

Гусеницы противоскольжения для форвардера и харвестера - рекомендации по работе.

Гусеницы для форвардера и харвестера (гусеницы противоскольжения) должны правильно подбираться и эксплуатироваться, дабы избежать аварийных ситуаций. При работе в гусеницах противоскольжения необходимо строго придерживаться рекомендаций лидера в производстве шин для лесозаготовительной техники Nokian, разработанных совместно с производителем лесозаготовительной техники Komatsu Forest:

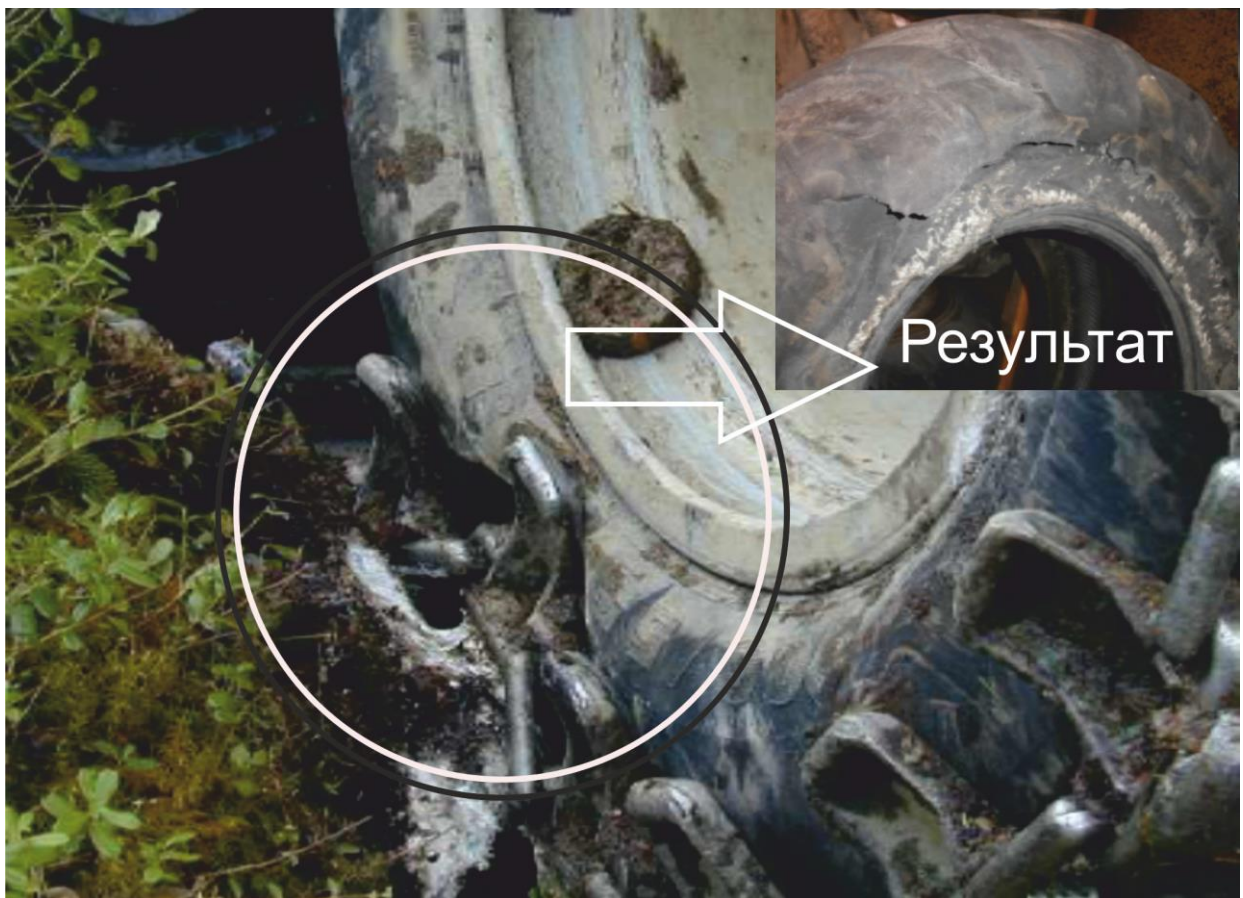
1. Правильно подбирайте гусеницы противоскольжения с учетом используемых на машине марки, модели и размера колес, а так же максимальной массы машины при полной загрузке.
2. Постоянно контролируйте давление воздуха в колесах, а так же состояние дисков колес машины.
3. Следите за тем, что бы гусеницы противоскольжения были всегда правильно натянутыми.

Первый пункт правил самый простой, т.к. не требует вмешательства операторов в процесс. Тут хозяин техники может просто проконсультироваться на заводе по изготовлению гусениц противоскольжения Рутрак, или у ближайшего дилера завода назвав марку и модель техники на которую будут устанавливаться гусеницы противоскольжения, а так же сообщить марку, модель и размер колес на которые будут установлены гусеницы для форвардера или гусеницы для харвестера. Очень важное значение имеют все буквы и цифры на шинах колес под гусеницы противоскольжения. Перед размещением заказа обязательно сообщить всю информацию, так например у, казалось бы, одинаковой резины например 750/55-26,5 но с отличающимися буквенными индексами после размера колеса: FKF или FKF2 – разный размер по ширине колеса, при чем очень существенно так, что гусеницы для форвардера с индексом на резине колеса FKF2 приходится выделять в отдельную более широкую модель, иначе гусеницы противоскольжения будут болтаться на колесах в с права на лево, бить по раме и 100% сойдут с колес при повороте форвардер, нанеся повреждения дорогостоящей резине.

Не секрет, что есть «резина», которая вообще не предназначена для работы с гусеницами, и при установке гусениц противоскольжения она будет подвержена повышенному износу, а также производители колес увлеклись большими допусками (+-) в геометрии шины одного типоразмера, по факту предоставляя нам продукт с нарушением заявленных линейных размеров, по этому модель шины одного типоразмера может в «шапке» своего протектора сидеть между боковыми упорами гусеничного полотна свободней или теснее. Лучшее всего золотая середина посадки – от 5 до 20 мм между боковиной шины и упором гусениц противоскольжения с каждой стороны колеса. Вот тут все становится ясно – если расстояние меньше, то будет повышенный износ резины, если больше – неизбежен сход

гусеницы противоскольжения с колес, и, как правило, повреждение шин и в редких случаях самого гусеничного полотна. По поводу максимального веса машины при полной нагрузке можно сказать следующее: как правило, потребитель старается выбирать максимально мощные гусеницы для форвардера (гусеницы для харвестера к этому не относятся), понимая что, несмотря на стоимость, и отходят они дольше, но не всегда обращают внимание, что на более легкую технику можно поставить облегченную модель гусеницы противоскольжения, сэкономив в цене, а вот для сверхтяжелых машин требуется усиленный вариант, и тогда гусеницы для форвардера будут служить намного дольше, и вот на этот момент нужно обратить особое внимание при выборе гусениц противоскольжения.

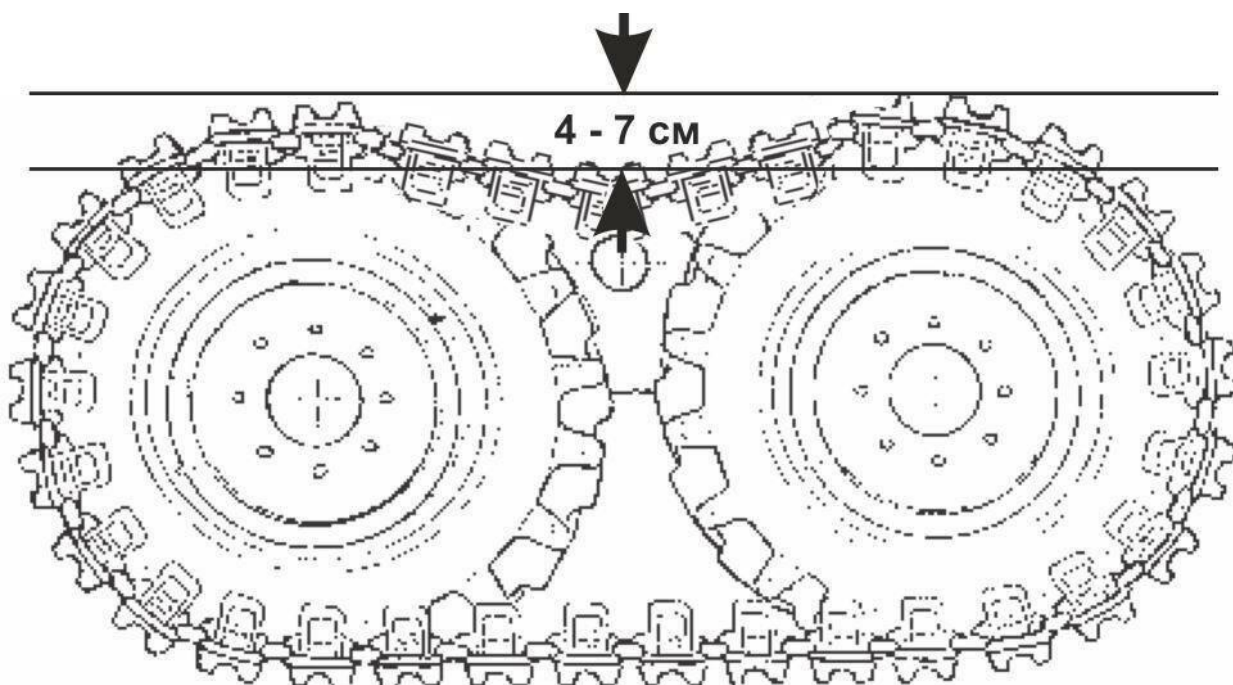
Второй пункт самый сложный, т. к. требует большого внимания оператора (есть безответственные личности, есть просто человеческий фактор «забыл»), и при его нарушении происходит повреждение резины колеса. Помните – при работе с гусеницами противоскольжения давление в колесе должно быть максимально допустимым (уточнить у изготовителя шин). При падении давления в шинах боковые стенки колеса очень сильно расширяются, и боковые упоры гусеницы могут порвать резину во время движения.



Причем то же самое происходит и без гусеницы противоскольжения: например поврежден диск колеса, стравил воздух, давление упало, наехали на пень и бах, порез или разрыв колеса. Следите и за состоянием дисков колес, вовремя меняйте или ремонтируйте их.



Пункт три игнорируют ленивые и неумелые! При установке гусениц противоскольжения недостаточно правильно натянуть их, отрегулировав горизонтальный провис гусеничного полотна в верхней части между колесами тандема в диапазоне от 4 до 7 см.



Нельзя забывать тот фактор, что гусеницы противоскольжения в первое время эксплуатации после установки имеют свойства растягиваться, и связано это с притиранием друг к другу соединительных частей конструкции, да и со временем работы изнашивается резина колес, изнашиваются и гусеницы противоскольжения. По этому - нужно постоянно следить за натяжением гусеничного полотна, регулируя его путем замены длинных замков гусениц на короткие замки и удалением траков гусеничной ленты. При этом если гусеницы противоскольжения будут сильно перетянуты, износ резины колес и соединительной системы самих гусениц сильно возрастет, а находясь в провисшем состоянии (в слабом натяжении) гусеницы противоскольжения будут стремиться сойти с колес (особенно на поворотах), что может привести к порче шин. К повреждению колес может так же привести наезд машины со слабо натянутыми гусеницами на пень или валун, т.к. гусеничное полотно при таких условиях отходит от одной стороны колеса и, давя на противоположную сторону, упирается боковым упором в стенку шины.

Настоятельно рекомендуем придерживаться золотых правил эксплуатации от профессионалов! Покупая гусеницы для форвардера, гусеницы для харвестера или гусеницы для скиддера и моно гусеницы консультируйтесь с заводом Рутрак.