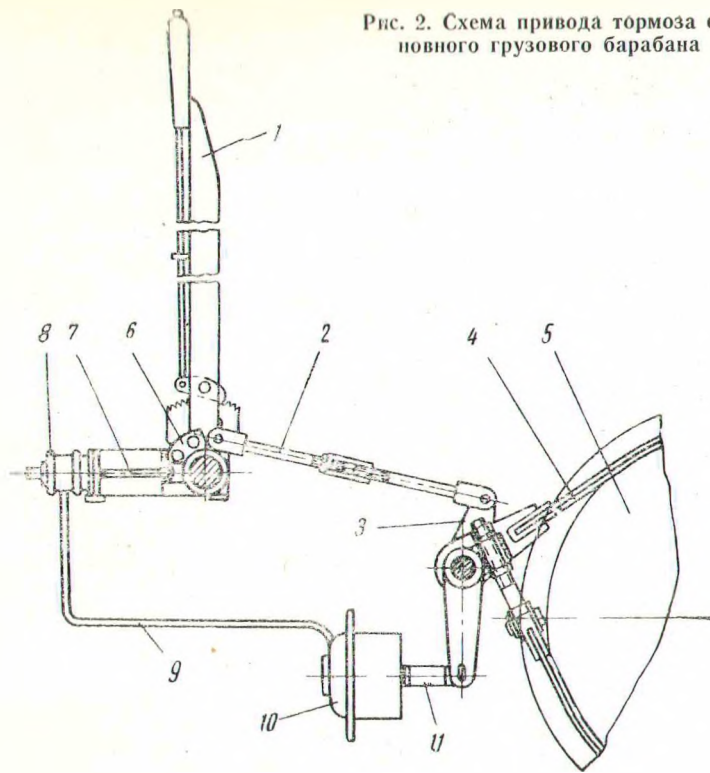


Рис. 2. Схема привода тормоза основного грузового барабана



Одновременное срабатывание шино-пневматической муфты и тормоза вспомогательного грузового барабана обеспечивают имеющиеся в пневмосистеме дроссели с обратными клапанами. Это значительно уменьшает динамические нагрузки на конструкцию лебедки и канатную оснастку.

Чтобы автоматически поддерживалась заданная скорость размотки каната с барабана во время движения груза по несущему канату при годвешной трелевке, на первичном валу редуктора установлен съемный аэродинамический замедлитель 12 (рис. 1). При вращении барабана в обратную сторону замедлитель автоматически отключается от трансмиссии. На переднем бампере лебедки смонтировано устройство 13 для самозатаскивания лебедки на горный склон. Устройство состоит из двух горизонтальных и двух вертикальных роликов, образующих замкнутый контур. Один конец пропущенного между роликами каната закреплен на барабане, а второй конец — свободный — за дерево или пень. При вращении барабана канат наматывается и лебедка перемещается по горному склону. Ролики размещены в корпусе, установленном на бампере. Направление движения лебедки регулируется путем перемещения корпуса вдоль барабана при помощи регулирующего винта. Система роликов обеспечивает правильную укладку каната и предохраняет его от истирания.

Для страховки лебедки, движущейся по горному склону, на заднем бампере имеются два стопора 14. Аэродинамический замедлитель, устройство для самозатаскивания лебедки, стопоры и кабину устанавливают на лебедку по требованию заказчика.

В усовершенствованной лебедке увеличен клиренс, улучшена конструкция рамы, упрощена пневмосистема и т. п.

В настоящее время началось изготовление промышленной партии лебедки ЛЛ-14М.

## Библиография

УДК 634.0.3 (075.8)

# ОБОБЩЕНИЕ ОПЫТА СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ

Строительными организациями и леспромхозами накоплен большой опыт строительства лесовозных дорог. Обобщению этого опыта посвящена книга канд. техн. наук А. С. Иванковича и инж. Р. И. Волосовой «Опыт строительства автомобильных лесовозных дорог», выпущенная издательством «Лесная промышленность» в 1969 г.

В первой главе книги рассмотрены местные строительные материалы, способы определения их физико-механических свойств, методы подбора оптимального состава грунтовых и грунто-гравийных смесей и приведены рекомендации по укреплению грунтов вяжущими материалами. Технология и организация подготовительных работ, способы возведения земляного полотна изложены во второй главе. В третьей главе даны конструктивные особенности искус-

ственных сооружений (мостов, труб) и технология их возведения на лесовозных дорогах.

Подробно рассмотрены конструкции дорожных одежд из укрепленных грунтов и местных материалов, способы строительства дорожных одежд, их эксплуатационные свойства и технико-экономические показатели в четвертой главе книги. Последняя, пятая глава касается контроля качества строительных работ. В ней изложены методы взятия образцов, порядок испытания и способы обработки полученных результатов. Здесь же даны рекомендации по применению контрольно-измерительных приборов, формы ведения журналов, допуски отклонений геометрических параметров и прочностных характеристик.

В книге содержится фактический цифровой и богатый иллюстрационный материал. Методы подбора оп-

тимальных смесей будут полезны при решении аналогичных вопросов на объектах дорожного строительства.

Говоря о недостатках книги, следует отметить, что в ней не нашли отражения опыт возведения kolejных железобетонных покрытий и применение ряда новых материалов при строительстве зимних дорог, а также использование техники и некоторые передовые приемы и методы строительства лесовозных дорог.

Но отмеченные недостатки не умаляют общих достоинств книги. Авторами создано ценное пособие, которое окажет помощь студентам при изучении сухопутного транспорта леса и инженерно-техническим работникам при выполнении проектных и строительных работ, а также при эксплуатации автомобильных лесовозных дорог.

Канд. техн. наук И. ЛЕОНИЧ