

шасси, которое обеспечит выполнение широкого спектра лесовосстановительных и дорожно-строительных работ с высокой эффективностью и качеством, является перспективным направлением в развитии лесного машиностроения.

Универсальное лесное шасси может оснащаться плужными снегоочистителями производства ОАО «Амкодор» – УКХ» с прямым отвалом 342С.52.00.000, 342С.52.00.000-01, а также V-образными отвалами для снега 332С.45.61.000 и 352С.45.65.000.

Кроме плужного снегоочистителя универсальное шасси может оснащаться шнекороторным снегоочистителем. Важнейшей составной частью рабочего органа шнекороторного снегоочистителя является ротор, с помощью которого снег отбрасывается в сторону от машины в заданном направлении. Весь рабочий процесс, происходящий в роторе снегоочистителя, может быть разделен на следующие операции, сопровождающиеся затратой энергии: захват снега лопастью; перемещение снега вдоль лопасти; соприкосновение снега с неподвижным кожухом ротора; движение снега по кожуху ротора к выбросному отверстию; движение снега по направляющему устройству.

Универсальное лесное шасси обладая достаточно высоким тяговыми свойствами и достаточно мощной гидравликой может эффективно эксплуатироваться со значительным перечнем отечественного и зарубежного навесного оборудования для ремонта и содержания дорог, в том числе лесных. К ним в первую очередь следует отнести плужный снегоочиститель, бульдозерный отвал и дорожную косилку, что обусловлено выпуском данного оборудования на ОАО «Амкодор» – УКХ». Это позволит максимально быстро осуществить их навеску и настройку, а также осуществлять уход за дорогами, в том числе лесными, и их элементами.

УДК 630*

Студ. Д.В. Мелюх

Науч. рук. доц. М.Т. Насковец (кафедра лесных машин, дорог и технологий лесопромышленного производства, БГТУ)

ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПАКЕТОВ. ОСНОВЫ КОНТЕЙНЕРНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Транспортный пакет согласно ГОСТ 21391-84 - это укрупненная грузовая единица, сформированная из штучных грузов с применением различных способов и средств пакетирования, сохраняющая форму в процессе обращения и обеспечивающая возможность комплексной механизации погрузочно- разгрузочных операций.

В качестве средств пакетирования используют плоские поддоны по ГОСТ 9078-84, ГОСТ 26381-84, специализированные поддоны, подкладки, бруски и другие средства пакетирования по нормативно-технической документации, утвержденной в установленном порядке.

Требования к способам пакетирования, параметрам и размерам транспортных пакетов должны устанавливаться в нормативно-технической документации на конкретный вид продукции и пакеты, сформированные из этой продукции.

Технические требования к формированию пакетов. Формирование пакетов тарно-штучных грузов осуществляют в соответствии с требованиями настоящего стандарта, нормативно-технической документации на пакеты конкретных видов продукции, утвержденной в установленном порядке. Параметры и размеры пакетов должны соответствовать требованиям ГОСТ 24597-81.

Допускается устанавливать другие размеры пакетов, предусмотренные нормативно-технической документацией на пакеты конкретных видов продукции, при максимальном использовании грузоподъемности или вместимости транспортных средств и складских площадей.

Грузы в таре размещают в соответствии с ГОСТ 21140-75. При укладывании в несколько рядов грузы должны быть установлены один на другой предпочтительно в перевязку с разворотом в плане на 90° или 180°.

В качестве средств скрепления используют проволоку, ленту (металлическую, синтетическую, склеивающую), пленку полимерную, клей, металлические пояса (стяжки) и кассеты, которые должны соответствовать требованиям ГОСТ 21650-76. Не допускается крепление груза к средствам пакетирования гвоздями, скобами или другими средствами, которые могут повредить средства пакетирования.

Маркировка и хранение. Транспортная маркировка сформированных пакетов должна соответствовать требованиям ГОСТ 14192-77.

Пакеты при хранении должны обеспечивать штабелирование не менее чем в четыре яруса.

Пакетирование грузов. Типы поддонов и пакетов. Пакетирование тарно-штучных грузов чаще всего производят на поддонах. (*пример* рисунок).

Поддон – плоская (или с верхней надстройкой) площадка, предназначенная для формирования из мелких грузов транспортного пакета, удобного для механизированной перегрузки и хранения в штабелях. Поддоны для пакетирования грузов принято делить на следующие четыре типа:

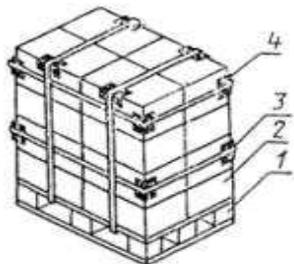
- 1) плоские, не имеющие выступающих над верхней плоскостью

настила надстроек;

2) стоечные – с постоянными или съемными стойками, расположенными над плоскостью верхнего настила;

3) ящичные со съемными или откидными стенками для удержания груза на поддоне;

4) специальные, предназначенные для формирования пакетов из таких грузов, как например, кирпич, листовое стекло и т. д.



1 – поддон; 2 – груз;
3 – обвязка; 4 – шина

Рисунок

Тарно-штучные грузы в пакет следует укладывать, так чтобы, не разбирая его, можно было легко подсчитать количество мест в нем. Кроме того, должна быть видна маркировка, нанесенная на каждое место. Готовый пакет транспортируют, перегружают и хранят, не расформировывая, на всем пути следования от отправителя к получателю. Пакеты тарно-штучных грузов укладывают в крытых вагонах в большинстве случаев в два яруса, допускается размещать пакеты тяжелых грузов в один,

а легких в три яруса. Высота пакетов зависит от числа ярусов укладки в крытом вагоне и вместимости его кузова.

УДК 630*

Студ. Е.А. Булыга

Науч. рук. доц. М.Т. Насковец (кафедра лесных машин, дорог и технологий лесопромышленного производства, БГТУ)

АНАЛИЗ И РАЗРАБОТКА КОНСТРУКЦИИ И ТЕХНОЛОГИИ УСТРОЙСТВА ПОДЪЕЗДНЫХ ЛЕСОТРАНСПОРТНЫХ ПУТЕЙ

Для организации вывозки заготовленной древесины строятся временные, со сроком эксплуатации не более года, лесовозные пути, примыкающие к ветке или магистрали лесовозной дороги и предназначенные для освоения отдельных лесосек, так называемые лесовозные усы.

Выбор конструкции уса летнего действия зависит от почвенно-грунтовых условий, объема подлежащей вывозке древесины, наличия местных дорожно-строительных материалов и типа автопоезда.

Весьма перспективной альтернативой способам строительства лесовозных усов можно считать современные дорожные маты повышенной прочности. Укладка дорожных матов позволяет обеспечить безопасный временный доступ к рабочим зонам и устойчивое дорожное покрытие как при мягком грунте, так и на твердых поверхностях.