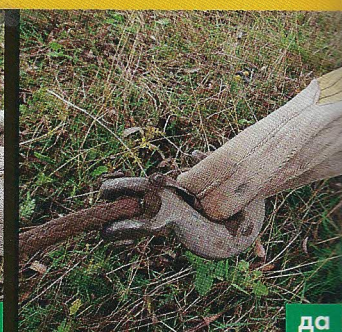
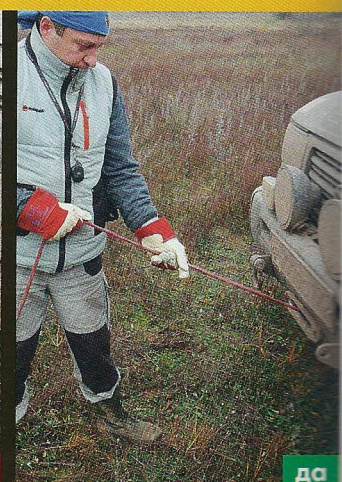
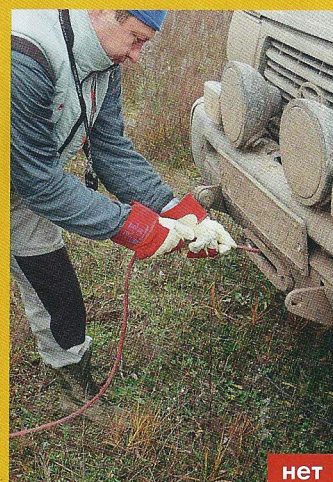
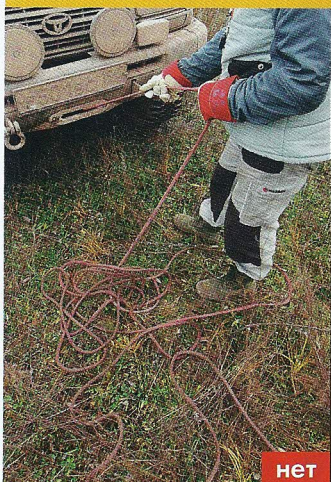




Перед тем как приступить к лебедению, проверьте, надежно ли закреплен крюк и правильно ли расположена коррозия относительно оси нагрузки. Для этого потяните за трос в направлении лебедки и поправьте такелаж, если это необходимо.



Если вы используете шакл для соединения коррозийной стропы с крюком, расположите его таким образом, чтобы округлая часть находилась со стороны проушин. В противном случае под действием нагрузки проушины зажмет в узкой части шакла и их извлечение оттуда потребует усилий. Самый простой вариант — не использовать шакл и надевать проушины сразу на крюк.



Работая с тросом, никогда не бросайте несмотанную часть около машины — так легко запутаться в петлях троса и травмироваться. Всегда отбрасывайте свободный конец в сторону, чтобы, когда вы приступите к смотке, он не путался под ногами.

Сматывая трос, ни в коем случае не держитесь за него близко к тросопротяжному механизму, чтобы руки не затянуло в его щель, если вдруг перчатки зацепятся за трос. Всегда держитесь за трос на расстоянии не менее 70–80 см от лебедки.



Контролируя намотку троса на барабан, стойте сбоку от внедорожника, чтобы в случае обрыва троса вас не травмировало (порванный стальной трос может перебить ногу). Ни в коем случае не касайтесь троса под нагрузкой и не переступайте через него.

Если лебедкой управляет пилот, сидящий в кабине, то в конце смотки штурману стоит поднять руки выше, так, чтобы пилот видел, сколько троса осталось сматывать, и успел вовремя отключить лебедку, дабы инерция мотора не затянула крюк к барабану.