

Цена 60 коп.

39088

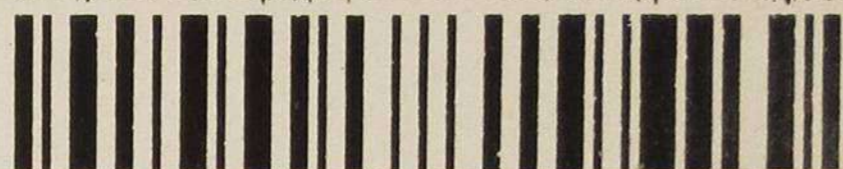
М. Н. НАСОНОВ

Тракторист-стахановец Баджейского
механизированного лесопункта

313
1778

Мой опыт работы на газогенераторном тракторе

2017070422



С ТРЕБОВАНИЯМИ

на издания Гослестехиздата обращаться во все книжные магазины и отделения Когиза.

При отсутствии литературы на местах заказы направлять в ближайшее от места нахождения заказчика отделение издательства:

Москва, Центр, Рыбный пер., 3, Гослестехиздат.
Ленинград, Чернышев пер., 3, корп. 42, Гослестехиздат.

ГОСЛЕСТЕХИЗДАТ

МОСКВА

1940

М. Н. НАСОНОВ

Тракторист-стахановец Баджейского
механизированного лесопункта

Я 313
1779

Мой опыт работы
на газогенераторном
тракторе



ГОСЛЕСТЕХИЗДАТ

МОСКВА

1940

В брошюре тракторист-стахановец Баджейского механизированного лесопункта рассказывает о том, как он добился бесперебойной работы на газогенераторном тракторе и систематического перевыполнения норм на трелевке и вывозке леса



40- 90379

М. Н. Насонов, „Мой опыт работы на газогенераторном тракторе“,
Гослестехиздат, Москва, 1940

Отв. редактор Н. С. Соловьев
Сдано в набор 31/VIII 1940 г.
Объем 2 п. л. 2,3 уч. авт. л.
Индекс 4353
Тираж 9.000 экз.
Заказ 1438.

Техн. редактор Л. К. Кудрявцева
Подписано к печати 31/X 1940 г.
Формат бумаги 60x92 1/32
Знаков в печ. л. 47616
Изд. № 124 Л-53923.

Тип. „Красный печатник“ гос. изд-ва „Искусство“, Москва,
ул. 25 Октября, 5



Тракторист-стахановец
Баджейского механизированного лесопункта
М. Н. Насонов

2017070422



Введение

Перевод тракторов, работающих на трелевке и лесовывозке, на дешевое древесное топливо принесет большие выгоды государству и лесозаготовительным организациям. Дрова заменят нефтепродукты, сэкономят многие тысячи тонн дорогого топлива. При огромном расходе жидкого топлива на всех механизированных лесопунктах неизбежны были перебои и снабжении авто-тракторного парка. Теперь таких перебоев быть не может. Если на механизированном лесопункте хорошо налажены заготовка и сушка древесины, то газогенераторному парку не грозят никакие простои из-за нехватки горючего.

И еще одно обстоятельство говорит в пользу перевода тракторов на твердое топливо. В особенности это касается нашей необъятной Сибири. В ее таежных лесах, местами нетронутых, имеется очень много сухостоя. Сухостойная лиственница представляет собой очень хорошее газогенераторное топливо, а раньше такая древесина в лучшем случае шла на дрова, в худшем — оставалась на лесосеках.

На Баджейском механизированном лесопункте га-

газогенераторные тракторы работают с декабря 1936 г. Мы, трактористы, прошли здесь большую учебу. По своей неопытности мы частенько сжигали бункеры, мучились над тем, как заставить машину работать в суровых условиях сибирской зимы, как беречь машину, как ухаживать за ней. Мы добивались того, чтобы газогенераторный трактор работал безотказно.

За эти годы среди наших трактористов выделились товарищи, хорошо освоившие газогенераторные тракторы. Я говорю о товарищах Курчеве, Ольховском и Орехове. Все они были награждены значками «Почетному работнику лесопромышленности».

За успехи в своей работе я тоже представлен к награде почетным значком. Скажу, не хвастаясь, что работаю я неплохо: за последние годы у меня не было ни одной аварии.

Нелегко нам, трактористам, дались победы на фронте механизированной вывозки древесины. Надо прямо сказать, что если за последнее время мы перевыполняем план на износившихся за первые годы освоения тракторах, то большая доля в этих успехах принадлежит коллективу наших мастерских. И мы, трактористы, с большим почетом и уважением относимся к тем, кто все силы и все знания отдает на то, чтобы поддержать честь своего механизированного лесопункта. Сколько раз новички-трактористы приезжали из леса с прогоревшими бункерами или с заплывшими щелями в очагах. Механики терпеливо ставили новый очаг, заваривали прогоревший бункер и опять пускали газогенератор в работу.

При том увеличении газогенераторного парка, какое происходит сейчас, многим сотням, а возможно и тысячам трактористов, работавшим на жидкотопливных машинах, предстоит серьезная и длительная учеба. Одно дело — пустить двигатель на жидком топливе и работать целый день, заботясь только о доливке горючего, и совсем другое дело — управлять газогенераторным трактором.

Если новые трактористы-газогенераторщики сумеют избежать тех ошибок, от которых страдали мы, то в этом для всех будет такая польза, размеры которой сейчас трудно даже учесть. С этой целью я и делюсь в книжке своим опытом работы.

Немного о себе

Я родился в 1909 г. в Ирбейском районе Красноярского края.

Район наш — чисто земледельческий. Родители мои — крестьяне, и сам я крестьянствовал сначала в своем хозяйстве, а потом в колхозе. Так шло дело до 1930 г., когда я был призван в ряды Красной армии.

По возвращении из РККА я поступил пожарным на лесозавод в г. Канске.

Работа пожарника мне не понравилась. Поэтому пробыл я в пожарной команде только 10 месяцев и перешел работать в Заготзерно по истреблению вредителей в амбарах и других складских помещениях. К осенним хлебозаготовкам эти работы закончились. Передо мною встал вопрос: какую избрать себе специальность?

В это время в г. Канске открылись курсы по подготовке трактористов. Я подал заявление. Меня приняли, и через 4 месяца я стал трактористом-газогенераторщиком.

На тракторных курсах при Канском леспромхозе мы три с половиной месяца изучали жидкотопливные тракторы, а после этого нам отвели две недели на изучение газогенераторных.

В то время газогенераторные тракторы только еще начали появляться на наших лесопромышленных предприятиях, поэтому на изучение их отводилось мало времени. Кроме того, многие из нас, трактористов, не знали, в каких леспромхозах нам придется работать и на каких машинах. Я, например, совсем не предполагал, что моим, так сказать, поильцем-кормильцем, будет газогенераторный трактор. Знай я это раньше, я, конечно, отдал бы его изучению гораздо больше времени, чем полагалось на курсах.

Образование мое невелико — всего 4 класса первой ступени. Но я прошел хорошую учебу в Красной армии, где привык добиваться поставленной цели. Если ребята, у которых образование было больше моего, понимали все быстрее, то я при своем упорстве, не отставая от них в усвоении знаний, запоминал все крепче и усваивал надежнее.

Испытания мы сдавали по чертежам, развешенным на стене. Проверки практических знаний не было. По теории мне поставили «хорошо». Со специальностью тракториста я и приехал на Баджейский механизированный лесопункт в июле 1936 г.

Тракторов я тогда здесь не нашел, они были получены позднее — месяца через три.

Первое время я работал в лесу по заготовке древесины. Нас, трактористов, за это время скопилось на лесопункте больше десятка. Наконец, разнеслась весть: на станцию Камарчага (70 километров от Баджейского механизированного лесопункта) прибыли 11 тракторов ЧТЗ, из них 8 газогенераторных и 3 «жидкача» (жидкотопливных). Нам пришлось перегонять их со станции на лесопункт. Я вел жидкотопливный трактор.

Через месяц после прибытия машин меня посадили на трактор № 3 (по нашей нумерации) с газогенераторной установкой Декаленкова, а потом перевели на трактор № 8. На нем я и работаю до сих пор.

Первые дни работы на тракторе

После окончания курсов я совсем не умел управлять трактором. Подойдя в первый раз к машине, я так растерялся, что перестал даже узнавать части двигателя. Ну, цилиндры, маховик, радиатор — это, конечно, узнал, но в мелких деталях совсем запутался. Вот что значит изучать машину теоретически и ни разу на ней даже не посидеть!

Механизированному лесопункту нужны были трактористы. Машины пришли, древесины в лесу было заготовлено много, садись на трактор и вези, а мы, трактористы первых курсов, работать-то на нем и не умели. Хорошо было бы поработать сначала прицепщиком, но у кого? Наоборот, мне самому стара-

лись дать помощника, чтобы я научил его управлению машиной, т. е. научил бы тому, чего я сам не знал.

Со страхом сел я впервые на газогенераторный трактор. Сижу и боюсь, не случилось бы какой-нибудь беды. Теперь иной раз вспомнишь те дни и даже посмеешься над тем, как глуп и неопытен был. Очень уж велика разница между прежними страхами перед машиной и теперешней работой, когда садишься на трактор, как на смирную, давно знакомую лошадь.

Дело было зимою. Постаравшись вызвать из памяти полузабытые знания, почерпнутые на курсах, я научился сдвигать машину с места. Но этого было слишком мало. Чуть застопорится дело, — стоишь над машиной, как над бездонным омутом, и не знаешь, то ли свеча не работает, то ли двигатель газа не засасывает, то ли подсосы в газогенераторе. Копаешься в двигателе, а сам ничего не понимаешь. С горя и досады чуть слеза не прошибает. Поругаешь и курсы, которые так мало дали, поругаешь и себя и уже заранее примиряешься с мыслью, что больше на тракторе работать не придется.

Вскоре поехал я с катком дорогу укатывать. Поехал один, без прицепщиков. Земля была покрыта снегом, никакого следа на ней не заметно. Все же доехал я до самого конца трассы благополучно. Возвращаться было бы как-будто уже легче, а у меня, как на-зло, двигатель заглох. Пробовал завести — дело не выходит. А радиатор на морозе все стынет. Выпустил я из него воду и пошел к гаражу пешком.

После при осмотре обнаружилось, что загорелись свечи, а я о них по неопытности даже и не подумал.

Потом послали меня за кирпичом. Уже на первой сотне метров я почувствовал, что одна свеча не работает (двигатель «троит»). Вернулся обратно, доложил сменному механику. А механики в то время были не лучше нас, трактористов, и опытом своей похвастаться никак не могли. Они только старались отправить нас от гаража, а там как хочешь мучайся. Переменил мне сменный механик одну свечу и говорит:

— Поезжай. В дороге остальные исправятся.

Мне осталось только поверить его словам и ехать. Но свечи сами не исправились, наоборот, двигатель сначала «затроил», потом «задвоил», и, наконец, машина стала. Всю ночь крутился я около нее. Двигатель остыл, вода в радиаторе тоже остыла, и у меня ничего путного, конечно, не вышло. Я послал прицепщика за помощью, но он так и не вернулся, — механик не пустил его ко мне.

За плохую работу меня с машины сняли и перевели на ремонтные работы. От незаслуженной обиды я даже заплакал. Хотел уже совсем уезжать из механизированного лесопункта, но потом, к счастью, раздумал, решил испытать свои силы на новой работе.

Такие огорчения пришлось пережить не только мне одному. Мучились на работе почти все трактористы, менялись они на лесопункте каждый месяц. И виною всех бед была наша неопытность.

Практическая учеба

Вскоре на Баджейский механизированный лесопункт приехал работать в качестве старшего механика т. Прокин. Дело свое он знал очень хорошо. Ознакомившись с положением, он опять посадил меня на трактор. Если сказать по совести, то только он и сделал меня опытным трактористом.

На работе т. Прокин поступал с нами круто, но учил хорошо. Разгорячится от нашей непонятливости, накричит, обругает, а через две-три минуты уже опять спокоен и опять нас учит делу. У него мы научились понимать все свои ошибки, и все неисправности машины. Каждую ошибку он разбирал во всех мелочах и тут же указывал, как избежать ее в дальнейшей работе.

Зольник газогенератора и очистители мы, например, не чистили по той причине, что боялись глушить двигатель. По опыту мы все знали, что остановить двигатель — самое легкое дело, но запустить его заново очень трудно. Тогда у нас гараж был холодный, тракторы стояли на морозе. Часто получалось так, что в свою смену я целую ночь кручу ломиком маховик, а потом мой подсменщик т. Камышанский целый день трудится. Если уж нам удастся пустить двигатель, так мы работаем на тракторе до тех пор, пока он сам не заглохнет. Почистить же зольник и очистители не догадывались, искали причины неисправности совсем в других местах.

Теперь-то я хорошо знаю, что если двигатель начал чихать, значит засорился зольник, и надо его

почистить. А тогда у меня однажды так чихнуло, что машина сразу стала. На мое счастье по близости оказался Прокин. Он велел открыть зольник и хорошо прочистить его.

— Я его совсем недавно чистил, — говорю я.

— А вот сейчас проверим.

Зольник я, действительно, чистил, но чистка эта коснулась только пространства под решеткой. На самой же решетке накопилось много золы и мелкого угля. Чувствуя свою вину, я старался изо всех сил и вычистил зольник на славу. Закрыли люк, пустили двигатель — пошла машина. Я привез целых 7 груженых комплектов. Всю дорогу машина работала исправно.

Такой успех по тем временам поразил всех. Шутка сказать — сразу семь комплектов привез. В переводе на кубатуру это составило 110—120 плотных кубических метров. А мы считали, что если тракторист привез 3—4 груженых комплекта, то съездил он очень хорошо.

После случая с зольником я понял, что газогенераторный трактор может работать очень хорошо, но надо уметь с ним обращаться. Надеяться же на то, что при каждой остановке трактора кто-то придет и выручит из беды, по меньшей мере глупо. Работа тракториста протекает не в одном месте, он все время в движении. Надо самому изучать машину. Не можешь сам понять причину остановки двигателя — спроси у механика, спроси у товарищей-трактористов, и способ исправления запомни на всю жизнь. Но главное — надейся прежде всего на самого себя.

И я по-новому понял свою работу. Конечно, ругаться — дело самое легкое, но кого ругать? Курсы дали мне все, что они в то время могли дать. Но надо же и самому шевелить мозгами.

Такое решение помогло мне стать хорошим трактористом-газогенераторщиком. Что бы ни случилось с машиной, я везде старался отыскать причину неполадок сам. Дело дошло до того, что кончишь работу, придешь домой отдыхать, ляжешь, а тебе не спится, перед закрытыми глазами машина стоит, и все думы только о том, как исправить неполадки.

Сначала я часто ошибался. Приходилось снова обращаться к механикам и трактористам. Мы все учились друг у друга. Это доставляло нам особые радости. Помучаешься над какой-нибудь неисправностью двигателя, наконец, догадаешься, как наладить дело, оглянешься, а рядом товарищ над такой же неполадкой мучается. С радостью и гордостью бежишь к нему, спрашиваешь, в чем дело, не сделать ли вот так-то, у меня, дескать, сейчас только такая же причина мешала работе.

Случаев, когда бы кто-нибудь из нас узнал секрет исправления какой-либо неполадки и скрыл его от товарищей, не пришел ему на подмогу, — таких случаев я не замечал.

Однажды что-то случилось у меня с муфтой сцепления: стало рвать планки муфты. Обдумал я и решил, что у машины сносилось кольцо среднего диска. Проверил я его, — нет, кольцо в порядке. В чем же дело? Пришлось мне обратиться за помощью к механику В. А. Вайчулису. Тот начал дело с проверки

всего двигателя. И оказалось, что двигатель «сел». Вырубили мы новые прокладки под опорные лапы, поставили их, укрепили двигатель — и дело пошло, муфту сцепления больше не стало рвать.

Много помучились мы, трактористы, с подсосами воздуха, особенно в соединениях компенсатора с газогенератором и передней секцией очистителя газа. В тракторах, вышедших с завода, была плохая набивка асбеста во фланцах. От этого в генераторный газ попадало воздуха больше нормы, и в результате двигатель терял свою мощность и часто глох.

Однажды я очистил всю газогенераторную установку, запустил двигатель — вижу, трактор не тянет. Проверил двигатель, — все в порядке, а машина ни с места. Обдумал положение и пришел к выводу, что причину надо искать в подсосах. Вынул коробку со спичками и, зажигая их, начал проверять все соединения. Как раз у фланцев огонь спички стало затягивать внутрь. Разъединил фланцы и вижу — да, набивка неровная, местами проходит воздух.

Теперь все это знает любой мало-мальски опытный тракторист-газогенераторщик, а тогда для нас, новичков, всякая пустяковая неисправность становилась серьезным препятствием в работе и мучила. Двигатель глохнет, машина останавливается; в горячке и спешке вместо рычажка воздушной заслонки схватись за газовый и прикройешь газовую заслонку. Тут двигатель, конечно, совсем заглохнет, и трактор станет.

Бороться с подсосами мы научились быстро. На отыскивание их сначала тратили много спичек, потом

стали применять факелы. Дело пошло быстрее. Огонь факела охватывал гораздо большую площадь, и мы сразу обнаруживали подсос.

Причины остановки двигателя из-за подсосов надо хорошо знать каждому трактористу-газогенераторщику. Мы не скоро изучили это дело, и наше «ученье» обошлось государству в большую копеечку. Достаточно сказать, что сначала, когда двигатель не переводился с бензина на газ, мы по неопытности, стараясь добиться своего, только подливали бензина да переводили двигатель на газ и с газа опять на бензин. И таким образом за смену мы всеми тракторами расходовали до 30 килограммов дорогого бензина. Трата эта шла впустую, мы мучились сами, машины стояли, бензин сгорал, а на нижнем складе не прибавлялось ни одного кубометра древесины.

Упорство в самостоятельном отыскании неисправностей двигателя помогало мне иногда отыскать такую причину его остановки, которую не всякий специалист мог бы открыть.

Вскоре я познакомился с неисправностями газопроводящей сети газогенератора. Как-то перед выездом на трелевку запустил я двигатель, перевел его с бензина на газ, а он остановился. Ну, думаю, новая беда. Подбавил бензина, опять запустил двигатель, работает, перевел на газ, он снова остановился. Делать нечего, спрыгнул я на землю и начал поиски. Еще раз проверил, нет ли где нового подсоса, проверил все трубы и соединения. И вот в одном из шести шлангов соединения нашел целый комочек кусочков проволоки, перемешанных с угольной пылью.

Оказывается в очистителе разъело проволочные шланги, и здесь они застряли, совершенно перекрыв подачу газа из газогенератора в цилиндры.

Прочистив шланги, я сразу же увидел, что двигатель заработал совсем хорошо.

Я решил, что все соединения надо чистить чаще. Лучше потерять несколько лишних минут на осмотр и прочистку соединений, чем в пути остановиться, может быть, в самый ответственный момент работы. Того же я стал требовать от своего сменщика.

Был у меня однажды такой случай. При пуске двигателя залил бензин, завел — работает, при переводе же на газ двигатель остановился. Я уже знал, что в таких случаях нет смысла до бесконечности тратить бензин, а надо отыскивать причину неисправности.

Сначала я проверил, не засорился ли бензин, не закупорен ли бензинопровод. Нет, бензин чист и поступает туда, куда надо. Тогда я решил проверить газовую заслонку в смесителе. Тут-то и нашлась причина.

Трактор поступил в мое распоряжение уже после того, как на нем поработал другой тракторист. Он когда-то прикрепил заслонку к валику проволокой: проделал в заслонке две дырки, пропустил в них проволоку и закрутил ее вокруг валика. Возможно, что не тракторист это сделал, а кто-нибудь из механиков. Как бы там ни было, но проволока с течением времени перержавела, заслонка на своем валике прогнулась и закрыла отверстие, в которое должен был проходить газ. Открыв причину, я не стал ку-

старничать и проволоку в ход не пустил, а попросил поставить новую заслонку в смесителе газа.

О том, как я шаг за шагом овладевал своей специальностью, как изучал двигатель, как добивался его исправной и бесперебойной работы, можно рассказывать очень много. Путь, пройденный мною, прошли многие сотни трактористов-газогенераторщиков, а в будущем пройдут тысячи. Я выполнил то, что наметил себе: добирался до каждой неполадки в двигателе самостоятельно.

Некоторые мои товарищи по работе поступали иначе.

Возьмем хотя бы нашего же тракториста Семенова. Он вначале поступал так: покажется ему, например, подозрительным стук в подшипниках или в цилиндрах, он тут же переводит двигатель на холостой ход и, если недалеко гараж, то бежит туда и просит метельщиков помочь; если же случится у него неполадка в пути или на трелевке, он к нам бежит. Правда, его иногда поднимали на-смех, иногда дразнили, но он стоял на своем. Конечно, можно и не мучиться самому, когда можно позвать на помощь более опытного товарища, только бы хватило характера приставать ко всем со своими просьбами. Все же из товарища Семенова вышел далеко неплохой тракторист, сейчас он по количеству вывозимой им древесины может потягаться с любым из нас.

Неважно, каким способом тракторист изучает свою машину. Главное заключается в том, чтобы он поскорее и лучше ее изучил и мог показывать на нем стахановские образцы работы.

О запальных свечах

Практика моей работы показала, что за 30 часов работы двигателя поршни цилиндров забрасывают свечи маслом, электрическая искра перестает проскакивать с электрода на электрод, двигатель начинает работать с перебоями — «троить», а иногда и «двоить». Возникает вопрос о смазке поршней и цилиндров.

Многие трактористы боятся расплавить подшипники, поэтому стараются залить в картер как можно больше масла сверх нормы. Но при этом они попадают в другую беду. Начинается забрасывание масел в свечи. Если тракторист догадается и прочистит

Теперь я заливаю смазочного масла в картер ровно столько, сколько его требуется по норме, а на косогорах не заливаю даже и нормы.

Я всегда беру с собой в бидоне или ведре запас масла. Ведь давно уже известно, что при неумелом обслуживании трактора масло в картере может выгорать очень быстро. В таких случаях, если нет запаса смазочного масла, машина неизбежно остановится. Свечи отказываются работать и в том случае, если при ремонте машины слесари забудут сделать фаски на компрессионных поршневых кольцах. Кольца начинают захватывать с внутренних стенок цилиндров лишнее масло и забрасывать свечи.

При ремонте своей машины я всегда присутствую подпилком снимаю фаски на полмиллиметра или несколько более. В этом деле если и переборщишь

немножко, так вреда не будет. При наличии фаски масло не разбрызгивается, а остается в ней и стекает вниз по стенкам цилиндра.

Сейчас я всегда на работе имею при себе запас две-три запальных свечи. Когда какая-нибудь свеча отказывается работать и двигатель начинает «троить» я обычно заменяю неисправную свечу запасной, старую исправляю дома на досуге: разберу, протру тряпочкой, соберу. Свеча после этого поступает меня в разряд запасных.

С запальными свечами надо обращаться очень осторожно. Особенно часто страдает одна ее часть — фарфоровый изолятор. Он может лопнуть от перегрева и от неосторожного удара ключом при заворачивании свечи. А самая незначительная, даже трудно различимая глазами трещина начинает пропускать ток на массу двигателя.

Такую свечу еще можно использовать. Если трещина в изоляторе невелика, мы разбираем свечу, обертываем электрод изолирующей лентой, осторожно вставляем его в изолятор и собираем свечу. Такая свеча дает возможность месяц или более работать спокойно.

Зимняя работа на газогенераторном тракторе

Самой большой помехой, которая не дает возможности нормально работать на газогенераторном тракторе, являются холода, в особенности наши прославившие сибирские морозы. Много помучили они на-

начинающих трактористов, много лишней работы доставили слесарям и механикам наших мастерских.

Первая трудность, с которой мы сталкивались на работе зимой, — был запуск двигателей. Гараж наш, построенный в 1937 г., отапливался тремя утермарковскими печами. Температура в гараже очень мало разнилась от температуры наружного воздуха. Поэтому, приезжая из леса и ставя на ночь тракторы, мы вынуждены были выпускать из радиаторов воду.

За ночь машина остывала так, что даже теплая вода при заливке ее в радиатор, пробегая по холодным трубкам, успевала остыть и замерзнуть раньше, чем успевали пустить двигатель. Приходилось начинать разогревание мотора. А как это делалось у нас? Мы просто раскладывали под двигателем костры, иногда прогревали его части факелами из пропитанной бензином пакли.

Кроме того, чтобы прогреть мотор, мы заводили его на бензине, заставляли долго работать на этом дорогом топливе. Но и такое разогревание двигателя помогало плохо. А сколько времени уходило у нас на раскладывание костров, на пуск двигателя. Опытный тракторист тратил на эту работу от трех до пяти часов, а неопытный крутил часов восемь. Не успеет он пустить двигатель, как время его работы истекло, надо сдавать машину сменщику. И за свой рабочий день получал он как за два часа работы, так как оставшая потеря времени не оплачивалась.

В таких же трудных условиях работали механики и слесари. В гараже приходилось отогревать части двигателя факелами и паяльными лампами. Сами ра-

ботники мастерских выходили на работу в шубах, валенках и теплых рукавицах. Ремонт обычно производили за воротами гаража, так как не было никакого смысла заводить машины внутрь.

Качество ремонта также не было высоким. На холоде машины быстро остывали, покрывались инеем. При самом добросовестном осмотре очень трудно было заметить все неисправности. В результате получалось так, что осмотренные и как будто отремонтированные машины вскоре же возвращались в гараж, уже на буксире.

Трактористы и работники мастерских живут у нас дружно. Общее желание вытянуть тракторную базу не выполнявшую плана механизированной вывозки древесины, сплотило нас еще теснее. Мы делились своими наблюдениями, своим опытом, сообща думали над тем, как заставить газогенераторные тракторы работать бесперебойно. Среди нас появились свои изобретатели и рационализаторы. Об одном из них, трактористе В. П. Логинове, я здесь считаю необходимым упомянуть. Его изобретение получило известность, о нем было написано в № 12 журнала «Строхановец лесной промышленности» за 1938 г.

Практика нашей работы показала, что в смесителе газа с воздухом при работе двигателя в холодную погоду начинается конденсация паров воды, которая всегда имеется в газе. Вода эта, замерзая, приморозивала заслонки и уменьшала сечение проходного отверстия смесителя. Двигатель прекращал свою работу. Приходилось разогревать смеситель, но чере-

некоторый промежуток времени он вновь остывал. Словом, начиналась сказочка про белого бычка.

Тов. Логинов предложил обогревать смеситель отработанным газом. Мы всем коллективом обсудили его предложение и взялись за дело. От выхлопных труб провели к смесителям изогнутые трубки длиной 30 сантиметров. По этим трубкам часть отработанного газа из выхлопных труб шла на наружные корпуса смесителей и подогревала их, не давая парам воды конденсироваться.

Изобретение было очень разумным — оно избавило нас от необходимости терять время на разогревание смесителей. Однако замерзание воды в радиаторах и разрывы трубок продолжали повторяться так же часто, как и раньше, остановка двигателей по другим причинам также осталась. А главное, — остались те же трудности пуска двигателя в начале рабочей смены.

Мучения наши продолжались до 1938 г., пока не приехал на работу в механизированный лесопункт инженер М. А. Усачев, только что окончивший институт инженеров транспорта. Посмотрел он на нашу горе-работу и взялся за дело по-своему. Откуда-то на лесопункт привезли котел системы Шухова, в один месяц построили рядом с гаражом котельную, из нее провели паропроводные трубы, а в гараже поставили 19 батарей парового отопления. По верхней магистрали паропроводных труб шел в гараже горячий пар, в нижней магистрали он конденсировался и в виде горячей воды стекал в деревянную бочку, вкопанную у левого переднего угла гаража. В ней всегда была

теперь горячая вода для заливки радиаторов и промывки машин.

Давно известное паровое отопление, примененное в новых условиях, дало такие результаты, что мы только диву дались. Прежде всего в гараже стало очень тепло, совсем не так, как при обогревании египетскими печами. Уже через 15—20 минут после того, как закрывали ворота, воздух нагревался до такой степени, что механики и слесари снимали свои шубы и рукавицы и приступали к работе в одних комбинезонах. Производительность их труда повысилась чуть не на сто процентов. Качество ремонта улучшилось, время ремонта сильно сократилось. Теперь, подъехав на ночь к гаражу, мы уже не оставляли машины на морозе, а вводили их в гараж и даже не выпускали воду из радиаторов: гараж отапливался и днем и ночью, и никакой опасности, что вода в радиаторе замерзнет, не было. Машину тогда осматривали, проверяли, смазывали, и она оставалась в гараже до утра — до выхода тракториста на работу.

Но главное было не в этом. При наличии теплоотопления гаража исчезла необходимость раскладывать под машинами костры для разогревания двигателей. Утром после прихода на работу, мы загружали газогенератор чурками, разжигали его, пускали двигатель на бензине, потом спокойно переводили на газ и выезжали из гаража. Дальше уже от нас зависело не дать двигателю заглохнуть на холоде.

Так избавились мы от мучений при пуске двигателя в гараже. Но наша работа проходила не только

на трассе ледяной тракторной дороги, зимой мы также трелевали древесину с лесосек на верхние склады.

Здесь на помощь нам пришел Сибирский научно-исследовательский институт лесного хозяйства и эксплуатации: он выбрал Баджейский механизированный лесопункт для испытания сконструированной им установки по безгаражному хранению тракторов.

Установка эта в виде деревянной будки перевозилась на двухполосных санях туда, куда наши машины выезжали на трелевку. Мы же и возили трактором эту будку за собою. В ней помещался котел, от которого через стены будки проходили 6 резиновых шлангов. Кроме котла, в будке были три бака: для снеготаяния, для подогревания воды и отдельно для подогрева масла. Если на стоянке трудно было добыть воды, то с вечера один большой бак набивали снегом. Воду из него при помощи ручного насоса перекачивали затем в бак для воды, откуда она шла в котел. Ночью истопник начинал греть воду, к нашему приходу на работу она уже кипела. Горячий пар пускали в шланги, свободные концы которых подвешивались к двигателям тракторов. Подогрев начинался с помпы, потом горячий пар шел к картеру. После этого начинали разогревать всасывающий коллектор. Дальше оставалось приступать к пуску двигателей. На все это уходило 30—40 минут, т. е. в несколько раз меньше того, что мы раньше тратили на пуск двигателя.

Установку безгаражного хранения мы одобрили, но не целиком и полностью. Дело в том, что при обогревании холодного картера пар конденсировался, от-

чего в масло попадала вода. Вода потом замерзала, это причиняло нам много хлопот. Наш коллектив внес здесь улучшение. Мы устроили в картерах змеевики, по которым шел горячий пар. Верхний конец змеевика мы отгибали в сторону для отвода пара поэтому никакой его конденсации и, следовательно попадания воды в масло не происходило.

Паровое отопление гаража и организация безгаражного хранения на лесосеках помогли нам двинуть полным ходом выполнение плана механизированной вывозки древесины. В четвертом квартале 1938 мы вместо 16 тысяч плотных кубометров по плану дали 19 600 кубометров. Это была наша первая серьезная победа. План 1939 г. в 52 тысячи кубометров мы выполнили на 134 процента, дав 69 600 плотных кубометров. В декабре 1939 г. мы дали рекордную цифру — 260 процентов. План механизированной вывозки древесины первого квартала 1940 был увеличен до размеров плана на весь прошлый год. Мы и тут с честью вышли из испытания. Правда, перевыполнили мы его мало — только на один процент, но ведь и план этот был увеличен в несколько раз против первых кварталов прошлых лет.

Топливное хозяйство

Сырье для газогенераторного топлива у нас заготавливается с весны. Лесосеки отводятся не далее 1,5 километра от сушилки. На топливо идут все породы древостоя, какие только имеются. Правда, выбор их совсем невелик. Наши древостои на три чет

верти состоят из сосны, за нею следует лиственница, изредка попадаются кедр, пихта и береза.

Прямо на лесосеке хлысты разделяются на дрова, раскалываются и складываются в поленницы. Дрова сохнут на солнце целое лето. Осенью их увозят к сушилке, где при помощи круглой пилы распиливают на плашки. На базе имеется механический колун, но он плохо раскалывает плашки, получающиеся из расколотых дров, поэтому приходится применять ручной труд. Для колки плашек у нас сделаны специальные легкие топоры с короткими топориками. Чурки засыпаются в вагонетки емкостью от 3,5 до 4,1 кубометра. Всего одновременно на четырех вагонетках сушится от 14 до 16 кубометров. Чурки воздушной сушки находятся в сушилке до 24 часов, сырые чурки сушатся вдвое дольше. Такая продолжительная сушка дает возможность получить чурки очень хорошего качества.

Кроме специально заготавливаемого сырья, на чурки идут комлевые отрезки, которые остаются на верхних складах при раскряжовке хлыстов, особенно лиственных. Для этого же выделяется и сухостойная древесина.

На трелевке в горных условиях, куда трудно забросить чурки, мы на месте отбираем сухостойную лиственницу, которая за несколько лет успела просохнуть до воздушно-сухого состояния. Здесь же ее распиливают на плашки и раскалывают. На таких чурках тоже можно неплохо работать.

Лиственничную чурку мы всегда предпочитаем сосновой.

Заправочные пункты разбросаны по всей трассе ледяной тракторной дороги на расстоянии 2—3 километров один от другого. На усах, где расположены верхние склады и где тракторам приходится много маневрировать, заправочные пункты попадаются чаще — через 0,5—1 километр. Обычно чурки хранятся в небольших дощатых будках с деревянным полом несколько приподнятым над уровнем земли, чтобы чурки не увлажнялись.

К гаражу чурки доставляются в передвижном заправочном ящике, укрепленном на двухполосных сажах. Емкость ящика до 20 плотных кубометров.

Сборы на работу

Летом работы на тракторах меньше, заключается она главным образом в трелевке раскряжованной древесины или хлыстов. Летом мы работаем в одну смену. За каждым трактористом закрепляется машина, он за нею следит и за нее отвечает.

Главная и самая горячая работа начинается у нас зимой, после того, как готова ледяная тракторная дорога. В это время работы хватает всем — только вози, поэтому каждая машина закрепляется за двумя трактористами, и работают они в две смены.

При вызове на работу я первым делом подкрепляю свои силы обедом или завтраком. Потом переодеваюсь в рабочий костюм.

Специальной одежды для трактористов у нас нет. Но все же мне не безразлично, что надеть на себя в особенности зимой. Летом обычно работаю в ру-

бахе — тогда тепло и от солнца и от машины; на случай дождя я беру с собою старый брезентовый плащ.

Зимой я надеваю на голову шапку потеплее, но не мохнатую и не слишком широкую, чтобы она не налезала на уши. Если шапка закрывает уши, нельзя слышать шум мотора и хорошо различать в нем подозрительные стуки. А уши у тракториста-газогенераторщика зябнут очень редко: газогенератор греет. При сильных морозах лучше надевать шапку-ушанку, которая закрывала бы только верхнюю половину ушей.

На тело я надеваю вязаную рубашу, ватную стеганую фуфайку и ватные же штаны, а на ноги — валенки. Поверх фуфайки — полушубок. Подпоясываюсь только по фуфайке. По полушубку подпоясываться не следует, так как иначе он начинает стеснять движения и мешать работе. Кроме того, полушубок приходится часто сбрасывать. Большинство из нас надевает полушубок только в сильный мороз или при резком ветре. В легкие морозы мы работаем в одних фуфайках, даже шарфов на шею не повязываем. И ничего, не зябнем... Слева нас греет газогенератор, а сзади — секция очистителя, по которой идет горячий газ. На ней частенько мы сушим рукавицы. Если озябнут руки, то мы греем их попеременно на этой же трубе. Одна рука управляет машиной, а другая греется.

Зимой я всегда беру с собою узелок с завтраком. Летом на трелевке древесины обед и ужин варят на месте. Нам, трактористам, по распоряжению началь-

ника механизированного лесопункта, выдают пищу без всякой очереди, так как если мы будем терять много времени на свою собственную «заправку», то получится большой простой машины, что никакой выгоды, конечно, не принесет.

Приемка машины от сменщика

В гараже тракториста уже ждет выписанная дежурным по движению путевка. Сменный механик передает ее трактористу и вместе с ним идет принимать машину от сменщика.

Сменщик рассказывает, какие недостатки заметил он в машине за время своей работы. Впятером — два тракториста, два прицепщика и сменный механик — мы начинаем проверять смазку, крепление, чистим очиститель и зольник, закупориваем асбестом обноруженные подсосы. Потом заправляем машину маслом и жидким топливом.

Я проверяю также, имеются ли основные ключи в ящике под сиденьем.

Раньше, когда у нас в гараже не было парового отопления, двигатель при сдаче продолжал работать на холостом ходу. Останавливать его было рискованно. Если двигатель остановить на морозе, надо и воду из радиатора выпускать, иначе она замерзнет и разорвет трубки. Но и пускать остывший двигатель трудно. Теперь при сдаче машины мы заводим ее в гараж и двигатель останавливаем для более удобной проверки и чистки.

Наконец, машина сменщиком сдана, а мною принята.

Перед пуском двигателя я начинаю проверку всего, что нами сделано при чистке: открою, посмотрю и надежно закрою все крышки люков газогенераторной установки. Затем проверяю зажигание по меткам маховика. Для этого я снимаю со свеч провода и начинаю проворачивать ломиком маховик, прислушиваясь, как происходят щелчки ускорителя. На маховике имеются две метки. Если щелчок получится в тот момент, когда указатель находится посередине расстояния между этими двумя метками, то это означает, что зажигание будет работать нормально. При неправильном — раннем зажигании — щелчки бывают

раньше, когда при поворачивании маховика метки еще не дошли, а при позднем — прошли указатель. В этом случае я переставляю зажигание, после этого опять проверяю его по щелчкам, и, наконец, соединяю провода.

Как должен вести себя тракторист при чистке газогенераторной установки? Должен ли он следить или проверять, как очищена установка?

На это двух ответов быть не может. Да, перед тем, как сесть на машину, тракторист должен проверить, правильно ли произведена чистка, хорошо ли закрыты крышки всех люков и т. п. В этом я убедился на опыте собственной работы. На прицепщика, как это делают многие трактористы и как иногда поступал я, полагаться нельзя. Не один раз мой прицепщик плохо закрывал люк зольника. Получался подсос воздуха. Заведу машину, переведу ее с бен-

зина на газ, а двигатель поработает немножко и заглохнет. У гаража чистку зольника я поручил прицепщику и после не проверил его работу.

Не сразу научился я проверять работу помощника, а сначала, доверяя его аккуратности, искал причины остановки двигателя в других местах.

Также неудачно начиналась сменная работа, когда проверял подсосы не я, а прицепщик. Еду как-то ночью на верхний склад в Еловом логу. Чувствую, что машина останавливается. Что такое, ведь только что проверяли ее у гаража? Осмотрел газогенераторную установку, а у ней одно место нагрелось докрасна — значит подсос воздуха. Тут уж долго раздумывать нечего, а бери асбест и заклеивай.

Только очень опытному прицепщику, с которым тракторист хорошо сработался, можно доверить частые осмотры и очистки машины. А лучше все же проверять его работу. Тогда уж совсем спокойно можно выезжать на трассу.

В среднем на приемку машины от сменщика я затрачиваю 25—30 минут.

Подробности осмотра

Механики при передаче трактора или при ремонте смазывают только ходовую часть и рулевое управление машины. Об остальном должны позаботиться тракторист и его помощник.

От того, как произведена смазка, зависит успех работы. Здесь помощнику доверяться не следует, надо следить за его работой и самому принимать в ней участие.

Каждый опытный тракторист знает, что при работе трактора чистота бензина, масла и воды имеет очень большое значение. Лучше потерять несколько минут на очистку бензина, масла или воды, чем тратить впоследствии время на устранение причин, вызвавших остановку машины.

Бензин мы заливаем при помощи воронки с сеткой. Если бензина в бочке осталось немного, я фильтрую его сквозь холщевую или суконную тряпку.

Перед розжигом бункера мы с помощником всегда чистим зольник. В этом деле нам теперь никто не помогает.

Газоочистители некоторые трактористы чистят через 25—30 часов. Я делаю это гораздо чаще — каждую смену. В наших тракторах с газогенераторными установками Декаленкова почти вся угольная пыль падает на щетках. Когда вынимаешь их, удаляется пыль. Осевшую на дне секции очистителя газа пыль приходится удалять фасонной кочергой.

При чистке циклона я открываю снизу люк и шурую в нем кочергой, а потом стучу по стенкам, чтобы от них отстала угольная пыль. Шуровать кочергой необходимо, так как уголь здесь крупный и слеживается так плотно, что не падает.

Розжиг газогенератора

Многие трактористы сначала пускают двигатель на бензине, а потом приступают к розжигу газогенератора. При самых хороших условиях двигатель в этом случае должен проработать на бензине 6—7 минут, это время немалое, если принять в расчет коли-

чество наших машин и количество рабочих смен в ду. Лучшее всего сначала разжечь газогенератор. Это даст возможность при хорошем газе в две минуты перевести двигатель с бензина на газ.

Как я разжигаю газогенератор? После заправки газогенератора топливом, если трактор стоит не в гараже, я беру тряпку или несколько мелких чурочек, смачиваю их грязным бензином, кладу в зольниковую коробку и поджигаю. Крышка бункера в это время открыта. О том, закончен ли розжиг, я узнаю по дыму: он приобретает желтый цвет.

При пуске двигателя я сначала закрываю воздушную заслонку смесителя и открываю дроссельную воздушную заслонку карбюратора. Если не закрыть заслонки смесителя, пустить двигатель невозможно. Однажды я не переставил рычажки как следует бился над пуском двигателя часа два. Правда, это было в первый год моей работы на газогенераторном тракторе.

Запустив двигатель на бензине, я постепенно открываю бензиновую заслонку и начинаю понемногу приоткрывать воздушную заслонку смесителя. Если газ хороший, двигатель должен обязательно заботать.

Делать так я научился не сразу. Сначала у меня на это дело уходило по 5—6 минут.

С порожняком

Из наряда-путевки я знаю, сколько комплектов порожняка нужно мне забрать с собою, и еду

нижний склад. Иногда здесь работает маневровый трактор. Если он успел собрать порожняк, мне только остается забрать его, проверить комплекты и увезти состав на верхний склад.

Но так быстро выехать на трассу удается редко. Обычно приходится самому собирать комплекты сажей, затрачивая на это дело часа полтора.

Сам я не схожу с трактора, прицепку делает мой помощник (прицепщик). Когда состав собран, я иду смотреть комплекты. Здесь на прицепщика полагаться не следует. Даже при работе с очень опытным прицепщиком кое-что надо проверять самому, а нам еще приходится работать с новичками. Правда, сани проверяются ремонтными дежурными, но последние зачастую относятся к делу халатно: сойдет, мол, еще азок съездят. А вот нам, трактористам, это грозит в этом аварией.

За один раз я забираю с собою от 12 до 22 комплектов. Конечно, взять можно гораздо больше, но беда в том, что на нижнем складе не успевают разгружать комплекты, поэтому нам иной раз даже совсем нечего везти на верхний склад.

С порожняком особых хлопот нет. Как всегда, стараешься вести трактор так, чтобы колея была между сеницами, да смотришь, не отцепились ли в пути комплекты саней. За этим следит прицепщик, сидящий на заднем комплекте, и подающий мне сигналы.

На верхнем складе я сдаю порожняк десятнику по грузке. Он указывает мне, где его расставить.

Расстановка порожняка

От трассы ледяной тракторной дороги, проходящей по долине речки Степной Баджей, влево отходят три уса. Все они проходят между горами по долине горных ручьев. Дорога имеет очень большие уклоны. Работа здесь трудная, требующая от нас, трактористов, большой опытности и внимательности.

Верхние склады расположены почти по всему протяжению усов. Сюда с гор подтрелевывается древесина хлыстами или в раскряжованном виде. Треле производится отчасти на лошадях, но главным образом — тракторами.

Долины горных ручьев очень узки. По обеим сторонам дороги уложены штабеля бревен. Между рядами проезды тоже узки, поэтому при расстановке порожняка и сборке грузеных комплектов приходится хитрить и мудрить. Дело осложняется еще тем, что между штабелями в ряду не соблюдаются нужные расстояния и при расстановке порожняка комплектов приходится расцеплять.

Колея на усах снеговая, местами очень сильно забуксованная. Поэтому я, подняв порожняк на усе, оставляю его, не доезжая до штабелей, ставлю полоз заднего комплекта тормоз (цепь), а сама машина еду на верхний склад.

Груженые комплекты стоят на расстоянии 4—5 метров один от другого. Я их собираю, сцепляю и спускаю вниз. После этого у штабелей освобождаю место для расстановки порожняка.

С магистрали на верхний склад я втаскиваю

— 9 порожных комплектов. Больше из-за крутизны подъема машина не тянет. Только один раз я по этой дороге втащил 16 комплектов. Порожняк сначала завожу выше штабелей. Здесь прицепщик или десятник одкладывает под полоз задних саней полено. В том месте, где полено укладывается, в снегу выбивают канавку, чтобы состав не покатился по уклону.

На тех верхних складах, где можно объехать грузеные комплекты, я порожняк на магистрали не ставлю, а сразу же втаскиваю его на верхний склад. За время своей работы мы так хорошо изучили всю трассу ледяной дороги и усов, что без всяких указаний десятника погрузки знаем, когда порожняк надо оставить внизу и когда можно сразу же тащить его вверх.

Когда порожняковый состав надежно закреплен, я ставлю трактор снизу состава, т. е. уже с другого конца. После прицепки полено из-под полоза верхнего комплекта вынимается, и я начинаю расстановку порожняка. Отцепку начинаем с задних комплектов, находящихся на верхнем конце дороги.

У каждого штабеля под полозья комплектов подкладываются поленья. Кроме того, грузчики перед погрузкой под одну из лыж каждого комплекта подкладывают обрубок дерева.

Набор и спуск грузеных комплектов

При больших уклонах в грузовом направлении, которые имеются на усах нашей дороги, набрать и спустить состав грузеных комплектов не так-то про-

сто. Можно упустить комплекты, они пойдут и закрепляются штырем. Цепь надевается на перед- уклон, с каждой секундой ускоряя свой ход, и ра- ний конец полоза. При движении саней ее затягивает бьются на первом же повороте. Хотя и редко, под полоз, и она не дает саням слишком быстро ка- такие аварии у нас случались. титься под уклон.

Груженные комплекты стоят в стороне. Сначала Тормоза приходится ставить на передних и задних заезжаю снизу и буфером (обрубком дерева толщ- санях груженого состава. В этом деле я прицепщику ной 10—15 сантиметров) упираюсь в поперечную же не доверяю, а делаю всем сам, своими руками, брус нижних саней, сдвигая сани вверх по подъему более, что все это отнимает совсем немного вре- Так мне удастся сдвинуть и скрепить цепями 3-мени. комплекта. Потом ставлю под полоз передних саней. Если при спуске состава я почувствую, что перед- тормоз-цепь, заезжаю сверху и таким же образом сани начинают меня подталкивать (а я так изу- придвигаю к уже сцепленным комплектам еще 5-чил дорогу, что уже заранее знаю, где и с какой си- комплектов. лой будет меня толкать), я останавливаю трактор,

После этого я ставлю трактор снизу и ввожу вхожу на землю и на средних комплектах ставлю еще состав в колею. Здесь машину затормаживаю и пр- один, а то и два тормоза-цепи. ступаю к осмотру комплектов.

При осмотре я проверяю, хорошо ли скрепле- На снежной колее тормозные цепи мало портят до- цепи, правильно ли нагружены комплекты. Быв- рогу, наоборот, они равняют колею, но местами снег- дирается ими до земли. Тогда после прохода гру- иногда «рыхлая» нагрузка или однобокая. От это- женого состава специальные дорожные рабочие испра- груз в дороге разболтается, собьется на одну с- зляют попорченные места колеи, подсыпая в них сне- рону, сани пойдут не только на полозе, но и на- у. Если снег в колее хорошо укатан и успеваает об- ной из лыж, что сильно увеличит трение и утяжел- еденеть, то цепями его почти не захватывает, но все- воз. Уже при маневрировании видно, правильно- же тормоза хорошо сдерживают весь состав. произведена нагрузка. Если я замечу какую-нибу- Расположение тормозов выработано нами на прак- неправильность, то тут же требую от десятника- тике. Передний тормоз не дает комплектам напирать на трактор. В случае, если этот тормоз «заест» на камне, плохо срубленном пне или на корнях, я легко могу сдвинуть назад один комплект при помощи упор- ного буфера, а потом снять и цепь. Если же цепь находилась бы на среднем комплекте, то мне уже не так легко было бы сдвигать назад комплекты, при-

Перед спуском я ставлю тормоза. Применяем- нами тормоз представляет собою короткую цепь- крайние звенья которой вставляются одно в дру-

шлось бы рвать весь состав вперед, отчего неизбежно портилась бы гусеницами дорога. Задний тормоз хорош тем, что он растягивает весь состав, не давая комплектам набегать друг на друга.

Сколько комплектов можно спустить за один раз? Для трактористов-новичков норма спуска определена у нас в 3—4 комплекта. При очень больших уклонах, например в Сурвилловом логе, я сам беру больше 5—6 комплектов. На более пологих склонах спускаю в среднем 8—9. Больше 11 комплектов мне спускать не приходилось. Рекордный спуск грузевого состава дали у нас трактористы Надеждин и Орехов. Они двумя тракторами спустили 19 комплектов, один трактор поставили впереди, а другой позади грузевого состава. Вторым трактором шел задним ходом, делая по 2,2 километра в час, и служил как тормоз при спуске состава. Такой способ, на мой взгляд, преимуществ не дает, так как столько же грузевого состава можно дать не двумя, а одним трактором за два раза.

При спуске грузевого состава лучше всего ставить трактор впереди. Дело в том, что колея на усах не ледяная, а снежная, во многих местах затоптанная и избуксованная. При спуске трактором, поставленным позади грузевого состава, полоз передних комплектов может выйти из колеи. Если это случится на узком участке уса, то передний комплект может застрять в такое место, что без поломки его оттуда и не вытащишь. Чтобы снова ввести комплект в колею, весь грузевого состава нужно будет вновь вытянуть кверху, а на это у трактора нехватит мощности. Придет

вывозить по одному-двум комплектам, снова сцеплять и т. д. Это отнимет много времени и сил.

Если я проезжаю большой уклон и впереди таких уклонов до самой ледянки больше не будет, то я даю знак прицепщику, чтобы он снял все тормоза, кроме переднего. Делается это легко и просто. Штыри (мы их называем чекушками), скрепляющие концы тормозных цепей, прямые и ровные, поэтому их можно выбить быстро. Цепь остается на месте, после прохода состава прицепщик поднимает ее. Иногда я на ходу даю знак прицепщику поставить лишний тормоз. Пройдем опасное место — тормоз удаляем. Но передний тормоз при спуске у меня всегда остается на месте, пока я не выеду на трассу.

В среднем на усах, имеющих протяжение около двух километров, на расстановку порожняка в два приема, маневрирование и спуск грузевого состава я затрачиваю около четырех часов.

Грузевого состава на ледяной тракторной дороге

Спущенные с усов комплекты я оставляю в таком месте ледяной тракторной дороги, где их легче стронуть. Обычно вторую партию грузевого состава вывожу на ледянку не целиком — половину, а иногда и более, оставляю на подъеме. Это помогает стронуть состав с места.

Я сцепляю оба состава, снимаю тормозные цепи, осматриваю, все ли комплекты в порядке. Тут же заправляю газогенератор чурками. На все это ухо-

дит у меня 10—15 минут. Цепи, соединяющие комплекты, не должны быть слишком короткими. Если полозья из-за малой длины цепей вплотную подхватают один к другому, то такой состав значительно труднее стронуть с места; его приходится брать сразу же и целиком. Я считаю, что лучшая длина скрепляющих цепей такая, при которой остаются два свободных звена, если сдвинуть комплекты полозья в плотную. Более короткие цепи не только затрудняют сдвигание состава с места, но и дают себя чувствовать в пути при переезде через небольшие возвышения. Передний комплект поднимается на возвышение, а следующий за ним комплект при короткой цепи будет всей тяжестью своих 15—20 плотных кубометров сырой древесины висеть на цепи. От этого полоз передних саней будет сильнее давить на колею и портить ее.

Я слежу, чтобы обе цепи на комплекте были одинаковой длины. При разной длине получится перекошенность саней, полоз будет разрушать один борт колеи и задерживать движение.

С осени у нас цепи и буфера целы, но с течением времени часть их теряется, приходится возить комплект и без буфера и на одной цепи. Такие комплекты стараешься прицепить в конце состава. Конечно, при одной цепи полоз сильнее давит на борт колеи, но сзади такой комплект не оказывает влияния на движение. Цепь я ставлю с левой стороны. Делаю это по той причине, что ледяная тракторная дорога в самом начале имеет наклон в левую сторону — к реке

В особенности этот наклон заметен с осени, когда еще мало снега. Если на этом участке вести комплект на одной цепи, прикрепленной справа, то полоз совсем выйдет из колеи. И у остальных комплектов я на этом участке укорачиваю левые цепи на одно звено или перекручиваю их.

Наконец, грузовой состав проверен. Я сажусь на трактор и на первой скорости пускаю машину. Она сдвигает первый комплект, постепенно натягивает первую цепь, сдвигает с места второй комплект и т. д. Последние комплекты, стоящие на подъеме уса с ослабленными цепями, сдвигаются сами.

Сдвинутый с места состав везти легко. Но ведь машина у меня идет на первой скорости, а идти на ней до нижнего склада невыгодно — очень долго. Значит надо переходить на вторую, а то и на третью скорость. Но как это сделать? При переключении скоростей трактор останавливается, с ним вместе может остановиться и весь груженный состав, а опять стронуть его с натянутыми цепями уже трудно.

Поэтому для перевода на другую скорость я выбираю участок трассы с уклоном. Тогда машина идет легко. Я сбавляю газ. В это время комплекты догоняют трактор и, катясь по уклону быстрее машины, начинают подталкивать ее. Этот момент я и выбираю для переключения скорости, причем не дергаю машину, а увеличиваю ее ход постепенно. Когда увижу, что комплекты вытянулись на всю длину цепей, я даю машине полный ход.

Точно так же поступаю я и в тех случаях, когда

мне нужно вытянуть груженный состав на подъеме. Если здесь не перевести трактор с высшей скорости на низшую, то двигатель трактора все равно сбавит обороты или совсем заглохнет. В последнем случае придется вытягивать в гору состав по частям, что потребует значительного количества времени.

Любой из нас, трактористов, прекрасно знает все уклоны и подъемы дороги, знает, где и на какой скорости лучше идти. Перед подъемом мы выбираем место с уклоном, и переводим на нем трактор на низшую скорость. Здесь ничем не рискуешь, а только теряешь немного времени на пробег от уклона до подъема.

В общем я стараюсь ехать не быстро, но брать груза побольше. Так выгоднее, потому что за смену обычно удается сделать только один рейс.

На третьей скорости я вожу только небольшие составы, что бывает при отсутствии достаточного количества груженных комплектов на верхнем складе.

Приехав на нижний склад, я расставляю груженные комплекты по указаниям десятника. На это дело у меня уходит полчаса, а иногда и час. Потом еду к гаражу.

Мой сменщик предупрежден о моем возвращении уже в то время, когда я ехал на нижний склад. Теперь он ждет меня у гаража. Мне остается только сдать ему машину.

Норма вывозки древесины у нас разная. Например, из лога № 7, находящегося от нижнего склада в 10 километрах, полагается вывезти 97 плотных

кубометров в смену; я давал до 197 кубометров. До Сурвилова лога только 3 километра, поэтому норма вывозки отсюда — 150 кубометров; я давал 220 кубометров. В указанные мною расстояния не входит протяжение усов от верхних складов до ледяной тракторной дороги.

Случалось, что я за смену не выполнял и нормы. Так бывало в тех случаях, когда просто нечего было везти. Сколько раз приходилось мне выезжать с нижнего склада совсем без порожняка. Приедешь на верхний склад, а там погружено только 8 комплектов. Ждать нет смысла, так как порожняка нет и неизвестно, когда он будет. И везешь столько, сколько имеется. Все это указывает на то, что между тракторной вывозкой древесины и погрузочно-разгрузочными работами на складах у нас часто наблюдается разрыв.

За осенне-зимний сезон 1939—1940 гг. я выполнил норму на 141 процент. Так заявил начальник механизированного лесопункта в своем докладе на общем собрании весной текущего года. Если принять во внимание изношенность нашего тракторного парка, то процент выполнения нормы не так уж плох, можно им даже гордиться. За этот сезон из всех трактористов Баджейского механизированного лесопункта со мною почти вровень шел только один т. Матвеев: он отстал от меня всего лишь на один процент.

За рекордами я не гнался. Всякий рекорд требует специальной подготовки, не только моей, но и грузчиков на верхних складах. А о рекордах ли забота,

когда мы чуть не из-под их рук рвем груженные комплекты. Однако случалось и мне привозить на нижний склад по 19—20 и более комплектов, зарабатывая за один рейс до сотни рублей. Могу с уверенностью сказать, что я мог бы увезти при подходящей дороге и погоде еще сотню кубометров сверх указанной цифры. Дело это не такое уж трудное.

Погода, дорога и груз

Очень часто погода и состояние дороги заставляют брать не столько груженных комплектов, сколько их имеется на складе или сколько хочется взять, а сколько можно увезти.

Возьмем к примеру мою рекордную вывозку. Я несколько раз возил по 300 плотных кубометров. Было это в феврале 1939 г. В остальные дни я так много привезти не мог, хотя и было достаточно количество груженных комплектов.

Сначала я спускал с верхних складов по 5—6 комплектов. За два раза вывозил на трассу ледяной дороги 10—12, иногда 15 комплектов и все их увозил на нижний склад. При этом я замечал, что ночью, утром или вечером, когда подмораживает сильнее, везти трудно. Легче всего везти груженный состав около двух часов дня.

За это время я хорошо изучил машину и дорогу, изучил на последней все опасные места, подъемы и спуски. При этих условиях я стал работать смелее, начал спускаться с верхних складов по 10—11 груженных комплектов. А когда на трассе окажется уже

19—20 комплектов, оставлять часть их на месте как-то жалко. Тут как раз и время дня было подходящее и погода хорошая — февраль, солнце пригревало. Сцепил я все комплекты и повез. Вижу, дело идет хорошо. Полоз передних саней приглаживает колею, она после этого точно покрывается жирком и начинает блестеть. Следующие комплекты идут по колее легко и свободно. Значит небольшая оттепель помогает увеличить нагрузку состава. Нам, трактористам, остается только пользоваться этим и брать воз побольше.

Бывает и так, что ночью или утром колею засыплет снегом. Если по такой колее брать большой состав, то при холодной погоде вытянуть его нет никакой возможности, у трактора просто нехватает мощности. Но если после снегопада станет тепло, то можно и рискнуть. После прохода полоза передних саней дорога опять становится легкой.

В сильные морозы везешь по снегу, как по песку. В особенности трудно везти, если незадолго перед тем колея полита. Все пузыри на ней сразу же после поливки замерзнут и потом крошатся под полозом. По этой причине колея становится не ледяной, а снежной.

При морозе и трактор тянет слабее. Смеситель газа застывает, и двигатель начинает работать с перебоями. Иногда приходится даже останавливаться и подогревать смеситель.

Трудно возить и в том случае, если колею задуло снегом, и ее не успели разместить дорожные рабочие.

Сцепление гусениц со льдом дороги лучше при легком морозе или даже при оттепели. В мороз гусеницы часто буксуют на льду.

Весною, когда лед в колее начинает немного подтаивать, но еще не проваливается, — возить тоже легко.

На практике своей работы я убедился, что все легче возить при 2—3 градусах мороза или при температуре немножко выше нуля, да если еще к тому же слегка засыплет колею сырым снегом.

На вывозке я руководствуюсь своим опытом, когда набираю грузеный состав. Это иногда побуждает меня взять больше комплектов, а при плохих условиях — меньше и тем самым избежать ненужных мучений.

Об авариях в пути

На общих собраниях мы часто требуем от дорожного техника и работающих под его руководством путевых рабочих, чтобы они лучше подготовляли путь, лучше ухаживали за колеей. Поэтому надо отметить, что за колеей у нас уход хороший. На обочинах дороги (лыжницах) иногда, однако, скопляется много снега, полоз повисает, и груз начинает перемещаться на лыжах. Это, конечно, сразу же отражается на работе трактора, так как везти комплекты не на полозьях, а на лыжах гораздо труднее.

Иногда и мы, трактористы, по своей неопытности очень сильно портим дорогу. Например, остановите

весь грузеный состав на подъеме или на тех же засыпанных снегом лыжницах. Вместо того чтобы просто расцепить состав и вывезти его на хорошее место по частям, тракторист допускает буксование на одном месте до тех пор, пока не зароет здесь всю колею. В результате он бьет себя же: раньше он мог бы вывезти весь состав в два приема, а теперь должен делить на три или четыре части.

На пробуксованном месте легко застрять даже с порожняком, в особенности на подъеме. В таких случаях я поступаю следующим образом. Предположим, что передо мной находится участок пробуксованного пути метра в два длиной. Я подъезжаю к нему вплотную, останавливаю трактор, отцепляю его и проезжаю опасное место. Потом вынимаю две запасные цепи, которые всегда беру с собой, и одну за другой прицепляю их между трактором и передним комплектом. Перетянув порожняк через пробуксованное место, я снимаю запасные цепи и еду дальше.

Вообще я стараюсь не давать своему трактору буксовать. Вижу, например, что он ломает колею, сам сворачивает в сторону. Это значит, что машина сама нащупала крепкое место для прохода, и я ей не препятствую: пусть немножко сдвинется в сторону. Трактор, да еще гусеничный, — не такая уж скоростная машина и далеко не уедет. Но как только он начинает несколько выходить из колеи, я сразу же поворачиваю его обратно. От толчка комплекты идут быстрее вперед, тем временем и машина проходит опасное место. Если же трактор начнет сворачивать

в сторону, а ему этого не давать, то он как раз начнет буксовать и может сорвать лед до самой земли.

Колею я всегда берегу. Например, перед отправкой в путь с груженым составом надо поставить трактор впереди. Для этого можно пересечь колею первым комплектом и развернуться, но при этом колея пострадает обязательно. Я так никогда не делаю, а пускаю трактор наискось. После перехода одной из гусениц через колею я выпрямляю ход машины, останавливаюсь и задним ходом подвожу трактор переднему комплекту груженого состава.

На ровном месте пройти пробуксованное место легче. Перед ним надо прибавить газ, состав пойдет быстрее, и на пробуксованном месте трактор протолкнется санями.

Перед подъемом я обязательно перевожу трактор на первую скорость, иначе он все равно остановится. На первой скорости в большинстве случаев можно провести состав без расцепки. При этом я даю полный газ, открывая доотказа дроссельную заслонку. Когда подъем кончится, я сбавляю газ или перевожу трактор на другую скорость.

Нельзя сбавлять газ на подъемах — трактор может остановиться в то время, когда комплекты уже взошли на подъем. Тогда сколько ни прибавишь газу, машина весь состав уже не возьмет. Сбавлять газ можно только в том случае, если половина состава идет по ровному месту.

Перед уклоном я перехожу на первую скорость

малый газ. Если этого не сделать, то груженные комплекты при большой скорости выйдут из колеи. Могут поломаться сани, лыжи или стойки, развалиться груз и т. п. От толчка может сорвать резьбу шпильки тормозной ленты, отбросить трактор в сторону или совсем его перевернуть, пробить бревнами газогенератор, сломать дышло и т. д.

Работаем мы все-таки аккуратно — поломанные сани с развалившимся грузом у нас на трассе попадаются редко. Да и стоят они недолго.

Конечно, бывают и у нас случаи, когда у саней ломаются поперечные брусья и стойки, обрываются тяговые уши и тяги у лыж. В некоторых санях, по недосмотру ремонтников, вылезают болты, прикрепляющие подрезы. На пнях и камнях болт отгибается назад и начинает портить колею. Все это вынуждает отцеплять испорченный комплект и выводить его из колеи в сторону от трассы. Так он и остается тут до прибытия специальной ремонтной бригады.

О всех избуксованных местах мы сейчас же говорим дорожному технику т. Калмакову. Он высылает на место аварийную цистерну емкостью в 2 кубометра. Ночью делается полив, а к утру избуксованное место уже и отличить нелегко от обычных участков ледяной дороги.

На всей нашей трассе имеется 12 деревянных мостов. На каждом из них навалена земля слоем толщиной около 25 сантиметров. За зиму на мостах стараются нарастить как можно больше льда, так как весной здесь скорее всего портится колея. То же

самое делается на подъемах и бугорках. Весною ночам часто производится подброска снега в колеи. Вывозку по ледяной дороге мы кончаем весною только тогда, когда во многих местах трассы приходится перетаскивать по голой земле уже только по одному комплекту.

Тракторная трелевка древесины

Наши нижние склады расположены в пойме реки Баджей. Эта река образуется от слияния двух речек немногочисленного Степного Баджея и сравнительно многоводного Таежного Баджея.

Вся заготовленная древесина сплавляется по этим речкам в реку Ману, приток Енисея.

Это обстоятельство дает нашему механизированному лесопункту некоторые выгоды. Мы можем трелевать древесину не только на верхние, но и на нижние склады. Так было, например, весною 1940 года ледяная дорога нарушилась уже в середине марта, а половодья можно было ждать только через месяц. Поэтому механизированный лесопункт перешел к трелевке древесины хлыстами с раскряжовкой их на части нижнего склада, которая расположена по течению речки Таежный Баджей.

Конечно, тракторная трелевка не ограничивается только этим временем. Она производится все лето, т. е. с апреля до устройства ледяной тракторной дороги. На будущее время у нас имеются кое-какие перспективы. От реки Маны до наших нижних ск

лов будет построена узкоколейная железная дорога. По плану строительства она должна пойти по поймам обеих речек, в частности по трассе теперешней ледяной тракторной дороги. В последней надобность тогда отпадет. Будет ли ледянка проложена в другом месте или вся работа нашей тракторной базы ограничится трелевкой к полотну узкоколейки — покажут ближайшие годы.

Трелевка трактором во многом отличается от возки древесины по ледяной дороге и от спуска груженых комплектов с уклонов на усах. На вывозке я имею дело с груженными комплектами саней, на трелевке же их совсем нет. Я приезжаю на лесосеку, передо мною навалены громадные хлысты сосны и лиственницы, зачастую без всякого порядка: куда повалится, туда и падай. Подъезжай как знаешь, зацепляй хлысты какие хочешь, и вывози их как умеешь. Тракторист-трелевщик должен обладать сообразительностью, уметь работать без дорог и при этом беречь машину; он должен также знать, с какого хлыста начать, чтобы легче и быстрее вытащить его на волок.

Лучше было бы, если бы тракторист работал все время или на трелевке или на вывозке. Тогда он приобрел бы больше опыта в своей специальности, меньше ломал бы машины, но такое разделение трактористов не всегда возможно, хотя бы, например, в летнее время. Приходится переключаться с одной работы на другую.

Как показали мои наблюдения, мы неплохо справляемся и с той и с другой работой. А так как мы

работаем на трелевке каждый год, то и опыт у нас накапливается.

Для такой работы надо прекрасно знать машину. Нашему тяжелому и неуклюжему с виду трактору ЧТЗ приходится взбираться на кручи, перелезая через стволы, толщина которых чуть ли не равна высоте трактора, и т. д. Много зависит от того, как и на какой скорости спуститься с валежника, чтобы не обрушиться всей тяжестью на запыленный снегом пенек и не разбиться при падении поддона.

Успех трелевки во многом также зависит от качества волока, его чистоты. Если на волоке плохо срублены пни, то хлысты будут за них постоянно цепляться.

Как я уже говорил, валка хлыстов у нас большими порядком не отличается. При громадных размерах деревьев валку «в елку» производить очень трудно. Главное правило наших лесорубов — валить деревья вершинами по направлению трелевки. Соблюдать это легче всего, так как растущие на горах деревья имеют уклон в сторону подошвы горы, а не к вершинам. В ту же сторону обычно бывает и трелевка, во всяком случае — первая половина пути.

Каждый сваленный хлыст имеет в объеме несколько плотных кубометров. Поэтому за количеством хлыстов нам гнаться не приходится: 4—5 хлыстов уже составят приличный для трелевки воз 15—20 кубометров. С таким возом не стыдно явиться и на склад. Это зимою. Летом объем воза составляет в среднем 8—10 плотных кубометров.

Трелевка у нас обычно производится при помощи коротких чокеров.

На трелевке каждый тракторист работает с двумя, а то и тремя прицепщиками. Здесь часто работают и женщины. Трелевка состоит не только в том, чтобы зацепить хлысты, какие поближе, и тащить. Можно такой хлыст зацепить, что не вытащишь его и тремя тракторами.

Подъезжая к делянке, я уже прикидываю в уме, с какого места легче всего брать хлысты. Обычно я начинаю с самых верхних. Иногда к ним нелегко подобраться и нужно затратить на это немало времени. Но все неудобства окупаются быстротой, с какой они поддаются усилиям трактора.

Подъехав к намеченным хлыстам и развернув машину по ходу, я указываю прицепщикам, какие хлысты надо прицепить в первую очередь. Иногда сразу набираю целый воз и почти без остановки тащу его на склад. Если мне покажется, что воз маловат, я велю отцепить чокеры и прибавляю еще парочку другую хлыстов. Уложив так, чтобы тонкие концы хлыстов лежали вровень, мы хорошо и надежно зацепляем их чокерами и везем.

В деле выбора хлыстов я полагаюсь только на самого себя. Это не значит, конечно, что если прицепщик дает хороший совет, то я отмахнусь от него из-за самолюбия. Нет, если я вижу, что ошибся, то охотно следую поданному совету.

От прицепщиков я требую безусловного соблюдения правил техники безопасности. Когда я начинаю

тащить хлысты, то все прицепщики должны находиться от чокеров на расстоянии нескольких метров. Трос может оборваться сам или обломать тонкий конец хлыста и ударить зазевавшегося работника. И сам я беру хлысты осторожно — на первой скорости и малом газе. Рвать воз сразу же на третьей скорости невыгодно: и трактор не всегда может взять и трос может оборваться. А рвать машину, да горячиться нет смысла, нервничать на трелевке глупо.

Иногда с первых же шагов приходится с возом преодолевать лежащий на пути хлыст или валежник. В особенности часто это приходится делать зимой, когда все запорошено снегом. Я никогда не преодолеваю эти препятствия поперек, а беру их наискось. Трактор сначала поднимается вверх передним концом одной из гусениц, этим же концом он опускается на землю. В это время я веду трактор очень медленно, чтобы он, перевалившись вперед, не стукнулся гусеницей о пень и не сломал балансира или поддона.

В условиях нашей трелевки, когда машина почти все время идет под уклон, менять скорость очень удобно.

На основных или первичных волоках иногда встречаются участки пути, где с возом невозможно проехать. Зимой это чаще всего размятый избуксованный снег основного волока, а летом — каменистые участки или слишком рыхлая почва. В таких местах у гусениц с землею нет сцепления, начинается бес-

конечная буксовка. Попытка объехать это место стороной не всегда дает хорошие результаты.

В таких случаях я применяю ту же запасную цепь метра в два длиной. Когда машина начинает буксовать и видно, что все попытки объехать опасное место безнадежны, я отцепляю чокер и наращиваю его запасной цепью. Одна машина легко переходит опасный участок пути, потом цепь натягивается и перетаскивает воз.

В 1938 г. мы пробовали производить трелевку на пэнах, но скоро пришли к выводу о невыгодности этого дела: требуется слишком много рабочей силы на подготовку пэнов.

Норма зимней трелевки на полтора километра — 41 плотный кубометр в смену. Я давал обычно 75—77 кубометров.

О помощнике тракториста

В нашей работе большое значение имеет, какой трактористу попадается помощник (сцепщик). Иной из них знает, что трактористов у нас нехватает, вот он и старается поскорее изучить машину под руководством опытного тракториста, выдержать испытание по управлению машиной, чтобы самому сесть за руль. А у другого ветер в голове гуляет, ему ничего не надо, лишь бы день скорее прошел. Правда, такие работники теперь попадаются все реже и реже.

Помощника надо подготовить к работе, тогда из него и толк выйдет. Если ко мне попадает новичок, я первые два дня езжу с ним на машине. При каж-

комплект, проверяли все мелочи. А были и такие, что если сам всего не проверишь, то ничего хорошего не получится.

Потом я начинаю приучать помощника к управлению машиной. Например, отъехав от гаража, не выключая скорости, выжму муфту сцепления, остановлю машину и, сажая его на свое место, говорю:

— Ты поезжай, а я домой забегу, дело есть...

Иногда и дела-то никакого нет, а просто зайдешь за угол и смотришь, как он справляется с машиной.

Опыт свой всегда стараюсь передать помощнику, так как трактористов у нас постоянно нехватает. Неплохо было бы нам делиться своим опытом на производственных совещаниях, но такие совещания, к сожалению, бывают очень редко.

В осенне-зимний сезон у меня работали прицепщиками товарищи Федорушин и Неровна. Федорушин всегда участвовал в пуске двигателя. Если двигатель заглохнет, он спрашивал, почему это произошло, как быстрее запустить его, проверял все части двигателя и т. д. И из этого парня вышел толк. Весной он выдержал испытание на звание тракториста. Товарищ Неровна тоже будет работать на тракторе, но у ней нет той смелости и того интереса к машине, как у Федорушина. Она будет неплохой трактористкой на полях, а в наших горных условиях ей будет трудно.

Плохо то, что помощников у нас слишком часто меняют, иногда раза по два за смену. Из-за этого

было много споров, но дело все еще не наладилось. Объясняется это все тем же недостатком рабочей силы.

Дисциплина труда

В прошлые годы дисциплина труда среди трактористов была очень низкой. Невыходы на работу и опоздания были очень часты. Наказаний за это никаких не было; покричит, поругает десятник или старший механик — вот и все.

Были у нас такие трактористы, что сами не работали и других разлагали. Поедет на верхний склад, дорогой двигатель у него заглохнет. Тракторист оставляет машину, заходит в бараки, которые стоят у нас по всему протяжению трассы ледяной дороги, и спит там. Иной дня два так бездельничает. А то привезет, точно на-смех, 2—3 груженных комплекта.

Однажды из-за такого, с позволения сказать, «работника» мы чуть в беду не попали. Спускали как-то груженные составы с лога № 7. Вел я 10 комплектов. Дело было ночью. Внизу как раз у выезда с уса тракторист оставил в колее порожняк вместе с трактором и ушел в барак спать.

Спускаясь на ледянку, я только-только выехал из-за поворота и метров через десять уперся сбоку в порожняк, даже затормозить не успел. Пробую двинуться, — нет, ни взад, ни вперед ехать нельзя, груженные комплекты сзади нажимают. К моему составу прижало состав второго тракториста. Так и стояли мы всю ночь. Объезжать стороной я не решался в темноте, так как с одной стороны была речка Степ-

ной Баджей, с другой — ямы, пни и колодник.

Утром на помощь к нам подоспел сменный механик И. П. Надеждин, сам в недавнем прошлом очень хороший тракторист. Он сел на мой трактор и решил сделать попытку объехать прижатый в колее порожняк. Сначала ему это не удавалось, но потом он все же объехал. И только после этого мы разобрали затор.

Коллектив трактористов начал борьбу с плохими работниками. Старший механик т. Вайчулис стал требовать, чтобы меньше 7 груженных комплектов не привозили. Мы со своей стороны потребовали, чтобы лентяев и дезорганизаторов производства просто выгоняли из нашего коллектива.

В последнее время наш коллектив оказался по дисциплине труда передовым.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г. о борьбе с прогульщиками и летунами, несомненно, еще более укрепит наш коллектив и даст нам возможность работать дружно, согласованно, перевыполняя из года в год производственные планы.

Бытовые условия

Зарботок мой все время идет ровно. Самый маленький — 800 рублей, зимою он повышается до тысячи и 1200 рублей в месяц.

Этих денег вполне хватает нам на всю семью.

Живем мы культурно. Я имею отдельную квартиру в доме тракториста, хорошую обстановку. В свободное время слушаю по радио передачи из Москвы.

Новосибирска и Красноярска, посещаю клуб, где часто ставятся звуковые кинофильмы.

По окончании работы я отправляюсь мыться в баню. Для нас устроена специальная баня, которая открывается с четырех часов дня.

* * *

Вот вкратце все, что я мог рассказать о своей жизни и работе.

Я не думаю останавливаться на достигнутом и надеюсь добиться в ближайшее же время еще больших успехов.

Мы, трактористы великой социалистической страны, обязаны родной коммунистической партии и советскому правительству всей нашей счастливой жизнью и поэтому должны прилагать все свои старания для увеличения производительности труда, укрепляя тем самым мощь своего социалистического отечества.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
Введение	5
Немного о себе	7
Первые дни работы на тракторе	9
Практическая учеба	12
О запальных свечах	19
Зимняя работа на газогенераторном тракторе	20
Топливное хозяйство	26
Сборы на работу	28
Приемка машины от сменщика	30
Подробности осмотра	32
Розжиг газогенератора	33
С порожняком	34
Расстановка порожняка	36
Набор и спуск груженных комплектов	37
Груженный состав на ледяной тракторной дороге	41
Погода, дорога и груз	46
Об авариях в пути	48
Тракторная трелевка древесины	52
О помощнике тракториста	57
Дисциплина труда	61
Бытовые условия	62
