

Генеральному директору  
ООО "ЛПК Сегежский"  
Р.В. Тарасову

Прошу принять в технический  
архив ЛПК на хранение мою  
записку "Об изменениях на Сегежском  
ЛПК - развитии ЛПК - в период  
с 1957 по 1996гг.

на 236<sup>ти</sup> листах в папке (рукопись) -  
прилагается

28.02.2014г

Мадрин

Мадрин В.И.  
с 1963г по 1996год главный  
конструктор КБ Сегежского ЛПК  
или и.о. главного конструктора

Вход. № 362

"11" 03 2014 г.

В. И. Шадрин

Об изменениях  
на Сегезском ЛДК  
— о развитии ЛДК—  
в период с 1957 по 1996 гг.

2013 год

Тришенишвили

137/00

Работал на Сетишском лесном  
- деревообрабатывающем комбинате с ав-  
густа 1957г по ноябрь 1996г.

Последние 37 лет, с декабря 1959г, в кон-  
структорском бюро. Был свидетелем и  
участником почти всех изменений, которые  
были на комбинате в это время

Мне хочется написать о наиболее значимых  
изменениях, произошедших в 2009 году, когда  
на комбинате, с подкреплением ра-

ботников Сетишского музея, готовимся  
отметить то же 70 лет, там 60 лет  
предприятия, когда выяснилось, что

~~многие сведения о строительстве це-  
лов на Сайко-Навалокке в 30-ые годы и  
о производстве венской мебели в 40-е и 50-е годы  
работе цехов в период с 1940-1949г. мне~~

это известно. Когда пришлось поинте-  
ресе, что, если не напишу, если никт-  
о не напишет, то с учетом старшего по

комбинату, многие сведения и до сведения  
еще 20-30 лет и.т.д. уйдут в небытие,  
будут утрачены

В том, чтобы сведения хранившиеся и  
были доступны на заводе, кто по воз-  
можности с ними ознакомился намерено

занести в архивы те кто работал и был  
причастен к каким-то делам, кто ра-  
ботает или будет работать на комби-

нате.



Тема годария наша чин о турции 11  
половине 60х годов Балканой, многого  
новой, позитивной непрерывной работе  
модернизации, к 80ым годам пред-  
приятие стало одним из лучших в  
Министерстве ССР, а в первой по-  
ловине 90х годов после большого  
технологического перевооружения значи-  
тельно укрепило своё положение сре-  
ди лесозажигателей на европейском  
рынке.

В 60ые, 70ые, 80ые и в первой поло-  
вине 90х годов специалистами техни-  
ческих служб, специалистами и техноло-  
гами, в своё время внесли весомый  
вклад в совершенствование производств,  
в развитии кадрами

В том, что называлось в переписке де-  
-режиссерской дель, можно не сомневать-  
ся, но времени можно быть недостаточ-  
но. Если требуется что-то знать  
точно, то необходимо дополнительно кон-  
сультироваться архивными документами,  
напрямую, имеющимися в кб дирекции  
знаю, что <sup>изначально</sup> не лучшим обра-  
зом, <sup>что-то</sup> <sup>в тексте</sup> <sup>предупреждающей</sup> <sup>исправлений</sup>, <sup>удов-</sup>  
летий, <sup>что-то</sup> <sup>переработать</sup>  
но не и мало возможности. вставка со стр 9  
Надеюсь, что данные воспоминания  
когда-то, кому-то окажутся полезными,

особенно, тем, кто будет работать в КТ,  
а также тем, кто будет интересоваться  
каким-то вопросом из истории ком-  
бината, таму кто возможно возьмется  
когда-то написать о делах и людях ЛДК  
или достаточно полно, правдивую  
историю Сеченово ЛДК.

вставка к стр 85

Собираюсь передать то, что напечатано  
для распечатки в нескольких экзем-  
плярах и храню их в техническом  
архиве кабинета, возможно 1<sup>го</sup> - 2<sup>х</sup>  
экземпляров в технической библиотеке

до 1957г  
Известно, что Лесомельный завод на

Лайко-Кавалове проектировался и строил-  
ся, как составная часть Лесомельного  
бината, в период строительства ББВ в  
30-х годах, что 4-х рамный лесомельный  
цех был введен в эксплуатацию в 1940г.  
В 1949г Лесомельное производство (Лайко-  
Кавалова) было выведено в самостоятельное  
предприятие. Из всех переданных объектов  
Лесомельного бината и проектной докумен-  
тации 30-х, хранящихся в архиве Сельме-  
ского ЛПК, видно, что все это было предумы-  
шленно проектировано на этом времени все было  
построено. В период с 1949 по 1957г было

построено котельная (по проекту Генер-  
ала) на древесных отходах; здание  
деревообрабатывающей мастерской были  
пристроены сгоревшей и складское  
здeние; в результате производственных  
площадей ДООА увеличилась примерно в  
3 раза, она была произведена реконструк-  
ция лесомельного цеха с установкой  
4х декартовых лесорам, и был рас-  
ширен бассейн.

В 1957г в составе Ленинского ЛПК были  
следующие цеха и подразделения:  
1) ~~Лесомельный~~ <sup>основные цеха</sup> Лесомельный цех (лесочех)  
2) Цех сырья 3) ЦП (цех готовой продукции)  
4) ДОО (деревообрабатывающий цех)  
5) ~~Лесомельный~~ <sup>основные цеха</sup> цех 1) ХТЦ (хозяйство - тран-  
спортный цех) 2) служба главного механика

- 3) Система шовной термической  
ТСК и сантехника (паро-швовая изо-ва)  
4) ЖКО (поселок, баня, д. сады) общепитомия.

Лесопильный цех. Работало 8 лесопильных рам  
из них 4 установлены в 30<sup>х</sup> г. в старом отде-  
лении и 4 в новом отделении установлены и  
введены в эксплуатацию в 1956 г. Лесопильный  
поток на работах со 100% дружкой, в потоке  
был 1 обрезной станок, а лесопильный поток  
и 2 было 2 обрезных станка и 2 древно-  
тачки, поток работы был с дружкой  
и в развал. (В цехе производилась окон-  
тательная торцовка досок, на торцовочном  
столе. Доски оснащенные станками  
ЦКБ 3 с педальным управлением  
(без пневмопривода). Доски со столов сре-  
зались на поперечной цепной тран-  
спортер)

Рейки от обрезных станков попадали на  
поперечной цепной транспортер и пере-  
мещались или в среднюю часть цеха к  
новому отделению

③ Краткая характеристика цехов по состоянию  
№ 09/1957г. 1957г. Из изменений в цехах и подраз-  
делениях кабинета с 1954 по 1996  
лесопильный цех. В цехе было 8 лесопиль-  
ных рам, 5 древнотасок, 5 обрезных станков,  
14 торцовочных столов, со станками типа  
ЦКБ-3. В лесопильной раме второго ряда  
№ 4 была подведена древнотаска, перед ле-  
сорамой для рельсовой кувши для комле-  
вой тележки, но этой раме можно был  
расширять древна или на доски, но  
шириной ~~не~~ <sup>вышильевой</sup> кактвой брус, и доски, или  
расширять брус от лесорамы № 3.  
Рейки от обрезных станков и гербыши от  
обанальных столов (транспортировались и  
передавались) сбрасывались на помост-  
ной цепной транспортер, транспор-  
тировались и передавались или на кон-  
тактной транспортер, который подвешен  
их к рубильной машине устанавлива-  
ли в приемке, перед лесопиль-  
ной рамой № 5 там, где в настоящее  
время расположена раздевалка.  
Там же стояла рубильная машина  
для рамных пилков нового отделе-  
ния. Рубильная машина была с вальцовой  
податей, цела от из рубильной маши-  
ны вил расывалась по шпоропроводам в цехе  
ны установленные над скреповыми тран-  
спортерами. Рамно-железным у стенок  
цеха. С того транспортера цела посту-  
ла (ссылка) в первичную станцию на  
двухскреповый транспортер, который  
в настоящее время находится:

В северной части лесозащиты, там где более  
тесное отделение, в 1950-е годы была произ-  
ведена реконструкция, по проекту Широдрова,  
было размещено 2 рамных машинных парка,  
предназначенных для распиловки досок,  
со стою дробилкой. Оборудование парков —  
каменные тележки, лесопильные рамы,  
раздатки, брусомеркладушки, обрезные  
станки, рейкоопиделители и рудиментная  
машинка — все было Шведской фирмы  
"Содергамс" оборудованное в новом отделе.  
Машинное оборудование там в старом  
но незначительно. Уже через 5-7 лет оно  
стало менее совершенным, после того как  
в старом отделении в замах старого оборудо-  
вания, было установлено оборудование По-  
лодских машиностроительных заводов.  
Книльное тележки, лесопильные рамы  
и брусомеркладушки были заменены  
механическими (механическими).

Раздатки за лесорамами 1-го ряда <sup>была</sup> <sup>отдел</sup>  
доходили до обрезных станков. Через впереди  
станочными столами обрезных станков,  
рамки раздаток длиной 80 см, расхо-  
лались выше уровня впереди станочных  
столов, примерно на 80 см. Доски с доско-  
меркладушек поступали на эти раздатки  
для механизирования реж от рейкоопиде-  
лителей обрезных станков, были сделаны,  
но пол на отлете 4,50 м, между <sup>досками</sup> <sup>в</sup> <sup>расе</sup> <sup>к</sup> <sup>доскам</sup>  
Стороны. Расстояние между <sup>досками</sup> <sup>в</sup> <sup>расе</sup> <sup>к</sup> <sup>доскам</sup>  
~~баробатаны~~ <sup>пунктир</sup> <sup>применялись</sup> ~~баробатаны~~  
3 м, а между <sup>досками</sup> <sup>в</sup> <sup>расе</sup> <sup>к</sup> <sup>доскам</sup>  
перед загрузочной воронкой рубильной  
машинкой 0,7 м.

над транспортерами, около лесильных рам (5)  
1<sup>го</sup> ряда, были стоки, в которые помещались  
рашицыков сбрасывали горбыли, стоки для  
горбылей были над транспортерами были  
и за лесильными рамами 2<sup>го</sup> ряда, в эти  
стоки сбрасывались горбыли и кокосищонковые  
доски помещались обрезков вырезанных  
досок столов. За каждым обрезным столом,  
в торцовом отделении был двухсторонний  
дверной стел с 2<sup>мя</sup> торцовыми  
стенами. За лесильными рамами 2<sup>го</sup> ряда  
дверные стелы были односторонними с одной  
торцовой стеной. Всего в торцовом  
отделении было 14 торцовых столов, между  
ними на торцовых столах расстояние  
было примерно 8 м. Доски с торцовых  
столов сбрасывались по поперечным цепям  
транспортеры и транспортеры,  
в сторону отделения, в сторону южной  
сортищадки, в южную сторону северной  
сортищадки. Между стелами досок  
между сортищадки и торцовыми сто-  
лами были драбовые зоны. Здесь  
драверы оценивали качество досок, ставили  
условные метки, по которым на сорти-  
щадке доски раскладывались по сортам  
в пакеты.

Обрезки от верхних торцов сбрасывались  
в центральную транспортер, <sup>который</sup> располагался  
между у стелы, и который транспортер  
шел к дункеру, расположенному напротив  
зону дравки, в старом отделении цеха.

С дурерного стола деновые одрезки работи<sup>(6)</sup>  
сбрасывали в шок, но с ~~откуда~~ <sup>и стел</sup> по шукку  
~~они~~ попадали на 1<sup>ый</sup> этаж в тарное отделение,  
а некондиционные одрезки работи  
сбрасывали в бункер; из бункера одрезки  
выгружались в автомашину и отвозились  
на лесенку на дрова. Одрезки от комлевых  
торцовых ~~через шок~~ сбрасывались на  
через шок и шукку на транспортер 2<sup>го</sup>  
расположенный под перекрытием 2<sup>го</sup> эта-  
жа на отметке примерно 4 м. На стойке  
старого и нового отделения с этих транспор-  
теров одрезки перегружались на ленточ-  
ный транспортер, который подавал их  
к дробилке. Дробилка размещалась  
на 1<sup>ом</sup> этаже в р-не рейковой делянки  
одрезного станка л 4. На 1<sup>ом</sup> этаже, под  
торцовым отделением, размещалась  
тарное отделение, скалечное редукцион-  
ное дровокопное и торцовый  
станки. Тарную досщелку делали из  
денового керемья, которое поступало с торцо-  
вого отделения, лесозащита и из некондицион-  
ных материалов. Отходы (одрезки и рейки)  
от тарного отделения ленточными сбрасы-  
вались в ленточный транспортер и надевались  
в дробилку. На 1<sup>ом</sup> этаже, на стойке старого  
и нового отделения, вдоль чека, размещалась  
скребовый транспортер. В него пере-  
вались ошечки от тарного отделения, щеки  
от дробилки, ошечки с транспортеров от  
одрезных станков, ошечки от лесозащитных  
реек 2<sup>го</sup> ряда.

С этого транспортера, в р-не лесомильной рамы (7) № 5, отсюда пересыпалась на скреповый транспортер, который располагался перед лесомильным цехом 1-го ряда и подавал отходы со всего цеха в пересыпную станицу. Для подачи щебенки и отхода из лесомильного цеха в бункеры канатной дороги, но этакаже между бункерной и лесомильной цехами, было 2 скреповых транспортера с высотой шириной 450 мм с расстоянием между работами и высотой ветвями около 500 мм. Сверху транспортеры были закрыты от осадков железными металлическими щитами. Отходы и щебенка из бункеров загружалась в вагонетки и подавалась по канатной дороге к шпаленному цеху ЦФК. Часть отходов перед бункером собиралась через люк с шпаленной на скреповый транспортер конвейерной дощ.

Лесомильный цех работал с большим простоями. Простой был из-за недостатка ритмичной работы древопильной (обрезание веток земли, прокладка валежника, обрывы мяловых щелей и т.д.); из-за завалов досок перед обрезающими станками, из-за завалов на торцовых столах, из-за завалов на сортировочных, из-за завалов на тракте подачи реек от обрезающих станков старого отделения к рудильной машине, из-за завалов щебенки и отхода на скреповых транспортерах и т.д. За смену в цехе размещалось не более 400 м<sup>3</sup> щебенки. Так в 1962 на проходной колдобина была выведена «лесная» извещающая коллектив о большом «рекордном» достижении — в смену было размещено 450 м<sup>3</sup> сырья.

~~Продолжение на стр 7А~~

Продолжение на странице 7А

Выполнительные постановления ср + А  
судовладельца в 1957 г.

В таком здании справа от главного  
входа (от лестничной клетки) на 1-ом  
этаже размещалась Р.М., на 2-ом  
этаже мастерская.

В таком здании Р.М., сменными  
с месяцев, размещались кабинет  
механика месяцев, главного механика  
и мастера Р.М.

Сменами технадзора смен размещались  
в конструкторском помещении, размещены  
наш над кабинетом механика мес-  
цеха и мастера Р.М.

Кухня Р.М. находилась в отдельном  
здании, построенном в 30-е годы, рядом  
с лесопильным цехом.

На участке от сенокоса до лесораздела  
было помещение для сбора рабочих перед  
сменами, а далее по коридору размещались  
инженерия, кладовая, на полуэтаже на от-  
метке 3,10, под аркадами старого вой-  
зачина, размещались помещения для  
сварщиков, плотников, шорников, слесарей  
ков, отделений для изготовления механиз-  
мов и прокладок (двойная). Мастерская

энергоснабжения цеха и кабинет энергетика  
кабинета размещались там, где в  
настоящее время не ходится шпек и  
транспортер подачи руды в рубильную

машину п. 1. Компрессорная находилась  
на 1-ом этаже у северной стены рядом  
с торцовыми отделениями. Рядом

находились на улице в 30-е гг. от главного  
входа цеха, в неотопляемом помещении.

Технологии механизации  
внедрены в лесозаготовке в период

(8)

~~Период 1957-1960 гг. работы до сих пор не~~

В период с ноября 1957г по 1960 год, когда  
Сегтежский ДСК и Сегтежский ЦБК были в  
составе одного предприятия - Сегтежский ЦБК -

были внедрены следующие наиболее  
значимые технические мероприятия:

1) По инициативе и под руководством  
механика, ранее работавшего прежде  
механиком на ЦБК, были переоборудованы  
скреповые тракторы подальше сечки  
и вылок из лесозаготовки в буржуйку  
галлерейной канатной дороги. Таким же  
образом тяловые кривокопесты также  
целиком на ЦБК-80, сделаны и условия  
работы новые скрепы с переделанными  
качекниками, реконструкция приводов  
станций тракторов, увеличены скорости  
тракторов. В результате реконструк-  
ции увеличилась производительность  
тракторов до требуемого в то время  
значения.

2) По проекту конструкторско бюро ЦБК  
была увеличена длина кожуха сортиро-  
вочной - к существующей сортиро-  
вочной секции длиной около 30 м. с  
отдельными приводной и катящей стан-  
циями.

3) В торцовом отделении цеха, по проекту КБ ЦНТ, было выполнено важное противопожарное мероприятие - вместо деревянного перекрытия по металлическим балкам, было сделано по отметке 5,0 метра железобетонное перекрытие: не установленные при строительстве цеха, стальные балки была сделана монолитная железобетонная плита, а стальные балки были одновременно забетонированы (со всех сторон покрыты слоем бетона).

4) По проекту, разработанному КБ ЦНТ, в старом отделении цеха в осн. транскриптора, подающего рейки и горбыли в рубильную машину, около западной стены цеха, была установлена рубильная машина с-200 с диаметром диска 2 м с 5<sup>ю</sup> рубильными ножами. Между загрузочной воронкой новой рубильной машины и приводным барабаном основного транскриптора, находясь в рубильное отделение, был сделан ленточный транспортер длиной около 5 м. Лентка этого транскриптора вместе с заосью барабана можно было поднимать и опускать в рабочее положение. Предлагалось, что будут работать по но-вой или на старой рубильной машине. Впервые дни работы выявились недостатки такой схемы загрузки рубильных машин. Короткий ленточный транспортер был демонтирован. Привод основного транскриптора был перенесен к загрузочной воронке новой рубильной машины с-200.

Из цеха №1 привезли сепаратор в сред. (10)  
Ковшом транспортер расположенный у стены  
цеха, перемещалась она к пересыпной  
станцией и сепаратор в бункерной це-  
ховой транспортер

5) На месте лесопильной рамы №3 с  
просветом 750 мм, по проекту КБ ЦТК, была  
установлена лесопильная рама РД-110  
с просветом 1100 мм. При вводе в эксплуатацию  
сразу выяснилось, что это было недостаточно  
глубоко продуманным техническим  
решением. Эффект по производству сырья,  
энергозатратам и другим показателям  
был отрицательным. Рама РД-110 эксплуати-  
ровалась не более года, была демонтиро-  
вана и на её месте была установлена  
лесопильная рама РД 75-1. Теперь же  
перед старой №3 было сделано установ-  
лено новая камельная машина ПРТ-8,  
новый позадируемый рамыган, новый  
обрезной станок №3 типа ЦД Ц 2 ДБ в  
кабинете с предметными столами  
и рейкоотделителем.

Современной вovatione техникке  
и технологиям в ~~пересел~~ в лесохозяйном  
цехе в период с 1961 по 1996 годы

(11)

примерно в 1962 ~~Устройство~~ ~~этикетки~~ ~~для~~ ~~пересел~~  
по предложению технологов, разработана  
конструкция в конструкторском бюро ЛДК, более  
продвинутой, ~~было~~ ~~внедрено~~ ~~перенесены~~ ~~линии~~ ~~по~~  
переносу браковочной зоны старого отделен-  
ия ~~с~~ на 1-й этаж цеха. Направле-  
ние два линии цехов перенесено транзитом  
Тера, расположенного под торцовыми  
столами, но 2-й этаж не отмечен 5,00 м,  
было изменено на ~~кредитомалоотное~~; на  
стороне отделения было сделано новое приво-  
д и смещено досок на 1-й этаж. Матричная  
станция транзитом с сортировочной линией  
перенесена в район ~~сторона~~ ~~отделения~~  
цеха, старого и нового отделения цеха.  
Было сделано соответствующая конструкция  
конструкция, с ~~каждой~~ ~~для~~ ~~транзитом~~  
и ~~расположена~~ ~~на~~ ~~два~~ ~~мощадре~~ ~~для~~  
бракера, расположенная на 0,8 м ниже уров-  
ня цехов, вдоль всей браковочной зоны. Был  
сделано хорошее освещение. Условия работы  
бракерами были сделаны для того времени  
идеальными. Фабричное отделение на 1-й этаж  
Лесуха было ~~механизировано~~. Производство  
тары полностью было переведено в ДДУ.  
Много легче работать с более высокой произ-  
водительностью на сортировочной, т.к.  
доски ~~досок~~ на чепях после переборки их на  
урашке браковки, лежали относительно  
ровными слоями с метками на верхних  
сторонах досок

В 1961 г на Сельскохозяйственный ДСК (с июля 1961 г  
 деревообрабатывающее предприятие было вновь  
 преобразовано в самостоятельное производство)  
 был установлен крупношпильный многошпиль-  
 ный станок Т-94. По заданию руководителя  
 предприятия, конструкторская группа ДСК  
 Сельскохозяйственного ДСК, была разработана конструкция  
 ленточной линии со станком Т-94. Станок  
 Т-94 был установлен на стыке старого  
 и нового отделений цеха на перекрытии  
 на высоте 5,20 м на фундаменте высотой  
 около 500 мм. В составе линии был запроек-  
 тировано, и сделано <sup>и смонтировано</sup> следующее оборудование:  
 двухсекционный брусомерекладчик, по типу  
 расположенного на потлке п 4 Шведского  
 брусомерекладчика, впереди станочный  
 рольганг, позади станочный рольганг с  
 устройством для отделения и строгих горбы-  
 лей, в ~~р~~ на поперечной фемной транс-  
 портной в рте рейкоотделителем, и узел  
 в составе дурерного и торцовочных станков.  
 Трус к станку Т-94 подавался с рольганга  
 за лесорамой п 3. Прямая схема, подлоги  
 бруса к лесораме п 4 и возможность  
 расшивки бревен на лесорамах п 3 и 4 с  
 обрезкой досок на обрезных станках п 2 и п 3,  
 была сохранена. Линия со станком Т-94 работо-  
 вала с перерывами около 2 1/2 лет. Существенною  
 причиной многого заторов было т.к. производи-  
 тельность линии определялась производи-  
 тельностью лесорамы п 3. ширине прошла была  
 значительно больше, чем при расшивке  
 см. на обр...

на лесораме. Ступало это швы перегр-  
вались, качество досок становилось неудоб-  
творительным, поставщик переходило  
мекать. По опыту работы Т-94 в производ-  
ственных условиях показал, что расшивка  
Брусьев на крупномельных станках процес-  
сивное <sup>перспективное</sup> дело. Выявленные при производ-  
ственных испытаниях недостатки станка  
Т-94 были устранены машинистами при  
разработке конструкции станка СВ-9.

13  
Чека вместо 2х механической суженой  
ошело от лесораме 2<sup>го</sup> ряда в сборный  
транспортер, был сделан <sup>ошело</sup> для  
для транспортировки ошело из чека.  
на улице, около северной стены чека, был  
сделан скребковой транспортер, в который  
ошело перегружались и транспортировались  
в переоборудованную станцию, где перегружались  
в ошелотный дункерный транспортер.  
Примерно в 1962 <sup>из обрезаемых станков</sup> ~~сделан~~ <sup>сделан</sup> скребковой  
транспортер, вместо 2х для уборки ошело  
и транспортирования их за стену чека  
с переоборудованной в сборный транспортер.  
Примерно в первой половине 60х годов  
вместо старых лесораме РЛБ-75, после  
внешения изменений в конструкции фунда-  
ментов, были установлены новые лесо-  
рамы РЛ-75. Одновременно заменили  
каменные тележки и раздатчик <sup>здесь</sup> же лесо-  
рамами, тогда же были установлены  
вместо старых, новые обрезаемые станки и рейко-  
отделители. В результате установки  
новых лесорам и обрезаемых станков <sup>требу-</sup>  
ется <sup>мало</sup> ~~качественных~~ <sup>уменьшилось</sup> ~~качественных~~  
производительность <sup>уменьшилась</sup> ~~уменьшилась~~  
значительно, т.к. были большие простои из-  
за завалов на тракте подачи речки и греб-  
лей к рубильной машине и на тракте  
подачи щепы от рубильной машины  
в дункерную камеру, из-за завалов пере-  
резаемых станками, из-за потерь времени  
тезликатами при поступлении накат досок

длин не дурерной севе с шиванка (10)  
от мсораме 1<sup>го</sup> ряда, из-за больших  
загрязн~~ен~~ времени не разборку  
многошлойного ковра досок поступающего  
на дурерной севе с загасью с перекосами  
отдельных досок, из-за затрат времени  
не прачу~~к~~ поступающих вместе с доска-  
ми не раско~~к~~ одрежи. ~~середней и н~~

О реконструкции подкв п. лес.  
в 1963-1964гг.

(15)

Многие специалисты по лесному делу на  
коллективных знаниях об организации техноло-  
гических процессов на различных лесных  
потоках передовых предприятий отрасли, но  
никаких конкретных суждений, идей  
или предложений никто не высказало.  
Обильнее всего известны технические  
и технологические предположения. Сделаны современ-  
ными лесными потоками, в чужие построения  
нам в 30-е годы, было сказано. Много раз  
подходил за работой старого отделения,  
за работой на каждом рабочем месте, на  
каждом участке, на каждой операции,  
с целью выявления недостатков организа-  
ции рабочих мест, условий образования  
запасов, простоев и потерь рабочего времени,  
чтобы определить пути и способы совершен-  
ствования техники и технологии в старом  
отделении лесозаготовки, прежде всего на лес-  
ном <sup>в 15-х годах</sup> ~~потоке п. 1~~, в направлении повы-  
шения <sup>в 15-х годах</sup> ~~производительности~~ ~~способностью~~ ~~в 15-х годах~~  
отрезки досок, облегчения труда отрезчиков,  
сокращения простоев из-за неудовлетвори-  
тельной работы тракта подачи пней и горбы-  
лей к рубильной машине и ~~таким~~ ~~повы-~~  
шение производительности торцового  
узла. В результате выявления причин  
плохой работы старого отделения, изданы  
строительные чертежи лесозаготовительного цеха,  
объектной лесозаготовительной железобетонной пере-  
крытия и других конструкций, поиска путей  
ведущих к цели, созрело предложение

И машинное предложение по реконструкции лесопильного цеха №1 и предложение было рассмотрено на техсовете, по разработкам в конструкторском бюро ЛДК разработана рабочая проекция, в 1963-1964г была произведена реконструкция лесопильного цеха №1. Было сделано следующее:

1. Установлена рубильная машина РМД-1600 в цехе лесораздела №2. в приемке, фунда-мент рубей. машины заглублен примерно на 0,5м. относительно уровня пола 1<sup>го</sup> этажа для того, чтобы сделать нормаль-ной подачу реек в загрузочную воронку рубей. машины.

2. Сделан ленточный транспортер для подачи реек и чербылей к рубей. машине и устройству для автоматического смыва реек и чербылей со 2<sup>го</sup> этажа на ленточный транспортер.

3. Сделан тракт подачи щепы от рубиль-ной машины РМД-1600 в пересыпную стел-цию рядом с транспортером подачи щепок от лесораздела 2<sup>го</sup> ряда в пересы-пную стелцию.

4. Были демонтированы: транспортер для подачи чербылей и направляющие подпорных досок от лесораздела на участок выработки обалала, буренный стол, торцовый стол для выработки обалала и металлоконструкция с площадкой на которой были установлены буренный и обалаловый столы.

5. Также укрепление примерно на 5 м  
 непрерывной цепкой трансформатор (холодильник  
 ТУЭРМ Транс-ре более переносная блочная  
 к рейкой отделителя отрезного станка л2)  
 деревянные конструкции трансформатора в  
 л-ке лодки л1 были демонтированы. На  
 их месте не существует выщербленые. На  
 баинках было сделано перекрытие для  
 размещения на нём участка для выре-  
 ботки обанама, был демонтирован доко-  
 перекладчик и дурерный стол перед обреза-  
 ным станком л1, отрезной станок л1,  
 и впереди станочной стол и рейкой отделителя,  
 отрезной станок и впереди станочной стол  
 были смонтированы вновь, в смещённом  
 на 1,2 м. вперед. положением, это было  
 сделано для того, чтобы избежать попа-  
 дания реек на перекрытие при выходе из  
 отрезного станка и с учетом того, что направ-  
 ление движения реек на трансформаторе к  
 рубильной машине противоположно нап-  
 равлению движения реек при выходе из  
 отрезного станка.

6. Была разбита жерби. шпата перекрытия  
 на отметке 6,00 м. между баинками перед  
 впереди станочной стол. На отметке 5,40 м,  
 рядом с отрезным станком, был сделан  
 ленточный тр-ёр для подачи горючей и  
 приподнятой лодки механизированных досок  
 от участка отрезки на дурерный стол. участка  
 для выработки обанама.

7. на ли шпунты некое перекрытие на от- (18)  
метке 3,20 м был сделан летательный трамвай  
мер для уборки коротких гордылей от лесора  
п и л к месту перегрузки и к по каменным  
шурку в тр-тёр подачи реж и гордылей к  
рубильной машине. В плане тр-ёр расно  
лагался примерно на одинаковых расстояниях  
от осей лесорам п и л, перед приводной  
станцией тр-тёр входил на отметку 5,20 м  
за лесорамом был сделан призматический  
для его улавливания и направления горды-  
лей в трамвай. Трамвай вырезан (разбит)  
и ~~имеет~~ вывеса. примерно треть, часть  
главной несущей балки, расположенной на  
отметке 4,46 м, опирающаяся на стелу и  
каменку под рейкоотделителем, при этом встав-  
шая раздвижною тран-ра подачи реж и  
гордылей к рубильной машине и устройству  
шурков реж и гордылей в тр-тёр, а до того  
была сделана дополнительная опора (колон-  
на) под балкой в месте передачи на неё  
нагрузки от перекрытия, расположенного на  
отметке 5,20 м. Трамвай

8. Трамвай сделаны и установлены бурерный и  
торцовый стелы для выработки обвала  
и сделаны шурки для гордылей с торцов-  
ных стел и реж от рейкоотделителя.

9. Трамвай изобавлен и смонтирован новый  
доскопереключатель с раздвижною и привода в  
хвостовой части, а хвостовых звездочек на кон-  
сольях-хоботах над местом для сброса горды-  
лей, на расстоянии около 600 мм от передо-  
вального стела. Направляющие несущие  
цели доскопереключателя были соединены

и смонтированы на перекрытии на отметке 5,96м. Так, чтобы просвет между рабчатками за лесорамой 2<sup>го</sup> ряда и цепями доскоперекладчика был максимальным.

10. Была сделана и смонтирована навесная часть рабчатка за лесорамой 1<sup>й</sup> над доскоперекладчиком, чтобы сделать приемлемые условия для работы обрезчиков, навесная часть рабчатка была смещена <sup>примерно</sup> на 600мм к осе лесорамы 1<sup>й</sup>. Опорный швеллер рабчатка, со стороны впередиэтажного стана, был смонтирован так, что рамки не опирались на него, а крепились к нему снизу, ~~так~~ чтобы избежать преждевременного схода досок с рабчатка на доскоперекладчик, думки рамок на навесной части рабчатка, было сделано 150мм, вместо ~~длинны рамок~~ 600мм на пятаках рабчатка. На рабочем месте обрезчиков был сделан восклицательный знак за лесорамой 1<sup>й</sup>, чтобы в случае простоя обрезного станка, по какой либо причине, обрезчики могли своевременно его восклицать, медленная образованная завала досок на доскоперекладчике, к работе без завалов легче и производительнее.

11. За обрезным станком был установлен новый рейкоуделитель, разработанный в КБ ЛОЖ с использованием опыта Архангельских лесозаводов, упрощенной конструкции с несводными рабчатками и ленточным трек-браз шириной 300мм.

После реконструкции пещера, по разработанным в КБ проекту, про-  
шурковая способность участка обреза  
досок увеличилась более чем в 1,5 раза.  
За счет того, что:

1. Простое из-за неудобной формы ельняной  
работы рубильного узла сократилось  
до минимума, почти до нуля.
  2. Тонкие иеритогены ~~просто~~ пойдут  
времени не поступление палек досок на  
фурерной стале к обрезающему станку в про-  
дольном направлении.
  3. Тонкие иеритогены пойдут времени не  
проникать горбылей и подгорбыльных до-  
сок через обрезающий станок; (не срабава-  
ние в продольном поперечном направ-  
лении с передней стороны стола, за-  
трачиваемся в несколько раз меньше  
времени)
- Не выполнение операции «подача дос-  
ки с доскоперекладника на переднюю-  
нюю стале» обрезающей стали затрачивать  
в среднем в два раза меньше времени,  
чем прежде, т.к. доски подавались тон-  
ким слоем к сабелу передней-  
ному стану, обеспечивалась ритмичная  
работа без заделов, без сдерживания  
производительности лесораи.



и из-за <sup>высокой</sup> заставили горбыли и обрыз (22)  
кн было трудно и сложно, и приходилось  
это делать в тени много раз.  
В тени нескольких сотен рублей  
ная машина работала, но до готовности  
к постоянной эксплуатации рубильных  
узлов не была доведена. В 1966 г. рубильно-  
ной узел с машиной АЗ-11 был демон-  
тирован; задачи для решения которых  
он строился, были решены при рекон-  
струкции старого отделения цеха иными  
способами.

Технологии всегда зывалось ленте,  
то отрезки от колесных торцовок, было  
бы правильно направить кабели то отря-  
зом в бункер и реализовать насаждение  
на дрова. В КБ было разработано техни-  
ческое решение подачи колесных отрезков  
в бункер с установкой ленточного тран-  
спортера в торцовом <sup>отделении</sup> перекрытии на  
отметке 5.00 м. около колонн, с переходом  
через кривую стену цеха на крышу  
северной сортировочной со строительством  
бункера с двумя карманами в начале  
сортировочной ряда со стеной. Для уста-  
новки ленточного транспортера и узлов и  
устройств в ряду нормальных бункеров  
для отрезков с торцовых столов, были вы-  
полнены работы по расчету места, с  
переносом или изменением конструкции  
приводов транспортов подачи дров к  
торцовым столам.

Заострая ветвь тран-ра дома имену- (25)  
сика под перекрытием 2-го этажа торцо-  
вого сечения. Одновременно с рекон-  
струкцией <sup>дома</sup> <sup>перекрывшим</sup> <sup>2-го</sup> <sup>этажа</sup> <sup>и</sup> <sup>устройство</sup> <sup>старого</sup>  
тран-ра ~~так~~ <sup>дома</sup> <sup>в</sup> <sup>деревянной</sup> <sup>и</sup> <sup>стальной</sup>  
сетке и представляли по плану опасность

В 1962 по разработанному <sup>проект-ке для</sup> в КБ <sup>ИР-70</sup> проекту, была сделана пристройка для транспортеров с северной стороны цеха. Плиты перекрытия <sup>пристройке</sup> смонтированы на стене пристройки и на металлическую балку (сваренную и закрепленную к стене цеха, на забитые в стену анкеры). Огни пристройки были сделаны такими же, как на <sup>1-ом</sup> этаже цеха. Спроектированные и монтажные работы по пристройке выполнялись шубовой осетью, нормальная кровля с утеплением к земле не была сделана, были положены только железобетонные плиты, землей на них и металлической балкой и концами появились. В следующем лето была сделана кровля с утеплением. Землей выяснилось, что на крыше пристройки скапливается очень много снега, а так-же то, в расчете балке была принята нормативная снеговая нагрузка, <sup>доулей</sup> ~~что~~ <sup>свой</sup> ~~что~~ <sup>свой</sup> конструктивные особенности привлекания пристройки к цеху, ~~что~~ в данном случае необходимо знать расчетную снеговую нагрузку в 3 раза больше нормативной. Срочно были сделаны дополнительные крепления балки к стене. В ~~технике~~ ~~непряжения~~ в балке стали значительно меньше допускаемых. Защитить надежно и балку и концы от коррозии, гарантировать ~~+~~ выдержать или своих функций без потерь прочности, было сделать невозможно, поэтому в конце 60х ~~бы~~ годов было принято решение сделать рядом со стеной железобетонное и ~~не~~ <sup>микролитное</sup> ~~сталь~~ <sup>сталь</sup> балку, на которую смонтировать бы плиты пристройки.

шину пристройки было решено перестроить <sup>(25)</sup>  
т.к. обывательной ступенчатый. Кермиковый  
карниз не обеспечивал надежную защиту  
стены от мивных стоков и кермиковый  
карниз разрушался. Вместо жерб пере-  
мычек над окнами, было решено сделать  
одну для всей стены металлическую жерб  
балку <sup>зависно</sup> с жерб козырьком - карнизом дли-  
ной около 30 м, который карантино-  
важно защищает <sup>IV</sup> стену от попадания  
на нее мивных стоков, и <sup>был бы</sup> будет <sup>даже</sup> <sup>светлым</sup>  
высоту окон в пристройке было решено  
уменьшить в 1,5 раза.

Примерно в 1972 г. по разработанному в  
КБ проекту, силами РСА и РМЦ пристройке  
была перестроена. Все вопросы постои-  
тельные желанием сделать быстро и дешево  
и недостатком опыта и всесторонних  
знаний строительного дела, были решены  
капитально.



сортировки СМ-120 устанавливались (27)  
для того, чтобы организовать сортировку  
всей щели вырабатываемой в карьере.  
Первоначально решено о том, как  
транспортировать сортированную щелю из  
сортировочной станции, для отгрузки не было  
не было. Рассматривались варианты подачи  
щели в бункерную камеру швейно-  
транспортом. Руководителем было выдано  
задание <sup>в СКТБ</sup> на разработку проекта отгрузки  
щели по <sup>в СКТБ</sup> железнодорожным транспортом.  
(В архиве ЛДК есть разработанный проект  
в СКТБ проект со стрелочной камерой бун-  
керной камерой в плане котельной ДЭС  
и подачи пуда щели из сортировочной  
станции центральными трансе-рами)  
на завершающей стадии выполнения  
первоочередных работ, по реконструкции  
сортировочной станции, возникло и было  
принято для разработки технического  
решения подачи сортированной щели  
с использованием того же транспор-та,  
которым щель подавалась из Л/ЧХ  
в сортировочную станцию. По разработкам  
комму в КБ проекту, было предусмотрено и  
смонтировано <sup>в бун</sup> ~~щельной~~ <sup>щельной</sup> кевлевый элева-  
тор <sup>высотой 100 м</sup> с ~~шагн~~ <sup>шагн</sup> ~~таблицей~~ <sup>таблицей</sup> ~~размером~~ <sup>размером</sup> ~~100 м~~ <sup>100 м</sup>. Произво-  
димость элеватора тогда была на уровне  
90 м<sup>3</sup> (навытных) щели в час. Очерная  
часть элеватора <sup>высотой</sup> ~~высотой~~ <sup>высотой</sup> ~~высотой~~ <sup>высотой</sup> ~~высотой~~ <sup>высотой</sup>  
примерно по отметке - 0,5 м. ~~высотой~~  
де

направлении движения цепи элеватора  
 было принято таким, что загрузка  
 цепи производится не в ковше, а му-  
 шкетом закрывающим цепь из нижней части  
 элеватора. Можно было загрузку сделать  
 правильной, тогда элеватор пришлось бы  
 замедлить еще на 0,5 м. и сделать выше  
 на 4,0 м, а разгрузочный лоток сделать  
 трех ступенчатым с разворотом на 90 гра-  
 дусов. Принятое решение по загрузке для  
 данного случая, можно считать правильным.  
 Элеватор работает вполне удовлетворительно,  
 но уже более 40 лет. Для подачи цепи  
 от сортировок к элеватору была сделана лен-  
 точная трасса-р, <sup>были сделаны</sup> сучки цепи с шибера-  
 ми, с помощью которых пойдя цепь  
 от сортировок направлялись на трапецо-  
 идную воронку пневмотранспортной устано-  
 вки цеха ДВП. Первоначально установка  
 на элеваторе имела такие цепи (в связи  
 с износом) и отсутствием таких цепей,  
<sup>через какое-то время</sup> были заменены на цепи другого  
 типа. А в 80-е годы элеватор был  
 переведен на другие цепи марки СКР-80  
 необходимость <sup>увеличения</sup> ~~увеличения~~ <sup>возникла</sup> ~~возникла~~ <sup>из-за</sup> ~~из-за~~ <sup>увеличения</sup> ~~увеличения~~ <sup>производительности</sup> ~~производительности~~ элеватора, в связи  
 с увеличением часовой производительности  
 лесоцеха на выработке <sup>технологической</sup> ~~технологической~~ <sup>цепи</sup> ~~цепи~~. <sup>увеличение</sup> ~~увеличение~~ <sup>производительности</sup> ~~производительности~~  
 ощущалось за счет установки ковша  
 с мини мальновым шарами, за счет увели-  
 чения скорости элеватора, и за счет увеличе-  
 ния скорости ковша.

В начале 80-х годов к КБ была про- (29)  
ведена исследовательская работа по опре-  
делению оптимальной формы и размеров  
ковши по условиям их загрузки и  
разгрузки с учетом размеров ковши и  
звездочек элеватора. В результате иссле-  
дований было увеличено емкость ковши  
в 1,5 раз.

В связи с закрытием котельной ДДУ во  
второй половине 60-х годов, для сбора и  
отгрузки отсева, подаваемого в котель-  
ную, по разработанному в КБ проекту,  
в торцовой части дункерной камеры был  
сделан дункер вместимостью около 7 м<sup>3</sup>.  
Для этого сделан новый привод для скребко-  
вого шнека-ра над дункером, диаметр  
соответ-но был не 3 м продлен. Осев  
после этого стал отводиться вместе с  
отсевами на ЦФК.

В конце 60-х, с использованием опыта  
ЦФК, был разработан в КБ проект, из-  
мельчения крупной щели в сортировочной  
станции. За сортировкой № 2 было уста-  
новлено рубильная машина АЗ-00.  
Цепочка от неё была размещена на крыше  
здания над участком загрузки сортиро-  
ки. За сортировкой № 1 было установлено  
рубильная машина МРС-3. Цепочка  
от неё размещалась над сортировкой в  
здании сортир. станции. Руб. машина  
АЗ-00 работала вполне удовлетворительно,  
а за машиной МРС-3 нужно было  
но постоянно наблюдать т.к. горючина загрузки  
была 150x150 мм. случилось, что щель

при разработке предлагалось презюмировать в том, (30)  
чтобы крупную щелу от сортировки п1  
подавать в руб. машину АЗ-00, щелком  
сметать примерно на 2м к сортировке  
п1. Сделать не разгрузочной пайпбок  
штаны с шиберами, которые можно было  
бы направлять щелу из щелконо щел  
не сортировку п1, или не сортировку п2, в  
зависимости от того, которая <sup>сортировка</sup> находится в  
работе. Предложение не было реализовано.  
С вводом в эксплуатацию машины АЗ-00 и  
АЭС-3 вся крупная щелла стала пере-  
батываться, выход технологической щеллы  
из рафинированного в л. щелле <sup>значительно</sup> увеличил-  
ся. В конце 80х годов сортировки см 120  
были заменены на новые, модернизиро-  
ванные подобной конструкции, произ-  
водительностью около 150 м<sup>3</sup> (насыпной)  
были установлены на ка регулируемых  
канальных подвесках <sup>канальные</sup> световые ячейки.  
В <sup>конце</sup> 80х годов в КТ была разработана  
проект подачи мелкого отсева из сорти-  
ровочной станции в смежные транспор-  
теры, расположенные в <sup>транспортерном</sup> 10 метрах. В  
соответствии с этим решением и с  
работами проектом была сделана <sup>часть</sup> селами  
РМЦ, двухцилиндровой ковшовой <sup>тепловой</sup> вы-  
сокой около 10м, с щеллами 35мм с  
загрузкой отсева в ковш, а разгрузкой  
через переднюю стенку ковша в лоток  
с разворотом на 180 градусов. Транспор-  
тирование мелкого отсева из сортиро-  
вочной станции было решено <sup>осуществить</sup>  
и наименее <sup>простым</sup> способом. обрезаем.

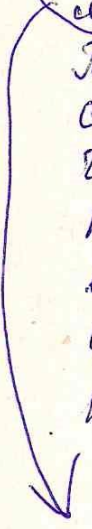
После того, как был демонтирован поперечный  
транспортер, для реек и горбылей в старом  
отделении цеха и обанальные столы на по-  
токах №1 и №2, было предложено техниче-  
ское решение и разработан проект переустройства  
работы по подготовке обанала к отгрузке.  
До того обанал из цеха подавался ленточным  
прен-раем <sup>к бункеру</sup> в бункерный стол, к ~~бункеру~~  
откуда рабочий сбрасывал его в карман  
бункера, из бункера обанал автосамовалом  
отвозился в ЦСП, разгружалась и какомыве-  
ся на участке между железной дорогой  
и ПСК. Там периодически укладывалась  
в пакеты, увязывалась и отвозилась авто-  
возами на погрузочную площадку.  
Теперь сделан, согласно проекта, новый лен-  
точный прен-тер для выноса обанала из  
цеха, в ~~смещенное~~ относительно <sup>отделенно</sup> предшлого  
положения транс-ер был смещен ~~на 1000 мм~~  
к обанальному столу и на 800 мм вниз.  
Приводная станция была смонтирована на 1<sup>ом</sup>  
этаже цеха на металлоконструкции, приводной  
барaban был на отлете примерно 3,0 м на  
на расстоянии около 1,5 м от двери  
и ленточной клеткой. На улице, в длину меж-  
ду цехом и ленточной клеткой, был сделан  
поперечный ленточный транс-ер, шириной около  
2,7 м и длиной около 1,5 м.  
Для приема горбылей, смещающихся на лен-  
точном ленточном транс-ере по ленте,  
и выноса их из осяевой зоны на участок  
разборки и укладки в пакеты на авто-  
возные подмости. Около транспортера  
укладывалось до 6<sup>ти</sup> пакетов. Сформиро-

В 60<sup>ые</sup> годы по разработанному в КБ проекту был сделан вальс, а во время остановки на капитальной ремонт, смонтирован на петле №1, за отрезными станком, на месте демонтированного старого, новый торцовый узел, в составе 2х торцовых столов с обшивающими плечами и буферной стеле. С целью обеспечения более производительного труда, расстояние между шпалами на столах было сделано 6,4 м вместо прежнего 7,5 м. Торцовочные станки были укомплектованы так, что электродвигатели их были перед столами, а не под ними, чтобы они не мешали сбросу досок со стола при уменьшенном расстоянии между шпалами; ~~сделаны дистанционные педали для дистанционного управления станками~~. торцовочными станками были сделаны дистанционные педали. Ширина торцовочных столов была уменьшена до 40 м. Ширина для отрезки была сделана такой, что при осуществлении автоматической уборки со столов коротких отрезков. Приводной барабан траки-на педали досок от отрезного станка, ~~не был~~ ~~на буферной стеле~~ был расположен так, чтобы торцы досок, при поступлении на буферный стол, располагались примерно напротив колесных шпал. Все сделанные изменения значительно облегчили труд торцовщиков, а также позволили повысить производительность торцовочного узла, не менее чем на 30%.

Аналогично были модернизированы все другие торцовочные стены в цехе.

Вместо старого деревянного переходного мостика, около колонн, перед торцовочным отделением была сделана переходной мостик из металла, с деревянным настилом и лестничными маршами.

После размещения верхних торцовочных стоек на каменных торцовых балках шириной 1,0 м, были демонтированы накладки к торцовочным стенам, которые выходили за стену цеха и перпендикулярно фасаду цеха, из-за наделок были большие потери тепла в зимнее время.



Реконструкция цеха с установкой (34)  
рубильных машин с горизонтальной  
подарен.

В 1966 г. рассматривалось общее решение  
по реконструкции нового отделения леса  
с установкой рубильных машин РМО-1600,  
примерно так же, как это было сделано  
в старом отделении цеха,  
но стало известно, что во вновь строящемся  
лесозаготовительном цехе Кемеровского лесозавода, где  
инженерами предусмотрено установка  
новых рубильных машин, изготовление  
которых началось на Ленинградском машино-  
строительном заводе и.и. Ротмань.

В 1967 г. была организована поездка на  
Кемеровский завод для изучения всего,  
что связано с установкой и работой новых  
рубильных машин с горизонтальной  
загрузкой. После командировки был раз-  
работан проект реконструкции нового  
отделения цеха, с установкой руб. машин  
АЗ-12 и АЗЛ-12, с учетом опыта Кемеровского ЛЗ,  
согласно проекту необходимо было сделать  
следующее:

1. Установить рубильную машину АЗ-12 на <sup>заданном месте</sup> ~~заданном месте~~  
этаже цеха под торцовым отделением  
так, чтобы загрузочный патрон располагался  
на высоте 2 м. от уровня пола.
2. Установить в заданном месте в районе  
лесорам № 6 и 8 рубильную машину  
АЗЛ-12; это было необходимо для того,  
чтобы исключить проезд лесомаски  
подоконников нового отделения из за рубильного  
узла. ~~из за того, что~~ (по данным Кемеровского  
ЛЗ) на замену колесных машин  
требуются волины, тогда как

(35)

перерывов между сменами при 3х сменной работе не более 30 мин.)

3. Сделать в пристройке, у наружной стены, скребковой трюки-р длиной около 20 м для подачи шнеков, поступающих от обрезающих станков и шорами 2<sup>го</sup> ряда в пересыпную станицю; ~~приводные станицы от бортовой станицы и шорами~~ ~~прямые трюки для шнеков~~ ~~содержащие~~ но перенести шнеки с обрезающих станков обрезающей и шорами 2<sup>го</sup> ряда перенести в новую пристройку транспортеру.

4. Сделать скребковой трюки-р длиной около 50 м с шириной лотка 600 мм в пристройке, на расстоянии примерно 1 м от стены цеха, для сбора и подачи в пересыпную станицю шнеков, поступающей от рубел. машины АЗ-12, АЗЛ-12 и РМО 1600, при этом шнековой и шеновой транспортеры в пристройке демонтировать.

5. Сделать транспортеры для подачи шнеков от рубел. машин АЗ-12 и АЗЛ-12 в бортовой скребковой трюки-р.

6. Сделать реверсивной ленточной загрузочной трюки для подачи руды в рубел. машине АЗ-12 или АЗЛ-12 с двумя приводными станциями, с грузовой ленточной станицей, с шириной рабочего лотка 420 мм.

7. В перекрытии за обрезающими станками п 4 и п 5 сделать проемы длиной около 10 м и шириной 4 м - рубел. шнеки и шеновые бабки и ленточную станицю бабки под ней к шеновой станице.

шеды обеспечить возможность подачи (п. 3)  
рек и горбылей со 2<sup>го</sup> яруса в залу  
затяжной перен-р к рубильной машине

8. Сделать наклонные ступени <sup>для</sup> рек и  
горбылей в залу затяжной траншеи

9. Между рейкоотделителями, за обре-  
зными стакками пч и пб, над проемами  
сделать мост длиной 10 м, шириной 1 м  
и высотой 650 мм; стенки и перила  
сделать такими, чтобы они выполняли  
роль направляющих стенов рейкоотде-  
лителей

10. Сделать и установить станы для  
выработки обочины на перекрытии на  
отметке 4,5 м на пятаках пв и пб и  
буферные станы перед ними, сделать  
ступени для передачи откосов с обочины  
на основные ступени к  
затяжному траншею

11. Демонтировать дощеперекладки  
и рабчанки, подающие доски от лесорам  
1<sup>го</sup> ряда к обрезным стаккам пч и пб.

12. Демонтировать все деревянные конструк-  
ции дощеперекладок и рабчанки пещад  
ки перед обрезными стакками.

13. Сделать и смонтировать ленточные  
тран-ры для подачи горбылей и подгор-  
быльных досок, от лесорам и вперед ст-  
котных стенов, обрезных стакков на бу-  
ферные станы участка ~~для~~ выработки  
обочины; сделать ~~цельные~~ прое-  
мы в перекрытии за лесорамками

и приемышки для направления горбы  
коротких горбылей, все одецки из лесоросн,  
в летодные транспортеры

14. Сделать и смонтировать новые про-  
кладки перед обрезающими станками пччп5

14. Сделать новую работу ~~пччп5~~ ~~пччп5~~  
~~отметке 5,2 м перед обрезающими станками~~  
в металлосекском механизме, и сделать  
на отметке 5,2 м перед обрезающими станка-  
ми, установить на ней впередистоя-  
ные стелы и сделать с них шпунты для  
подати горбылей в летодные транспорты.

15. Сделать и установить новые доскомере-  
клядрки перед обрезающими станками  
пччп5. Обработать шпунты со стороны  
доскомереклядрок так, чтобы они  
попутно вместе с досками на  
доскомереклядрки удерживались в летод-  
ные транспортеры.

16. Сделать и установить новые рамы  
из лесорамками п5чп7 и п5чп7, новые  
рамы над доскомереклядрками устано-  
вить так, чтобы верх рамок рамы  
был на отметке примерно 7,0 м. и чтобы  
конструкция рамы не мешала  
работе обрезающих. От улавливателя <sup>или</sup> дружка  
~~через~~ лесорамки 2-го ряда, до 2-го <sup>или</sup> рамок  
новеек <sup>посредством</sup> рамы установить с  
~~помощью~~ <sup>посредством</sup> подъемом.

17. Удлинить летодный тр-р, примерно  
на 15 м, для вновь установленных стел  
для работы обнала, транспортеры для  
выноса обнала из чеха

Во время остановки в 1968 г. работы на ко-<sup>(238)</sup>  
пильный ремонт были сделаны фунда-  
менты и смонтированы на них рубель-  
ные машины АЗ-12 и АЗП-12, <sup>ТММ</sup> сделаны ~~или~~  
деланы обслуживающие механизмы  
вокруг руб. машины, сделаны лотки  
металлических и стальных трапециевидных,  
приводные и натяжные станции трапе-  
циевидные и шариковые станы,  
были сделаны переходной мост для  
установки над проемом за обрешеткой  
стаканов, приводные станции и ходовые  
доскопереключатели. Во время остановки  
было разбито перекрытие за обрешеткой  
стаканов, установлены трапециевидные  
реек и каретки в рубельные машины,  
сделаны к ним ступени для реек и кар-  
еток с кареток п 3 и п 4. Выявлены ра-  
боты по ремонту старого трапециевидного  
оборудования и устройств, и монтаж  
нового на 1<sup>ом</sup> и на 2<sup>ом</sup> этажах и в при-  
стройке цеха. Реконструкция производится  
на машинах РСР и РМЦ. Три подготовке и во  
время остановки не выполняли работ  
работало две бригады слесарей ~~на~~ <sup>на</sup> ~~работе~~  
работе на 1<sup>ом</sup> этаже за лесорамой п 7  
между 2<sup>ом</sup> и 3<sup>ом</sup> рамками вместо  
деревянного щита было установлено ~~эже~~  
металлическая решетка, которая бы удерживала  
каретку на раме и проу-  
шины шпандаров и муфт на раме.  
Также проверка в работе и доработки  
конструкции, для сделать комплект  
решетку для рамок за лесорамой  
п 5 и п 7.  
Во время остановки цеха в следующем



В результате реконструкции нового  
опиленного леса, с установкой  
руб. машины АЗ-12 был получен  
следующий положительный эффект:

(240)

1. Были вывободены мощности  
рабочих за лесорамми п 5 и п 7  
всего в 3 смены в 2 смены.
2. Пропускная способность участков об-  
резки на поточках п 3 и п 4 увеличилась  
не менее чем на 40%
3. Работа организована на поточках п 3 и п 4  
выработка обанала, в то время выделено  
экономически выгодной и нужной про-  
дукции.

Примерно в середине 70-х годов было  
принято решение о прекращении произ-  
водства обанала и переработке корбо-  
лей и подкоробельных досок на техно-  
логическую щепу, при этом буренные  
составы были смещены в сторону, было  
вывободено по 2 человека в каждую  
из 3-х смен.

4. Существенно (примерно на 30%) увели-  
чилось произ-во технологической щепы  
в лесопильном цехе, как за счет  
увеличения пропускной способности  
участков обрезки, увеличении произво-  
дительности поточков п 3 и п 4. Так се-  
те счет повышенного выхода техноло-  
гической щепы из перерабатываемых  
отходов, с 70% на старой руб. машине  
до ~~более~~ ~~чем~~ ~~на~~ 90% на новой руб.  
машине АЗ-12

5. Тракер вывотоженено место для  
размещения бытовых помещений на 1<sup>ой</sup>  
этаже цеха, перед лесопильней после  
демонтажа старой руб. машины и  
трак-ра подачи щепы в перекинутого  
стелажно.

Установка рубей. машины МРР-18 <sup>с горизонт. подач.</sup>  
в старом отделении цеха.

После ввода в эксплуатацию, накомленая  
много работы и тех. обслуживания <sup>рубей.</sup> машины  
АЗ-12, сетевым было принято  
решение, об установке подобной машины  
в старом отделении.

В 1969г по разработанному в КБ проекту  
было установлено на лесопильном посто  
под рубильной машиной МРР-18 (около  
центральной машины АЗ-12) Трак.  
сделан к ней грузовой тракер и кон-  
структивные работы для реек от обрезных сто-  
ков под АЗ и для горючего от участка  
выработки обдана.

Трак. сделан также траки подачи щепы  
с щепы - ленточной тракер и вешевой  
расстояние между рамками. Все  
названные механизмы и устр-ва работают  
вполне удовлетворительно. Для уборки  
щепы от рубей. машины МРР-18 было  
продумано ленточный тракер, который  
убирает щепу от машины АЗ-12.  
Конструкция приемника щепы и вза-  
имное положение ленточного тракера  
и приемника были откорректированы,  
но на всей длине тракер-ра

142  
применено сделать локотки, чтобы  
осуществить загрузку в транзитер от одной  
а затем и от другой рубильных машин.  
Решение о том, чтобы убрать имену,  
от всех рубильных машин одним транзитером,  
проходящим через сделанные в  
фундаментных при строительстве туннеля  
было правильное, а решение о том,  
чтобы этот транзитер был локотком, все  
запасы <sup>звезд</sup> не мешали.

В 1970 г по разработанному в КБ проекту  
для транзитирования севе от ру-  
бильных машин, был сделан скребковый  
переход длиной 38 м, шириной рабо-  
чего лотка 600 мм, высота бортов лотка 400 мм.

В фундаментах рубильных машин <sup>был</sup>  
сделан канал <sup>под дисками</sup> для прохода рабочего  
лотка транзитера; канал делался с  
элементов и с последующей действо-  
вой рубильных машин не прежде  
места; В фундаменте рубильных машин  
на высоте 1 м канал для рабочего лотка  
был сделан при строительстве фунда-  
мента. Лоток для хвостовой ветви  
транзитера был сделан под перекрытием  
2-го этажа цеха; чтобы освободить место  
для прокладки лотка хвостовой ветви,  
было уменьшено количество тяговой цепи  
поперечного транзитера торцового  
отделения. Сделаны, при этом на  
300 мм направляющая цепи, приво-  
ды и хвостовая звездочка.