

На транспортировку щепы от ЦРУ по сравнению со СРУ при одинаковом расстоянии вывозки эксплуатационные расходы увеличиваются на 45%, удельные капитальные вложения в 2,3 раза, трудоемкость в 2,1 раза и энергоёмкость на 36%. При одинаковом расстоянии вывозки щепы от ЦРУ по сравнению с вывозкой от СРУ выработка на щеповоз снижается по следующим причинам: увеличивается протяженность дорог 3-го класса; снижается коэффициент сменности щеповозов; увеличивается в несколько раз время погрузки щеповозов; ухудшается организация труда щеповозов.

ЛЕОНОВИЧ И. И., МЫТЬКО Л. Р., КОРИН Г. С.,
НАСКОВЕЦ М. Т., САННИКОВ А. И.

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ СБОРНО-РАЗБОРНЫХ ПОКРЫТИЙ НА ПОДЪЕЗДНЫХ ПУТЯХ ЛЕСОВОЗНЫХ ДОРОГ

Освоение лесных массивов требует строительства густой сети временных лесовозных дорог (усов). Чаще всего временные дороги строятся в местах с избыточным увлажнением, где несущая способность грунтов даже в летний период ниже, чем требуется для движения большегрузных автомобилей. Неудовлетворительное состояние временных лесовозных дорог приводит к частым поломкам автомобилей, невыполнению плана по вывозке древесины и является одной из главных причин, сдерживающих ритмичную работу лесозаготовительных предприятий в течение года. Для обеспечения круглогодичной вывозки древесины с лесосек независимо от грунтовых и погодных условий применяются сборно-разборные покрытия. За последние годы разработан ряд конструкций сборно-разборных покрытий, прошедших успешное испытание в производственных условиях и рекомендованных для серийного производства.

Наиболее широкое применение в лесной промышленности нашли щиты ЛВ-11, нагельные щиты и др. С использованием сборных покрытий на усах существенно повышаются эксплуатационные показатели лесотранспорта, увеличиваются скорости движения автопоездов, уменьшается расход горюче-смазочных материалов. Лесозаготовительными предприятиями для изготовления сборных покрытий применяются двухкантные или четырехкантные брусья. На изготовление сборных покрытий в лесной промышленности расходуется боль-

шое количество деловой высокосортной древесины. Так, на изготовление 1 км покрытия из щитов ЛВ-II расходуется 345 м³ двухкантного бруса толщиной 0,18 м, выпиленного из шестиметровых сортиментов диаметром 0,2-0,3 м.

Одним из путей снижения стоимости сборно-разборных покрытий является частичная замена высокосортной древесины лесоматериалами низших сортов, например применение покрытий из круглых лесоматериалов и короткомерных сортиментов, а также перенос технологического процесса изготовления щитов как можно ближе к месту строительства (возможно прямо на лесосеке).

В объединении "Житковичлес" (БССР) было проведено испытание сборно-разборного покрытия, собранного из короткомерных сортиментов длиной до 2 м и диаметром 0,16 м. Сборные элементы в покрытии размещены в шахматном порядке и соединены между собой металлическими шпильками. Такое расположение брусьев позволяет получить сплошную гибкую ленту колесопроводов без стыков. На изготовление такого покрытия расходуется до 300 м³ короткомерной древесины и около 6 т металла. Стоимость 1 км покрытия с учетом шестикратной перекладки составляет 2,2 тыс. руб. Производственные испытания показали, что покрытие хорошо вписывается в рельеф местности и обеспечивает движение грузевых автопоездов типа МАЗ-509 + ТМЗ-803 по непроходимым ранее участкам дороги.

Технико-экономический расчет по выявлению эффективности использования капиталовложений и новой техники с учетом отраслевой специфики показывает, что себестоимость вывозки 1 м³ древесины по дорогам с таким покрытием на 0,055-0,11 руб. ниже, чем по существующим сборно-разборным покрытиям и на 0,136 руб. ниже, чем по деревянно-лежневым.

Опыт эксплуатации сборно-разборных покрытий в условиях БССР показал, что более целесообразно их использовать не на всю длину подъездного пути, а только на отдельных непроходимых участках. Это даст возможность иметь минимальный запас сборных покрытий и в то же время обеспечит ритмичную вывозку древесины с лесосек. На данном этапе основной задачей является предельное снижение стоимости сборных покрытий и сокращение расхода деловой древесины на строительство временных лесовозных дорог.