесины и, так далее, до полной разработки 1-го и 4-го секторов.

Затем таким же образом разрабатываются 2-й и 5-й секторы, 3-й и 6-й и т. д.

Закончив разработку всех лент во всех секторах первой пасаки, бригада перебирается во вторую пасаку, затем в третью и последующие.

После перехода бригады на сквозную дюковцы стали одновременно разрабатывать первую и третью пасаки. Пока разрабатывается первая пасака, в третьей происходит вывозка. На следующий день — наоборот. В это время вторая пасака является защитной.

Бригада во всех случаях готовит рабочее место до начала разработки пасаки. Подготовка заключается в уборке всех сухостойных деревьев, валежа и т. д. Такое отношение к делу вполне себя оправдало: работать успешно и притом безопасно можно только на хорошо подготовленной ленте.

В первую очередь бригада вырубает на ленте тонкомерную древесину и уже затем толстомер. Лес сваливается в ёлку вразвал — за один приём до 15 деревьев. От повала большого количества деревьев т. Дюкова отказалась. Эта рационализация устраняет значительные трудности последующих операций, главным образом обрубки сучьев.

Повал закончен, и вальщики тт. Дюкова и Черногубова переходят на ленту, где работают остальные члены бригады. Но если предыдущий повал ещё не разработан, тт. Дюкова и Черногубова немедленно включаются в общую работу. По окончании разработки повала вальщики остаются на этой ленте для валки, остальные же члены бригады приходят туда, где только-что был произведен повал. Член бригады А. В. Груздева начинает обрубку сучьев. Работая равномерно и последовательно, удар топором она всегда наносит от комля к вершине. Одновременно т. Наренкова убирает и сжигает порубочные остатки.

Порубочные остатки сжигаются попутно с разработкой сваленных деревьев. Это безусловно осмысленно: создаётся возможность следующий повал производить уже на очищенной площади.

Член бригады М. Ф. Груздева ведёт раскряжковку лучковой пилой. Раскряжкуются одновременно два-три хлыста, что сокращает время на обратные переходы от вершины к комлям.

Перед началом раскряжковки т. Груздева осматривает расположение хлыстов и в случае надобности устраивает под ними подкладки во избежание зажима пилы. Разделанную древесину разворачивает вся бригада после окончания разработки повала.

Чтобы иметь возможность работать в лесу с наступлением темноты и на следующий день до рассвета, к концу дня бригада заблаговременно производит повал на двух лентах.

Производственные показатели и основные побудители, обеспечивающие высокую производительность труда

Фотохронометраж даёт весьма любопытный материал для выяснения основных факторов высокой производительности труда в бригаде.

В период наблюдения в бригаде работали восемь человек — бригадой и звеном. Бригада из пяти человек заготовила 38 м³ древесины — 304% задания, а звено из трёх человек — 19 м³, т. е. 253% плана.

Использование и распределение рабочего времени приведены в табл. 1.

Таблица 1

Элементы затраты времени	Заграта времени в %	
	бригадой из 5 чел.	звеном из 3 чел.
Полезная работа		
Переход от дерева к дереву	4,65	2,78
Подруб дерева	2,82	1,80
Спиливание	8,00	5,28
Повал дерева вилкой	2,67	2,03
Оторцовка комля	2,74	1,67
Разметка и раскряжковка хлыста	23,36	28,46
Обрубка сучьев	10,24	14,36
Окучивание	12,21	12,21
Сбор и сжигание сучьев Переход с ленты на ленту	11,24	13,47
	2,82	—
Итого полезной работы	80,75	82,06
Подготовитель- ная работа	12,75	11,44
Отдых	6,50	6,50
Всего	100	100

Сделаем вывод:

а) сумма времени на полезные трудовые затраты свидетельствует о значительном уплотнении рабочего дня и его рациональном использовании;

б) время, расходуемое на повал дерева вилкой, почти одинаково с затратами времени на подруб дерева; это говорит о систематическом использовании упорной вилки, обеспечивающей правильный повал леса;

в) большой процент в балансе рабочего времени вальщиков — помимо затрат на основную операцию — валку, занимают подсобные операции — обрубка и сбор сучьев и окучивание древесины.

Это означает, что при работе звеном из трёх человек труд вальщика недостаточно отделён от подсобных операций. В результате этого несколько снижается производительность труда и возрастают затраты рабочего времени на 1 пл. м.

При данном составе насаждения затраты рабочего времени в звене из трёх человек составляет 78 чел.-мин. на 1 пл. м. При работе же бригады из пяти человек затраты на заготовку 1 пл. м³ определяются в 63 чел.-мин.

Отсюда следует, что в бригаде из пяти человек труд разделён лучше и это повышает производительность. В связи с этим т. Дюкова увеличила свою бригаду до десяти человек.

Таблица 2

Наименование затрат рабочего времени	Дюкова Е. Г.		Разумова М. И.		Черногубова М.		Груздева А. В.		Наренкова К. М.		Рябова П. В.		Можаева П. В.		Груздева М. Ф.	
	пог. м	%	пог. м	%	пог. м	%	пог. м	%	пог. м	%	пог. м	%	пог. м	%	пог. м	%
Полезная работа . .	472	80,5	504	85,5	472	80,5	464	78,6	451	76,5	465	78,7	471	80,5	457	77,5
Подготовительные и заклучительные ра- боты	79	13,0	47	8,0	79	13,0	87	14,9	100	17,0	86	14,8	80	13,0	94	16,0
Отдых	38	6,5	38	6,5	38	6,5	38	6,5	38	6,5	38	6,5	38	6,5	38	6,5
Итого . .	589	100	589	100	589	100	589	100	589	100	589	100	589	100	589	100

век и в дальнейшем считает целесообразным работать двумя бригадами по пять человек.

Образцовая работа т. Дюковой обеспечивает бригаде высокие производственные показатели. Бюджет времени в пределах рабочего дня по характеру затрат показан в табл. 2.

Общая выработка бригады т. Дюковой с 5 ноября 1942 г. по 15 января 1943 г. составила 2 640 м³ при средней дневной производительности в 268%.

13 января 1943 г. бригада, воодушевленная героическими успехами Красной армии, заготовила 156 скл. м³ дров, выполнив задание на 780%.

В декабре прошлого года бригада заработала 10 498 руб., или 1 166 руб. в среднем на каждого члена бригады.

Побудители, обеспечивающие т. Дюковой высокую производительность труда:

а) любовь к родине, применение наиболее пока совершенных форм организации труда, соревнование с другими бригадами;

б) совмещение нескольких обязанностей, хорошая сработанность, четкая распорядительность бригадира, отсутствие текучести в бригаде, фронтальная дисциплина;

в) хорошая подготовка и организация рабочего места, разумная разработка лент, технически правильная валка деревьев с применением упорной вилки;

г) одновременность процессов заготовки и очистки мест рубки, значительно повышающая производительность труда бригады

Метод работы Е. Г. Дюковой представляет собой самостоятельное творческое решение ряда вопросов организации труда в зависимости от производственных условий на лесосеке.

Массовый переход леспрохозов на работу бригадами по методу дюковцев явится источником непрерывного роста производительности труда лесорубов и возчиков.

ИНОСТРАННАЯ ТЕХНИКА

Обзор статей в иностранной технической периодике

(Составила С. М. Гаркави по материалам Центральной научно-технической библиотеки Наркомлеса СССР)

Лесозаготовки и лесотранспорт

Изучение техники заготовки баланса (Study of Pulpwood Cutting Technique. „Pulp and Paper Magazine of Canada“, 1941, Vol. 42, № 8, 6, V, стр. 376—378, 1 рис.).

Текст доклада, прочитанного на ежегодном съезде членов секции лесных земель Канадской ассоциации фабрикантов бумаги и древесной массы. Стоимость заготовки баланса составляет не менее 20% общей его стоимости франко-завод, поэтому даже небольшое удешевление заготовки весьма ощутимо. Работа была разбита на три раздела: изучение ручной заготовки баланса, изучение инструментов, используемых для заготовки, и изучение связи между заготовкой и местными условиями работы. Результаты изучения, приведенные в виде предварительного отчета, и таблица общих затрат времени на каждую операцию заготовки, составленная на основании опыта семи предприятий.

Раскряжковка хлыстов на бревна. (A. E. Wackerman, Busking, or Log Masking. „Southern Lumberman“, 1942, Vol. 164, № 2059, 15/1, стр. 49—52, 7 рис.).

Практические указания по раскряжжке хлыстов, подкрепленные эскизами и фотографиями: полная утилизация древесины хлыста (таблица возможных комбинаций длин бревен при распиловке хлыста на три бревна); величина припуска по длине; предотвращение возможности расщепления бревна вдоль по волокну; распиловка хлыста, имеющего развилку; вырезка из хлыста дефектов; раскряжковка хлыстов с большой кривизной; возможность повышения сортности пиломатериалов путем правильной раскряжжки. Правильные и неправильные приемы производства работ.

Окучивание и трелёвка бревен. (A. E. Wackerman, Bunching and Skidding Logs. „Southern Lumberman“, 1942, Vol. 164, № 2061, 15/II, стр. 49—52, 6 рис.).

Методы окучивания и трелёвки бревен в южных и юго-восточных штатах США, где леса и условия заготовки и трелёвки бревен напоминают наши (небольшой диаметр бревен, комбинированная трелёвка бревен запряжками лошадей и тракторами). Два принципа трелёвки: передвижными механизмами и стационарными. Условия применения тракторов для трелёвки (предварительное окучивание, трелёвка хлыстами с последующей раскряжжкой). Особого интереса заслуживают фотографии арочных прицепов и повозок для трелёвки бревен.

Погрузка баланса в суда с помощью транспортера, смонтированного на шаланде. (Loading Pulpwood Ships by Conveyor on S'cow. „Pulp and Paper Magazine of Canada“, 1942, Vol. 45, № 7, VI, стр. 525—526, 6 рис.).

Конструкция транспортера, один конец жолоба которого можно поднимать до угла наклона в 30° или до высоты в 27 фут. (8,23 м) над уровнем воды. Другой конец транспортера соединен шарнирно с палубой шаланды и может быть передвинут по валу вдоль оси шаланды. Ширина жолоба — 4 фута (1,22 м); скорость движения цепи — 100 футов (30,5 м) в минуту; производительность — до 40 кордов (144,96 м³) баланса. Бригада грузчиков состоит из 65 чел., в том числе 40 чел. сбрасывают баланс в воду, а непо-

средственно транспортер обслуживают 25 человек. Транспортер приводится в действие бензиновым мотором в 25 л. с.

Взаимная замена покрышек. (Interchanging Tires. The American Automobile, 1941, Vol. 18, № 6 V, стр. 17).

Для увеличения срока службы покрышек и для предотвращения неравномерного их износа рекомендуется время от времени взаимно заменять покрышки, меняя места их установки на колесах автомобиля; каждый раз во время взаимной замены покрышек следует также использовать для работы запасное колесо с новой покрышкой. В заметке указан порядок взаимной замены покрышек и в том случае, когда все покрышки имеют одинаковый рисунок насечки на своих поверхностях, и тогда, когда рисунок насечки на передних колесах отличается от рисунка насечки задних колес.

Восстановление изношенных деталей. (Reclamation of Worn Parts. Modern Transport, 1942, Vol. 47, № 1220, 1/VIII, стр. 9, 3 рис.).

Описание методов восстановления деталей грузовиков, автобусов и других транспортных средств, применяемых на ремонтных предприятиях Лондонского совета пассажирского транспорта: протачивание шеек валов и цилиндров; нанесение слоя металла на изношенные места путем электро- и газовой сварки, гальванопластики, разбрызгивания горячего металла и т. д. Восстановление радиаторов, шарикоподшипников, шестеренок, валов и других деталей автотранспорта. Фотографии образцов и процесса восстановления автомобильных деталей. Эффективность применения описанных методов.

Графический метод вычисления сметных расходов на производство лесозаготовительных работ. (A Graphic Method of Computing Estimates Logging Costs for Fir Region „West Coast Lumberman“, 1942, Vol. 69, № 4, IV, стр. 36—39, 5 рис.).

Две диаграммы: 1) Определение стоимости заготовки бревен, 2) Определение стоимости вывозки бревен, составленные на основе материала, полученного от широкого изучения всех факторов заготовки и вывозки бревен на многих лесозаготовительных участках в районе произрастания дугласовой пихты. Все работы по изучению данного вопроса и составлению диаграмм выполнены сотрудниками Департамента внутренних дел США. Точные примеры определения сметной стоимости заготовки и вывозки бревен графическим путем.

Газогенераторные установки и топливо

Конструктивные особенности газогенератора фирмы «Бритиш газоджен лимитед» (Перевод ЦНТБ № 1842) (Special Features of British Gasogene Units. Motor Transport, 1942, Vol. 75, № 1955, 19/VIII, стр. 2, 1 рис.).

Эскиз и краткое описание нового фильтра для транспортного газогенератора. Новый фильтр имеет следующие особенности: в нижнюю камеру фильтра дувается особое пылевидное вещество, которое соединяется с пылью и золой, вносимыми в камеру газом. Эта смесь оседает на фильтровальных плоскостях, а по мере накопления отстает от них и падает вниз. Нижняя часть фильтра обогревается выхлопными газами, что предотвращает опасность засорения фильтровальной материи. Эффективность очистки газа достигает 97—99% даже при влажности поступающего газа, равной 10%.

Древесиноведение

Древесина и металл (H. D. Tiemann, Wood and Metall. „Southern Lumberman“, 1942, Vol. 164, № 2059, 15/1, стр. 52—54, 4 рис.).

Автор освещает некоторые преимущества, присущие древесине, по сравнению с металлом, особенно ценные в тех случаях, когда большое значение имеет вес. Главный недостаток древесины — способность разбухать и усыхать и меры борьбы с этими явлениями. Сравнение строения древесины и металлов путём рассмотрения микрофотографий. Причины, почему древесина при том же весе, как сталь, является более жёсткой и более крепкой при работе на изгиб в поперечном направлении. Сравнение физико-механических свойств древесины ели и стали. Возможность использования в строительных конструкциях слоистого дерева и фанеры-переклейки.

Фанерное производство

Усовершенствованный фанерный завод. (All Grades or Plywood Produced in a Modernized Plant of Canadian Western Lumber Co Limited. „British Columbia Lumberman“, 1941, Vol. 25, № 7, VII, стр. 51—60, 11 рис.).

Описание одного усовершенствованного фанерного завода на побережье Тихого океана, вырабатывающего различные виды и сорта фанеры из дугласовой и канадской ели (хемлока). Схема распланировки и расстановки оборудования в производственном помещении, описание установленного новейшего оборудования и производственного процесса. Из установленных в последнее время станков особо отличаются: 1) большой производительности лущилка КОЭ для разлущивания толстых 10-футовых (3,048 м) чураков; лущилка обслуживается шестиленточным конвейерным столом; 2) гигантский горячий пресс с 15 промежуточными; 3) усовершенствованные клеевые вальцы, расположенные по обе стороны пресса и соединённые с прессом роликовой подачей.

Краткое описание производственного процесса — от операций на бирже (складе) сырья до выхода готовой продукции. Чураки подаются механически лебёдкой (краном) мощностью 5 т, окорка производится на усовершенствованных окорочных станках.

Указывается на расширение областей применения фанеры, в частности на выработку водостойких фанерных панелей в строительстве жилых домов.

Гнутые детали из фанеры (Moulding Plywood Parts. „Canadian Woodworker“, 1941, Vol. 41, № 6, VI, стр. 31—32, 4 рис.).

Стадии производства целых гнутых деталей из фанеры. Краткое изложение трёх методов выполнения деталей для самолётов (фюзеляжей, крыльев, хвоста и т. д.) из фанеры с применением резиновых или вакуумных камер. Новая модель самолёта Комитт Аэроаутикал Корпорейшен, за исключением мотора, целиком выполнена из фанеры и древесины.

В начале использования вакуумных камер деревянные детали, смазанные клеем, схватывающимся в холодном виде, помещались внутри камеры и покрывались шпоном. Теперь для крупных деталей применяется формование между двумя формами. Во внутреннюю форму помещается резиновая камера, раздуваемая воздухом, горячей водой или паром, и сжимающие формы и деталь. Таким способом выполняются половинки фюзеляжей. В других случаях фанерные детали (крылья, элероны, детали хвоста) находятся внутри резиновой камеры, помещаемой в другую камеру, в которой развивается давление (без вакуума). Для скрепления гнутой фанеры камера помещается внутри подготовленной к работе детали.

Для всех стадий обработки фанеры в настоящее время применяются станки и инструменты высокой производительности и большой точности (Highly Productive Precision Machines Now Available for Practically All Veneering and Plywood Manufacturing Operations. „Canadian Woodworker“, 1941, Vol. 41, № 6, VI, стр. 33—36, 3 рис.).

Существующие типы станков и инструментов усовершенствуются и частично заменяются новыми. Наряду с сушильными прессами горячих плит старого типа работают механические сушилки тоннельного типа. Электрические винтовые прессы соперничают с гидравлическими прессами.

Краткая характеристика новых типов фуговальных станков, обрезных станков для одновременной обрезки фанеры с двух сторон, шестибарабанных шлифовальных станков.

Древесина в самолётостроении (Wood in Aircraft Production. „Canadian Woodworker“, 1942, Vol. 42, № 6, VI, стр. 27—28, 46, 3 рис. + 3 рис. на стр. 26).

Краткие сведения об использовании древесины для изготовления самолётов легких типов на канадском предприятии: вырезывание образцов из каждого бруска ели, сборка деталей, склеивание и скрепление их гвоздями и шурупами; оклейка деталей материей; отделка наружных поверхностей лаком; применение листов фанеры-переклейки клиновидного сечения (у одного края лист фанеры имеет толщину в $\frac{1}{4}$ " (12,7 мм), а у другого — $\frac{3}{16}$ " (4,8 мм); оборудование деревообделочного и экспериментального цехов (автоклав склейки фанерных деталей криволинейной формы синтетическими смолами, коротковолновая установка для электросушки деталей и др.).

Учебный самолёт «Виктори» (Victory Trainer. „Modern Plastics“, 1942, Vol. 19, № 5, стр. 42—43, 4 рис.).

Описание нового типа учебного самолёта, изготовленного целиком из дерева и фанеры-переклейки, склеенной в особых формах клеями из синтетических смол. Иллюстрации и краткое описание некоторых процессов производства: изготовление клеёного фюзеляжа из двух равных частей, несущих плоскостей и других комбинаций. Размах крыльев самолёта равен 30'4" (9,24 м), длина — 25'4" (7,72 м), высота—79" (2,35 м), а вес без нагрузки—1 656 фунтов (750 кг). При установке мотора в 175 л. с. самолёт развивает скорость в 165 миль (264 км) в час.

Самолёты из фанеры-переклейки и из пластмассы (H. W. Perry. Plywood and Plastic Construction. „Flight“, 1942, Vol. 42, № 1759, 10/IX, стр. 289—291, 8 рис.).

Краткое описание процесса, называемого «видал», применяемого для склейки синтетическими смолами фюзеляжей и других деталей самолётов, изготовляемых из фанеры. Описание ряда производственных процессов, принятых фирмами, выпускающими фанерные самолёты. Фанерные детали склеиваются в автоклавах под воздействием давления от 20 до 50 англ. фунт./кв. д. (1,4—3,5 кг/см²) и температуры в 190—300°F (87,8—148,9°C) в зависимости от типа детали. Фюзеляж для учебного одномоторного самолёта весит всего лишь 72 фунта (32,66 кг).

Детали самолётов из древесных пластиков (C. L. Bates. Manufacturing Wood-Plastic Airplane Parts. „Aviation“, 1942, Vol. 41, № 1, 1, стр. 82—83, 182, 4 рис.).

Способ производства таких деталей самолётов, как половые плиты, столтики, откидные полочки, внутренние перегородки и т. д., из фанеры, склеенной феноловыми клеями по процессу фирмы «Плексвиз К^о». Преимущества фанерных деталей перед металлическими: лучшая отделка поверхностей, простота процесса производства, дешевизна, наличие большого количества сырья, возможность производства деталей на любом деревообрабатывающем предприятии, меньший вес деталей по сравнению с металлическими, возможность производства деталей криволинейной формы.

Производство лыж

Лыжи для американской армии („Working Skis for U. S. Troops. „Modern Plastics“, 1942, Vol. 19, № 9, V, стр. 50—51, 108, 6 рис.).

Краткое описание двух технологических процессов производства лыж из фанеры, склеенной феноловыми клеями. Одна фирма изготавливает лыжи из шести слоёв фанеры (три слоя сверху и три — снизу) и из среднего вкладыша клиновидного сечения. Эти лыжи имеют продольные металлические полоски, прикреплённые снизу, и окрашены сверху белой краской. Лыжи склеиваются в автоклавах после их закрепления на специальных формах. Другая фирма изготавливает лыжи из фанерок толщиной $\frac{1}{16}$ "— $\frac{1}{8}$ " (1,6—3,2 мм) склеенных фенолформальдегидовым клеем.

Тара и упаковка

Высокопроизводительные станки для изготовления деревянных ящиков (Highly Productive Multi-Operation Box Making Machines. „Canadian Woodworker“, 1942, Vol. 42, № 6, VI, стр. 41—42, 3 рис.).

Краткие конструктивные данные о станках, применяемых для изготовления сырьевых ящиков: Сколоточный станок, способный забивать до 24 гвоздей одновременно. Производительность такого станка 125—150 ящиков в час. Размеры сколачиваемых ящиков от 11 $\frac{1}{4}$ " × 11 $\frac{1}{4}$ " × 34" (292 мм ×

× 292 мм × 863,5 мм) до 13 1/4" × 13 1/4" × 40 1/2" (336,5 мм × 336,5 мм × 1028,7 мм) по паружному обмеру. Станок для скотки головок снарядных ящиков, одновременно забивающий четыре гвоздя; производительность — 76 ударов в минуту, или 500—550 головок в час. Станок для привёртывания к снарядным ящикам петель. Этот станок имеет четыре головки для одновременного привёртывания шурупами одной петли к крышке снарядного ящика.

Какие древесные породы наилучшие для выработки оборонной тары. (T. A. Carlson, "What Woods are Best for Military Snipping Boxes?" "Modern Packages", 1942, Vol. 15, № 6, 11, стр. 41, 96, 1 рис.).

Результаты исследований, проведенных Мэдиссонской лабораторией лесных продуктов в указанной области. Список древесных пород, разбитых на четыре группы, и краткие характеристики этих пород, имеющих отношение к производству тары: способность удерживать гвозди, тенденция раскалываться гвоздями и др. В 1-ю группу вошли самые мягкие из древесных пород — и хвойные и лиственные, во 2-ю — более тяжёлые из мягких пород, в 3-ю — твёрдые породы умеренной плотности и в 4-ю — самые плотные твёрдые породы. Исследования показали, что наиболее важными факторами в производстве тары являются вид, размер и способ размещения гвоздей.

Станки и инструменты

Быстроходная электрифицированная ручная циркулярка. (Hugl-Speed Electric Saw, "The Woodworker" (U. S. A.), 1941, Vol. 60, № 4, VI, стр. 44, 1 рис.).

Конструкция циркулярки фирмы «Портер-Кейбл Машин К^о», модель К-65, оборудованной 6 1/2" (165,1 мм) пильным диском, способным распиливать пиломатериалы толщиной до 2" (50,8 мм) и весящей всего лишь 15 1/2 фунт. (7,2 кг). Циркулярка оборудована универсальным мотором мощностью 3/4 л. с. Благодаря наличию особой формы фрезерных зубьев червячной передачи коэффициент полезного действия мотора достигает 98%. Основание циркулярки, которым она опирается на распиливаемый материал, можно поднять или опустить для регулировки глубины реза, а также наклонить до угла в 45°.

Комбинированный круглопильно-фугочный станок. (Combination Saw-Jointer, "The Wood-Worker" (U. S. A.), 1942, Vol. 60, № 11, I, стр. 52, 1 рис.).

Конструкция станка фирмы «Бойс-Крэйп К^о», который можно использовать для одновременной работы круглой пилой и фуганком или для работы только одной пилой или фуганком. Такой станок оборудуется электромотором мощностью до 1 1/2 л. с., приводящим в действие оба режущих инструмента. На станке можно выполнять практически все деревообделочные операции: все виды распиловки, фуговку, обрезку фальца, выборку дорожек и т. д. Станок передвижной, и в станке его даже нет отверстия для фундаментных болтов.

Новый фасонно-фрезерный сверлильный станок револьверного типа. (New Turret-head Router, "Canadian Woodworker", 1942, Vol. 42, VI, стр. 38, 1 рис.).

Конструкция станка фирмы «Онсрад Машин Уоркс», модель WR-5, оборудованного пятью универсальными головками для закрепления шарошек и сверл. Станок снабжён револьверной головкой и благодаря этому на нём можно обрабатывать детали, не снимая их со стола станка. Каждая из пяти головок имеет индивидуальный электромотор, делающий при установке сверла 3600 об/мин., а при установке шарошек — 14700 об/мин. Каждую головку можно переставлять вверх и вниз на величину в 3" (76,2 мм) и в обе стороны — на 3 1/2" (88,9 мм). Стол станка может переставляться в горизонтальном направлении на 11" (279,4 мм) и в вертикальном — на 6" (152,4 мм). Станок выполняет работу по шаблону.

Операции, выполняемые на фасонно-фрезерном станке и шаблоны, используемые для обработки деталей. (J. Pittung, Router operations and Working forms, "The Wood-Worker" (U. S. A.), 1941, Vol. 60, № 4, VI, стр. 38—40, 4 рис.).

Эффективность и экономичность работы фасонно-фрезерного станка (разбор конкретного примера обработки деталей на упомянутом станке и на ряде других деревообрабатывающих станков). Стоимость ножей и резцов фасонно-фрезерного станка и стоимость точки и содержания их в порядке. Виды шаблонов, применяемых для обработки деталей на этом станке. Способ изготовления типичного шаблона для обработки деталей (выбор материала для изготовления шаблона, способы уменьшения износа шаблонов и другие сведения).

Двухшпиндельный сверлильный станок (Double-Spindle Borer, "The Wood-Worker" (U. S. A.), 1941, Vol. 60, № 4, VI, стр. 44, 1 рис.).

Краткое описание станка фирмы «Ньютон Манюфэктуринг К^о». Основное отличие станка в том, что настройка его для работы может быть выполнена очень быстро без необходимости применения гаечных ключей или других каких-либо инструментов. Подача стола с обрабатываемой деталью к сверлам производится с помощью нажимаемой ногой педали, а обратный отвод стола — за счёт действия особой пружины. Стол станка оборудован быстродействующим зажимом для удержания обрабатываемых деталей.

Ленточный шлифовально-обдирочный станок (Belt Sandef-Grinder, "The Wood-Worker" (U. S. A.), 1942, Vol. 60, № 11, I, стр. 52, 1 рис.).

Конструкция новой модели станка фирмы «Портер-Кэйбл К^о», снабжённого шлифовальной лентой шириной 4" (101,6 мм). На станке можно производить и сухую и мокрую шлифовку. В последнем случае на станке устанавливается абразивная лента с феноловой намазкой. Станок способен работать в качестве вертикального и горизонтального, и на перестановку его требуется очень мало времени. Электромотор мощностью в 3/4 л. с. с числом оборотов 1725 в минуту соединён непосредственно с валиком шлифовальной ленты и даёт последнюю скорость движения, равную 3400 пог. фут. (103,6 пог. м) в минуту.

Точильный станок для стамесок, зубил, железок, рубанков и тому подобных инструментов. (Edge Tool Grinder, "The Wood-Worker" (U. S. A.), 1941, Vol. 60, № 4, VI, стр. 44—45, 1 рис.).

Конструкция станка фирмы «Стэнли Электрик Уоркс», снабжённого особым мотором, дающим малое число оборотов. Это необходимо для того, чтобы при точке инструментов не могла быть опущена сталь, из которой они изготовлены, т. е. чтобы не могла быть потеряна заточка. Станок имеет два наждачных круга, закрытых рамками со стеклом. В рамках находятся электролампы местного освещения, включаемые и выключаемые автоматически одновременно с включением электромотора станка. Наждачные круги заключены в колаки, соединённые с эксгаустером для отсоса пыли.

Пневматическая вайма для корпусных изделий. (Air Operated Gase Clamp, "The Wood-Worker" (U. S. A.), 1942, Vol. 60, № 11, I, стр. 52, 1 рис.).

Конструкция новой модели пневматической ваймы фирмы «Блэк Браз К^о» серии 500. Такая вайма изготавливается различных размеров и имеет следующие преимущества: централизованное управление, смонтированное на передвижной плите вместо стационарной. Это значительно уменьшает количество шагов, необходимых для регулирования силы сжатия собираемого изделия. Передвижная плита снабжена цилиндром для сжатого воздуха диаметром 8" (203,2 мм) и с ходом поршня в 4" (101,6 мм). Вайма развивает силу сжатия в 2 т. Клапан управления, регулятор и манометр смонтированы на самом цилиндре.

АДРЕС РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЬСТВА:

Москва, Балчуг, № 22, телефон В-83-07

Ответственный редактор М. И. Салтыков

Л21386.

Изд. № 2

Формат бумаги 50×92 (1/8)

Знаков в 1 п. л. 80 000

Объем 3 п. л.

Уч.-изд. л. 6.

Сдано в набор 12/II 1943 г.

Подп. к печ. 6/III 1943 г.

Зак. 307. Тираж 4.000

Вологодская областная универсальная научная библиотека
Гид. Профиздата. Москва, Крутицкий вал, 18.
www.booksite.ru

Лесотехническая литература

Имеются на складе Гослестехиздата

Книги

1. Аксенов П. П., Памятка для рабочего на фуговальном станке, ц. 30 коп.
2. Александров П., Изобретатель Н. Д. Снетков, ц. 30 коп.
3. Андреев М. П., Руководство по постройке и текущему содержанию конно-рельсовых лесовозных железных дорог колеи 750 мм, ц. 3 руб.
4. Басанцев К. А., Руководство по отбору и переработке на авиапиломатериалы горбылей и досок, ц. 70 коп.
- 4а. Басанцев К. А., Сушка и хранение хвойных авиапиломатериалов в естественных условиях и примитивных сушилах, ц. 70 коп.
5. Бодров Б. А., Лесная мелиорация, ц. 9 р. 80 к.
6. Бултышкин А. П., Таблица расчета зарплат лесорубов, ц. 30 коп.
7. Быков Н. П., Как построить сушилку системы Быкова, Чистова и Лавриновича, ц. 70 коп.
8. ВНИТОЛЕС, Вильке Г. А., Пособие для пилопра на лесозаготовках.
9. ВНИТОЛЕС, Экономия жидкого топлива на лесозаготовках, ц. 40 коп.
10. ВНИТОЛЕС, Реставрация деталей тракторов и автомобилей.
11. ВНИТОЛЕС, Памятка лесоруба, ц. 25 коп.
12. ВНИТОЛЕС, Памятка пилопаера на лесозаготовках, ц. 25 коп.
13. Гарузов Б. И., Переносные деревянные дороги с автомобильной тягой, ц. 40 коп.
14. Гутерман М. Н. и Шодэ Г. А., Пособие для освоения повышенных посылок на лесопильных рамах, ц. 1 р. 80 к.
15. Дмитриев Т. П., Тракторная база Баджейского мехлесопункта, ц. 70 коп.
16. Желудков А. Г., Сортировка древесины на лесозаготовках, ц. 4 р. 75 к.
17. Зеленский С. В., Лесовозные железные дороги колеи 750 мм, ц. 6 руб.
18. Инструкция по пучковой погрузке древесины на тракторные сани, ц. 60 коп.
19. Инструкция по хранению березовых ложевых болванок летней заготовки, ц. 40 коп.
20. Инструкция по техническому обслуживанию газогенераторных тракторов ЧТЗ СГ-65 и СГ-60, ц. 1 р. 50 к.
21. Инструкция по приготовлению торцевых влагозащитных замазок, ц. 70 коп.
22. Инструкция по применению заменителей высокооловянистых баббитов и антифрикционных чугунов, ц. 90 коп.
23. Инструкция по влажному хранению березового сырья в лесу и на складах, ц. 80 коп.
24. Ионов Б. Д. и др. Руководство по конной трелевке, ц. 3 руб.
25. Корушев И. И., Маскировка зеленой растительностью, ц. 70 коп.
26. Кошарновский Н. А., Таблица объема круглых лесоматериалов, ц. 60 коп.
27. Кошарновский Н. А., Таблица объема досок и брусков, заготавливаемых по ОСТ 7089, ц. 40 коп.
28. Лапин Ф. И. и Шаталов Н. М., Организация производства мехлесопункта, ц. 5 р. 30 к.
29. Лебедев А. Н., Водный транспорт леса, ц. 9 р. 80 к.
30. Лекторский Д. Н., Пропитка древесины, ц. 9 р. 20 к.
31. Лесхимпроект, Памятка по заготовке осмола, ц. 15 коп.
32. Лесхимпроект, Смоло-скипидарная установка (Ветлужская печь-сушилка), ц. 2 руб.
33. Лесхимпроект, Смоло-скипидарная установка (Минская реторта).
34. Лесхимпроект, Печь-кожуховка.
35. Лесхимпроект, Вятский котел.
36. Лесхимпроект, Дегтекурная установка.
37. Лукашев А. А., Памятка для рабочего по сушке шпона, ц. 30 коп.
38. Лукашев А. А., Памятка для рабочего на варочном бассейне, ц. 30 коп.
39. Манжос Ф. М., Фрезерные станки и их эксплуатация, ц. 3 р. 15 к.
40. Меньшиков И. А. (ВНИТОЛЕС), Пуск автотранспортного двигателя зимой с применением безугарного угля, ц. 80 коп.
41. Нормы выработки по заготовке, трелевке и вывозке леса, ц. 1 р. 20 к.
42. Негин К. И., Сухая перегонка дерева, ц. 8 руб.
43. Осадчий В. Г., Заделка пороков древесины и дефектов ее обработки, ц. 40 коп.
44. Осипов В. Д. и Соловьев Н. С., Краткая инструкция по спаренной эксплуатации автомобильного парка.
45. ОСТ 7000, Пиломатериалы хвойных пород, доски и бруски, ц. 70 коп.
46. Пирогов П. К., Путь тракториста-газогенераторщика, ц. 55 коп.
47. Попов Д. А., Сухопутный лесотранспорт, т. 1, ц. 14 руб.
48. Правила технической эксплуатации перегружателей системы Гриднева, ц. 1 р. 15 к.
49. Правила технической эксплуатации сплотовых машин, ц. 1 р. 55 к.
50. Правила по технике безопасности и производственной санитарии:
а) в лесопильной, деревообделочной и мебельной промышленности, ц. 1 р. 90 к.,
б) на канифольно-скипидарных заводах, ц. 55 коп.,
в) на заводах древесноволокнистых плит, ц. 55 коп.,
г) в спичечной промышленности, ц. 75 коп.
51. Прилуцкий А. В., Техника безопасности на сплаве леса, ц. 2 руб.
52. Прилуцкий А. В., Восстановительные работы на сплавных реках, ц. 1 руб.
53. Прилуцкий А. В., Пособие для сплава сортиментов спецзаказов, ц. 1 р. 20 к.
54. Проскуряков Н. Ф., Пособие по минимуму для ножедочей и пилоточей фанерного завода, ц. 2 р. 10 к.
55. Рейнберг С. А., Складское дело, ц. 12 р. 25 к.
56. Рожин И. Д., Ручная сплотка, ц. 20 коп.
57. Рослеспромпроект, Временные правила строительства и эксплуатации лесовозных снежных и ледяных дорог с конной тягой, ц. 2 р. 50 к.
58. Рыбкин Ф. Ф., Расчеты процессов и аппаратов лесохимического производства, ц. 10 руб.
59. Сахаров М. Д., Лыжное производство, ц. 3 р. 50 к.
60. Сборник действующих стандартов на пиломатериалы, ц. 10 р. 30 к.
61. Сборник стандартов на продукцию лесозаготовок (составитель И. М. Эстрин), ц. 7 руб.
62. Словарь лесотехнический англо-русский и русско-английский, ц. 6 р. 60 к.

ВОЛОГОДСКАЯ

РАЙОННАЯ

63. Смольников Н. И., Шуровка и уход за топкой печи Шварца, ц. 1 руб.
64. Справочник-ценник, ц. 15 р. 50 к.
65. Справочник по нормативам расходования ремонтных материалов для самоходного флота на лесосплаве, ц. 4 руб.
66. Справочник по единым нормам и оплате труда на работах по погрузке и разгрузке лесоматериалов, ц. 1 р. 50 к.
67. Стогов Б. Н., Станочник-бригадир окорочного станка, ц. 2 р. 85 к.
68. Судейкин Г. С. и Слудский Н. Ф., Вреднейшие насекомые и грибные болезни леса, ц. 13 руб.
69. Технические условия проектирования и строительства лесозаготовительных предприятий на базе лесовозных дорог, ц. 7 руб.
70. Тимофеев В. П., Использование лесорубочных остатков и очистка мест рубок, ц. 1 р. 20 к.
71. Трубецкой В. А. и Кужин Н. И., Материалы по ремонту узкоколейных паровозов, ц. 10 р. 50 к.
72. Ученев Б. М., Производство строганых материалов, ц. 4 р. 75 к.
73. Фролов Г. М., Уксусная кислота, ц. 5 р. 05 к.
74. Химлессырье, Техническая инструкция по подсоске, ц. 2 р. 50 к.
75. Ходоровский К. К., Пособие для лесоруба, ц. 1 р. 50 к.

76. ЦНИИМЭ, Инструкция по механической заготовке ложевых болванок и лыжных брусков, ц. 80 коп.
77. ЦНИИМЭ, Заготовка круглого леса сортиментами (технологическая карта), ц. 10 коп.
78. ЦНИИМЭ, Конная трелевка на саних «юмпари» (технологическая карта), ц. 10 коп.
79. ЦНИИМЭ, Хлыстовая заготовка леса (технологическая карта), ц. 10 коп.
80. Чалов Н. В., Утилизация побочных продуктов газификации древесины, ц. 1 р. 35 к.
81. Шемякин С. Н., Внутриводской транспорт деревообрабатывающих предприятий, ц. 9 р. 10 к.

Плакаты

1. Береги лес от огня, ц. 3 руб.
2. Валка и раскряжевка леса поперечной пилой, ц. 3 руб.
3. Лесоруб, правильно работай топором, ц. 3 руб.
4. Не допускай разноса и утери древесины на сплаве, ц. 3 руб.
5. Подсочник, работай по-белоглазовски, ц. 3 руб.
6. Производство деревянной подошвы, ц. 3 руб.
7. Лесоруб, работай лучковой пилой, ц. 2 руб.
8. Расчетные постова на распиловку шпал, ц. 2 руб.
9. Уход за вагонными буксами, ц. 3 руб.