

Технологии зимнего содержания дорожного покрытия и, прежде всего, в части применения химических реагентов, - тема всегда актуальная для нашей страны в силу ее разных климатических условий. Одним из ведущих производителей машин и рабочего оборудования для зимнего содержания дорог в России сегодня является ЗАО «Коминвест-АКМТ» (эксклюзивный партнер в России Ероке А/С-Дания, Johnston Sweepers Ltd - Англия, Brodd Sweden АВ - Швеция и других известных мировых производителей).



Александр ХАЛЕЦКИЙ, генеральный директор ЗАО «Коминвест-АКМТ»



Надежная техника для русской зимы

«Коминвест-АКМТ» уже более 15 лет успешно занимается разработкой, производством и продажей различных дорожных машин на базе автомобилей, тракторов и фронтальных колесных погрузчиков с привязкой к ним различного многофункционального навесного оборудования для круглогодичного содержания автомобильных дорог, городских улиц и аэродромов. Компания плодотворно работает с производителями дорожной техники и дорожными организациями Дании, Норвегии, Финляндии. Учитывая схожие климатические условия скандинавских стран, можно с полной ответственностью говорить о целесообразности внедрения опыта содержания автомобильных дорог и для России. Особенно богатый опыт предотвращения образования и ликвидации зимней скользкости имеют дорожники Дании. Ярким примером материалов являются распределители ПГМ - Ероке (как жидких - серия Virtus, так и твердых - серия Sirius). Всего за 1,5 года за свою надежность в работе и высокую эффективность они нашли большой спрос и у дорожников России. Только за 11 месяцев этого года в России было продано около 270 единиц оборудования для установки на КДМ.

Главными критериями, определяющими выбор технологии зимнего содержания, а, соответственно, и противогололедного материала, применяемого для предотвращения образования зимней скользкости, являются, прежде всего, географические и климатические особенности конкретного региона, а также интенсивность движения транспорта. При увеличении высоты снежного покрова на 2 см расход топлива увеличивается на 15%. Затраты на противогололедную обработку участка автомобильной дороги окупаются уже после проезда 150 автомобилей! Для выполнения таких задач, как правило, применялись комбинированные дорожные машины на шасси грузовых

автомобилей КАМАЗ и их аналогов, у них высокая рабочая скорость - около 50 км/час, а конструкция, масса и мощность привода подходят для установки необходимого зимнего оборудования. В базе автомобиля расположен бункер для сыпучих материалов с механизмом распределения, а спереди навешивается отвал для сдвигания или отбрасывания снега в сторону (передний отвал) или шнекороторная установка (на ряде моделей - роторно-фрезерный снегоочиститель). В наши дни монтаж оборудования непосредственно на раме автомобиля - не самое популярное решение. Такой способ превращает машину в узкоспециализированное транспортное средство. Надстройку на раме, в принципе, можно заменить, но на это уходит много времени, нужен кран и соответствующий технический персонал.

Для круглогодичного использования такой машины весной установку для распределения пескосоляной смеси заменяют цистерной для воды, а осенью - наоборот. Такая схема была широко распространена в прошлые годы, но сегодня дорожные и коммунальные предприятия все больше обращают внимание на универсальные варианты многофункциональных, комплексных дорожных машин (КДМ). С их помощью можно выполнять больший объем работ при меньшем парке машин. Затраты при этом снижаются как за счет уменьшения простоев, так и благодаря экономии на закупках новой техники, так как в стоимости КДМ цена самого шасси занимала большую долю.

В настоящее время все большее распространение получают дорожные машины с быстросъемным навесным оборудованием. Можно выделить два основных варианта.

1. В первом случае сменные бункера снабжены регулируемыми по высоте складными опорными стойками и устанавливаются в кузов самосвала. Это на сегодняшний



день наиболее простое и экономичное решение, получившее широкое распространение среди российских дорожных предприятий. Установка-снятие сменных кузовов занимает не более десяти минут, а без оборудования машину используют непосредственно в качестве самосвала, например, для вывоза снега или перевозки асфальта.

2. Второй вариант - сменное оборудование для КДМ, оснащенных подъемным устройством типа «мультилифт». Этот способ еще больше расширяет перечень работ, которые можно выполнять на одном шасси, но он же и более затратный, ведь здесь нельзя лишь заказать оборудование под уже имеющийся в хозяйстве самосвал - нужна кардинальная замена парка подвижного состава.

С появлением разнопланового, быстросъемного, высокоэффективного навесного оборудования на КДМ его цена стала занимать большую долю, чем цена шасси КДМ.

Основной базовой машиной (шасси) для КДМ долгое время считался самосвал КАМАЗ. Но в последнее время от дорожных организаций часто поступают серьезные нарекания на его надежность. А из-за ненадежного дорожного шасси зачастую простаивает целый дорожный комплекс! Это в современных условиях недопустимо. В этой связи ЗАО «Коминвест-АКМТ» все чаще получает заказы от дорожных организаций России на создание КДМ на базе шасси MAN, VOLVO и Mercedes, тем самым нарушая исторически сложившуюся картину комбинированных дорожных машин.

Одна из последних новинок компании - КДМ на основе самосвала MAN TGA 33.390 6x4 с трехсторонней разгрузкой и кузовом вместимостью 15 м³. Оборудование для распределения сухих реагентов со смачиванием - марки EPOKE A/S Sirius AST SE3800 (Дания), вместимость бункера для твердых материалов - 9 м³, плюс два бака для увлажнения по 1,5 м³. Все емкости снабжаются датчиками опорожнения. Параметры распределения материала регулируются из кабины в зависимости от требуемой плотности обработки.

Система контроля за распределением реагентов автоматическая, при изменении скорости автомобиля, что часто бывает при движении с опущенным плугом из-за наезда на более плотные слои снега, меняется подача материала для поддержания заданного параметра плотности обработки. Допустимая ширина распределения - от 2 до 12 м, в том числе с асимметричным распределением. Дозировка соли от 5 до 40 г/м²,

песка от 30 до 240 г/м². Применяемые на машине электронные системы облегчают труд водителя и просчитывают расход реагентов буквально до грамма! Дополнительно на КДМ навешивают передний и боковой отвалы Tellefsdal AS (Норвегия) с приспособлением, позволяющим следовать профилю поверхности. В схеме создания данной КДМ применяется экономичная модель - «оборудование в кузов самосвала»!

Для этой же машины в качестве дополнительного сменного оборудования «Коминвест-АКМТ» предлагает термоконтейнер для асфальта АТС 100, рассчитанный на 15 т. Подогрев асфальта осуществляется газовой горелкой, работающей на пропане, а потому допускается ремонт дорог при небольших минусовых температурах. На западе и юге России эксплуатировать машину можно круглый год, да и в других регионах продлить сезон строительных работ.

Применение импортного шасси, такого как MAN TGA 33.390 6x4 (Германия), обуславливается прежде всего установкой на него высокоэффективного дорогостоящего оборудования для распределения сухих реагентов со смачиванием - марки EPOKE A/S Sirius AST SE3800 (Дания) и термоконтейнера для асфальта АТС 100 (Германия), с соответствующими материалами и электроникой данная машина попадает в разряд дорожных машин «премиум-класса», которым соответствуют не только комфорт и престиж, но и продуманные технические решения. Преимущества подобной техники бесспорны. Тем дорожным предприятиям, которые пока не могут приобрести такую технику, стоит обратить внимание на более бюджетные варианты, предлагаемые компанией ЗАО «Коминвест-АКМТ», например, КДМ на самосвале КАМАЗ-65115 или КАМАЗ-6520 с навесным оборудованием ОАО «ТоМеЗ» и «Ероке». ✓

ЗАО «КОМИНВЕСТ-АКМТ»

111141, г. Москва, ул. 2-я Владимирская, д. 62А.

Тел./факс: (495) 739-50-71/309-03-61.

Обособленное подразделение ЗАО «Коминвест-АКМТ»

420080, РТ, г. Казань, пр. Ибрагимова, д. 32А.

Тел.: (843)211-50-05. Факс: (843)211-50-05.

<http://www.road-machines.ru>