

«Снегоочиститель компании ЗАО «Коминвест АКМТ» на шасси КАМАЗ-54601

Компания ЗАО «Коминвест-АКМТ» разработала пилотный образец снегоочистителя ДЭ-210 БФ (UTV360). Впервые машина была представлена в октябре 2011 г. на выставке «Дорога». Конструкторское решение данного агрегата характеризуется установкой на шасси КАМАЗ 54601-60 снегоуборочной техники норвежской компании Overaasen TV360H полной массой 5250 кг. Шасси КАМАЗ 54601 популярно у производителей снегоочистителей. Оно отличается повышенной грузоподъемностью, двигателем мощностью 360 л. с., а также автоматической коробкой передач ZF.

Снегоуборочная установка приводится в действие двигателем Cummins мощностью 263 кВт, производительность составляет до 2500 т снега в час. Для равномерного распределения массы оборудования по осям гидронасос с автономным дизелем вынесен назад, за пределы рамы шасси, на дополнительной раме и выполняет роль противовеса. Стандартный топливный бак расположен под гидронасосом. Снегоуборочная машина ДЭ-210 БФ (UTV360) универсальна. Для нее разрабатывается высокоскоростная щетка с частотой вращения более 1000 мин⁻¹. Она позволит подметать дорогу при скорости движения 40 км/ч и выше. Также в планах компании «Коминвест-АКМТ» оснастить шасси установкой типа «мультилифт», и тогда автомобиль можно превратить в целый «аэродромный комбайн», способный выполнять множество функций.

Технические характеристики

Шасси	КАМАЗ 54601-60
Колесная формула	4×4
Двигатель	КАМАЗ 740.60-360 дизельный с турбонаддувом, 8-цилиндровый, Евро-3
Мощность двигателя	265 кВт (360 л/с) при 1900 об./мин
Крутящий момент двигателя	1570 Нм при 1300 об./мин
Вместимость топливного бака	500 л
Трансмиссия	автоматическая 6-ступенчатая ZF-Ecomat 6HP602
Размер колес	одинарные спереди – 385/65 R22.5, двойные сзади – 315/80 R22.5



Навесное оборудование

Силовой модуль привода рабочего оборудования Cummins L360 20 дизельный, 6-цилиндровый, рядный, турбированный, с интеркулером, с арктическим пакетом, Евро-3	
Мощность силового модуля	265 кВт / 355 л/с при 2200 об./мин.
Вместимость топливного бака	310 л
Тип рабочего органа	Фрезерно-роторный
Система привода рабочего органа	Гидромеханическая
Диаметр фрезы	900 мм
Диаметр метателя	1170 мм
Ширина уборки	2850 мм
Максимальная толщина слоя снега, очищаемая за один проход (с обрушением)	1300 мм
Эксплуатационная производительность, при разработке снежного покрова толщиной 0,5–0,8 м	Не менее 2200 т/ч
Дальность отброса мин.	30 м вправо/влево
Скорости передвижения (рабочий диапазон) км/ч	0...40
Скорости передвижения (транспортный диапазон) км/ч	0...80
Усилия срабатывания предохранительной муфты рабочего органа	600 Нм
Управление рабочим органом	Дистанционное с пульта в кабине
Снаряженная масса	17225 кг (вместе с шасси)
Габаритные размеры (Д × Ш × В)	9503 × 2960 × 3900 мм

27 марта 2012 г. были проведены испытания машины. Организатором испытаний выступила Государственная транспортная лизинговая компания (ОАО «ГТЛК») совместно с Федеральным дорожным агентством, Московским автомобильно-дорожным государственным техническим университетом (МАДИ) и Союзом производителей строительной и дорожной техники. По итогам технической оценки будут подготовлены рекомендации по закупкам техники для содержания автомобильных дорог во время проведения олимпийских игр «Сочи 2014».



Испытания проводились на базе полигона МАДИ по временной методике, разработанной ОАО «ГТЛК» совместно с МАДИ. Основной частью испытания стал выброс снежного вала размером 1,2×2,8 м с обочины за пределы полосы отвода на участках с различными уклонами и радиусами

поворотов. Официальное подведение итогов технической оценки ожидается в ближайшее время после того, как замеры, фото- и видеосъемка, производившиеся на испытаниях, будут обработаны специалистами. Комментируя проведенные испытания, заместитель генерального директора ОАО «ГТЛК» Анатолий Насонов сказал, что из всех испытывавшихся образцов техники ему понравилась машина ЗАО «Коминвест-АКМТ». «Будем надеяться, что машины скоро появятся в нужном месте, в нужное время, в нужном количестве. Во всяком случае, руководство ГТЛК будет создавать для этого условия, так как машина соответствует лучшим зарубежным образцам, имеет высокий технический уровень. Следующий этап – эксплуатационные испытания в реальных условиях в течение длительного времени. Они позволят определить эксплуатационные затраты. У этой машины большое будущее», – сказал заместитель гендиректора ОАО «ГТЛК».