

А
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ
МЕХАНИЗАЦИИ И ЭНЕРГЕТИКИ ЛЕСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
ЦНИИМЭ

10

М. И. КИШИНСКИЙ

634.93
X. 46

ПОЕЗДНАЯ ВЫВОЗКА ЛЕСА
АВТОМОБИЛЯМИ
НА САННЫХ ПРИЦЕПАХ



61983
61983
36.834

481



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ЛЕСОТЕХНИЧЕСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

МОСКВА 1938

А

М. И. КИШИНСКИЙ

634.93
К. 46

ПОЕЗДНАЯ ВЫВОСКА ЛЕСА
АВТОМОБИЛЯМИ
НА САННЫХ ПРИЦЕПАХ

ОПЕЧАТКИ

Страница	Строка	Напечатано	Должно быть
11	10 снизу	30—50%	50—65%
17	7 сверху	автомобиля	автопоезда
26	1 снизу	верхнего поперечного бруса 5	среднего поперечного бруса 4
58	9 „	недостаточно	больше, чем на 0,5 м
60	5 сверху	15—12 км/час	14—16 км/час
61	1 снизу	от 0 до—15°Ц	от—4° до—10°Ц

М. И. Кишинский



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ЛЕСОТЕХНИЧЕСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

МОСКВА 1938

А

В книге приведены: метод определения нагрузки на рейс автопоезда; данные о наилучшем распределении груза между автомобилем, полуприцепом и комплектом саней; описание санного прицепного состава для поездной автомобильной вывозки лесоматериалов. Книга передает опыт двух механизированных лесопунктов и предназначена для производителей, работающих на лесовозных автодорогах.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
Введение	3
Глава I. Условия вывозки леса автопоездами	6
Глава II. Нагрузки на рейс автопоезда	11
Глава III. Распределение нагрузки автопоезда	17
Глава IV. Саный прицепной состав	22
Глава V. Дороги для автопоездов	34
Глава VI. Организация погрузки и разгрузки автопоездов	47
Глава VII. Движение автопоездов	56
Литература	63

Ответ. редактор Н. Мартынов

Техн. редактор А. С. Плахова

Москва. Уполн. Главлита Б—35042

Сдано в набор 19/XII 1937 г.
Объем 4 п. л. — 4,3 уч. авт. л.
Индекс 4241
Тираж 5000

Подписано к печати 19/III 1938 г.
Формат бумаги 60 × 92 (1/16)
Знаков в печ. листе 47 200
Заказ типографии 1222

Типография Профиздата. Москва, Крутицкий вал, 18.

ВВЕДЕНИЕ

Неудовлетворительная работа механизированных лесопунктов в связи с вредительскими действиями врагов народа, некомплексностью и недостаточным развитием механизации лесоразработок привели к недопустимому отставанию лесоразработок.

Плохое использование автомобиля и недостаточное внедрение автотранспорта на лесовывозке по Наркомлесу за I квартал 1937 г. характеризуется следующими данными: вывезено автомобилями 1 642 тыс. пл. м³, план выполнен на 66%, удельный вес автотранспорта — 2,8%, удельный вес автотранспорта по отношению к механизированной вывозке — 10,3%.

По плану третьей пятилетки число автомобилей на лесовывозке увеличится в несколько раз, поэтому работа автотранспорта должна быть резко улучшена.

Чтобы в кратчайший срок ликвидировать недопустимое отставание лесной промышленности, необходимо максимально использовать все имеющиеся ресурсы; между тем на лесовозном автотранспорте совершенно не использованы те громадные производственные возможности, которые дает применение поездной автомобильной вывозки.

Возможность перевозки на автомобилях больших грузов при поездной вывозке с применением колесного (летом) или санного (зимой) прицепного состава доказана проведенными еще в 1934—1935 гг. опытами и практикой передовых лесовозных дорог.

Но вывозка автопоездами, дающая громадные возможности перевыполнения плана и экономии горючего, до сих пор еще не проводится в широком масштабе. В I квартале 1937 г. в Кондопожском механизированном лесопункте Кареллеса вывозка поездами производилась только двумя автомобилями ЗИС-5, в других районах в системе Наркомлеса совершались лишь единичные поездки. Широко применялась поездная вывозка в Озерском лесотранхозе Запсибтранлеса Томской железной дороги.

Вывозка автопоездами в летних условиях тормозилась иногда недостатком колесных полуприцепов и повозок, а также временными затруднениями с резиной. Обеспечение же зимней поездной лесовывозки санными полуприцепами и прицепными санями зависит только от работников лесной промышленности.

Поэтому необходимо еще в зимнем сезоне 1937—1938 гг. увеличить вывозку автопоездами на всех автолесовозных доро-

гах, на которых по условиям климата и рельефа возможна эксплуатация автопоездов с санным прицепным составом.

Практика эксплуатации санных автопоездов в Кондопожском механизированном лесопункте Кареллеса и Озерском лесотранспорте Запснотранлеса доказала возможность перевозки на автомобилях ЗИС-5 очень больших грузов. Кроме того, были выяснены условия, необходимые для достижения наибольшей производительности автомобилей при зимней поездной вывозке.

Увеличению нагрузок на рейс при сохранении высокой технической скорости движения автопоездов способствуют:

- 1) отличное состояние зимнего пути;
- 2) благоприятные продольный профиль и план дороги;
- 3) правильное распределение нагрузки автопоезда на автомобиль и санный прицепной состав;
- 4) высокая квалификация шоферов и хорошее состояние автопарка;
- 5) обеспеченность соответствующими санными полуприцепами и комплектами саней для поездной вывозки.

Вследствие недостаточной организованности простои автомобилей при поездной вывозке были крайне велики, что резко снижало объем вывозки.

Чтобы уменьшить простои и увеличить число рейсов автопоездов, необходимо:

- 1) пользоваться сменными санными прицепными составами (полуприцеп мод. А и комплект саней мод. Б);
- 2) применять станки-домкраты для предварительной погрузки полуприцепов;
- 3) механизировать погрузку посредством различных кранов, автодерриков или применять конные деррики и эстакады;
- 4) механизировать разгрузку или рационализировать ее устройством наклонного пути для быстрой разгрузки автопоездов с последующей штабелевкой;
- 5) правильно организовать работу складов, подчинив график погрузочно-разгрузочных работ графику движения автопоездов и прикрепив к каждому погрузочному складу определенные автомобили;
- 6) создать достаточный фронт погрузки на погрузочных складах, не менее трех путей на разгрузочном складе, и содержать в отличном состоянии пути на всех складах;
- 7) устранить аварии автопоездов в пути.

На каждом участке работ необходимо создать постоянные бригады кадровых рабочих (грузчиков, путевых рабочих, по ремонту санного прицепного состава и т. д.), организовать техническую учебу всего персонала и особенно рабочих-стахановцев для повышения их квалификации и дальнейшего роста.

Опыт двух стахановских лет показывает, что там, где хозяйственники и инженеры непрестанно улучшают организацию производства и создают надлежащие условия для работы людей и механизмов, там действительно растет и ширится стахановское движение.

В настоящей работе кратко приведены основные положения по организации зимней эксплуатации автопоездов.

В книге разбирается не весь комплекс вопросов лесовозного автотранспорта, а только некоторые специфические вопросы, связанные с поездной зимней вывозкой на грузовиках ЗИС-5 и ЗИС-13 (на основе опыта двух мехлесопунктов).

Работа составлена частично по материалам наблюдений научных сотрудников ЦНИИМЭ Н. А. Шопина, Г. Г. Шербакова и И. Е. Кудрявцева. Наблюдения проведены в январе — марте 1937 г. на Озерской и Кондопожской автодорогах. Частично использованы также отчеты КНИИМЭ за 1934 и 1935 гг.

Необходимость выпуска советского грузового автомобиля-тягача лесовозного типа, несомненно, назрела. Такой грузовик должен быть оборудован коником, снабжен приспособлением для сцепки тягача с полуприцепом, демультипликатором и т. п. В автомобиле-тягаче лесовозного типа должно быть соответственно изменено передаточное число заднего моста, применена специальная рама, усилен радиатор, введены покрывки специального профиля, увеличивающие сцепление ведущих колес автомобиля с дорогой, и т. д.

На обычных грузовиках ЗИС-5 и ЗИС-13 целесообразно усилить на несколько листов задние рессоры, применять шины увеличенного размера (36×8) и использовать демультипликатор (от ЗИС-6). Как указывает НАТИ, работа автомобиля с большими нагрузками сопровождается некоторым уменьшением срока его службы. Поэтому при поездной вывозке особое внимание должно быть уделено организации технического обслуживания и ремонта автомобилей.

Многие вопросы поездной автомобильной вывозки еще не проверены на практике, например окончательный выбор типа санных полуприцепов и комплектов саней (однородные сани), рациональная организация разгрузки автопоездов без простоя автомобилей и т. д. Недостаточно изучены также вопросы общей организации технологического процесса при поездной автомобильной вывозке. Совершенно не изучены вопросы износа деталей автомобиля при поездной вывозке.

Исследование этих вопросов и составление полного руководства по автомобильному лесотранспорту входят в задачи ЦНИИМЭ на ближайшее время.

Считая, что быстро и полно разрешить актуальнейшие вопросы организации лесного автотранспорта можно только при коллективном участии работников лесной промышленности, ЦНИИМЭ просит всех работников лесовозных автодорог сообщать свои замечания, изобретения и рационализаторские предложения по зимней поездной автовывозке по адресу: г. Мытищи, Московской области; платформа Строитель, ЦНИИМЭ, группа автотракторного лесотранспорта.