

There are no translations available.

„SUPERVALYTUVAS“

Liucijus Suslavičius

Sniegas ir ledas ant pakilimo-nusileidimo tako – viena iš didžiausių oro uosto antžeminių tarnybų problemų nuo pat komercinių skrydžių pradžios. Kažkada aerodromus valė rankomis, vėliau buvo pasitelkta kelių priežiūrai skirta technika, na, o dabar žiemą oro uostuose dirba tik specialūs greitam ir efektyviam pakilimo takų valymui skirti mechanizmai. Tad ir Vilniaus oro uosto garažuose nuolatiniame parengtyje „savosios valandos“ laukia keliolika įvairių sniego valymo mašinų. Patys moderniausi ir didžiausi tarp jų – trys oranžiniai „Mercedes Benz 2031A 54 Actros“. Tiesą sakant, su populiariais tarp Lietuvos vežėjų vilkikais „Actros“ šie gigantai ant didžiulių ratų, „apautų“ 445/95R25 dydžio padangomis, į kurių kabiną vairuotojui tenka ropštis net 4 laipteliais, turi ne tiek jau ir daug bendro. Na, erdvią kabiną, 310 AG dyzelinį variklį, o visa kita – rėmas, 4x4 tipo važiuoklė, transmisija – pagaminta specialiai, kad būtų galima sumontuoti garsios Vokietijos firmos „Schmidt“ gaminamą sniego valymo įrangą. Taip dviejų senas tradicijas turinčių firmų pastangomis gimė unikali 18,3 tonos sverianti aerodromų dangos valymui skirta mašina „CJS 914 Super“. Jos matmenys su visa įranga – 12200x4750x3760 mm. Automobilio priekyje sumontuotas sniego valymo plūgas, po rėmu bazės viduryje – 4,2 m ilgio ir 914 mm skersmens cilindrinis šepetys, rėmo gale – dangos nupūtimo ir džiovinimo įtaisas. Visi valymo įrengimai gali valyti sniegą ir pūsti orą į dešinę arba į kairę nuo automobilio. O jis gali valyti pakilimo taką, važiuodamas iki 60 km/h greičiu. „CJS 914 Super“ darbo našumas toks, kad Vilniaus oro uosto pakilimo taką keturios tokios mašinos nuvalo per 25-30 minučių nuo išvažiavimo iš garažo, jei taką dengia sausas sniegas, ir per 40-45 minutes, jei sniegas susigulėjęs.

Ilgametę patirtį sniego valymo mechanizmų gamyboje turinčios firmos „Schmidt“ inžinierių sukurtos konstrukcijos ypatumas tas, kad visi darbiniai mechanizmai valdomi ir varomi hidrauliškai. Yra dvi hidraulinės sistemos: pirmoji valdo sniego valymo plūgą ir pakelia, kai reikia, didžiulį mechanizmų pavaros skyriaus gaubtą, antroji varo dangą valantį šepetį ir dangos nupūtimo bei hidrosistemos aušinimo ventiliatorius. Pirmosios sistemos siurblys suka automobilio variklis, antrosios – virš užpakalinio tilto sumontuotas mechanizmų hidropavaros variklis. Pastarasis siurblys (didžiausias našumas - 23 litrai per minutę) išvysto 150 barų slėgį. Suslėgta alyva lanksčiomis žarnomis paduodama į du „Hydramatik“ markės hidromotorus, kurie suka dangos valymo šepetį. Jo sukimosi greitis laipsniškai reguliuojamas, didžiausias yra 970 aps/min. Dangos paviršiaus nupūtimo sistemos ventiliatorių suka vienas hidromotoras. Ventiliatorius sukasi 3300 aps/min greičiu ir paduoda į ortakį iki 530 kūb.m. oro per minutę. Taip pat hidrocilindro valdoma sklendė šį galingą oro sriautą nukreipia į dešinią arba kairią

automobilio šoną. Dar vienas hidromotoras skirtas sukti ventiliatoriui, aušinančiam hidrosistemos radiatorių. Sistemos bako talpa – 110 litrų, o alyvą varinėjantį siurbį suka V-6 tipo 350 AG turbodizelis. Palyginimui – sniego valymo plūgui MF kilnoti ir pakreipti į vieną ar kitą pusę skirtos hidrosistemos bako talpa – tik 10 litrų.

Sniego plūgas sukonstruotas taip, kad automobilis, nemažindamas greičio, gali važiuoti per nelygumus, jis nenukenčia, ir netyčia užkliudžius iki 15 centimetrų aukščio bordiūrą. O cilindrinio šepetio pasukimo kampas gali būti sklandžiai keičiamas iki 36 laipsnių į vieną ar kitą pusę nuo neutralios padėties. Be to, jo prispaudimo prie dangos jėga gali būti reguliuojama tiek automatiškai, tiek vairuotojo iš kabinos. Dangos nupūtimą Vilniaus oro uoste naudoja ne tik valant ją nuo sniego, bet ir tada, kai ji šlapia, o laukiama atšalimo. Kad danga neapledėtų, ji sausai nupučiama oru, ir tada ledas jos paviršiuje nebesusidaro.

Darbinių organų valdymas sukoncentruotas viename pulte, įrengtame automobilio kabinoje dešiniau vairuotojo ant variklio gaubto. Atskiros funkcijos įjungiamos, spaudant atitinkamais simboliais pažymėtus klavišus, o norimą darbinių mechanizmų padėtį vairuotojas-operatorius parenka, dviem pirštais stumdydamas kairėje pulto pusėje esančią valdymo svirtelę-džoistiką. Darbinio mechanizmo užimtą padėtį jam parodo aplink džoistiko lizdą išdėstyti šviesos diodai. Darbinius mechanizmus galima naudoti visus vienu metu arba tik tą, kuris šiuo momentu reikalingas. Džoistiko gale esančiu mygtuku, reikalui esant, galima išjungti darbinius mechanizmus ir gražinti juos į transportinę padėtį.

Nuotraukos autoriaus