



Урал СпецТранс
НАДЕЖНАЯ ТЕХНИКА ДЛЯ ТЯЖЕЛЫХ УСЛОВИЙ

Полуприцеп цистерна **ППЦ 29Б-32-3Н (ВРW)**



Стандартная комплектация:

- ▶ Цистерна 29 куб.м.
3 секции;
- ▶ Форма поперечного сечения "Чемодан" - низкий центр тяжести;
- ▶ Единый экологический короб с удобной системой слива разлитых нефтепродуктов;
- ▶ Крышки люка из алюминия;
- ▶ Качественные комплектующие и фурнитура;
- ▶ Операции перекачивания при помощи собственного насоса;
- ▶ Съёмная плита крепления шкворня;
- ▶ Трехосная пневматическая подвеска BPW Eco Plus;
- ▶ Тормозные механизмы Wabco, система Smart Board;

Дополнительные опции:

- ▶ Система нижнего налива с рекуперацией паров;
- ▶ Организация слива на обе стороны.

www.uralst.ru

8 (3513) 54-63-00

КОД МОДЕЛИ
на сайте: 7825



ЕЩЕ ДЛИННЕЕ

Миасский завод «УралСпецТранс» освоил новую модель бортового полуприцепа, подходящего для перевозок как морских контейнеров, так и разнообразных длинномерных грузов

Как правило, длина нетентованного бортового полуприцепа (на сленге перевозчиков «шаланды») не превышает 13,6 м. И в большинстве случаев ее вполне достаточно. Например, для перевозки двух 20-футовых морских контейнеров (либо одного 40-футового) или 12-метрового металлопроката. Однако иногда транспортным компаниям заказывают перевозку более длинных грузов. Например, опор ЛЭП, различных строительных конструкций или металлопроката нестандартной длины: балок, труб и пр. В таких случаях чем

длиннее шаланда, тем лучше. Одну из таких моделей «переростков» – ППК 35-32Л-14К – недавно освоил завод «УралСпецТранс». Платформа полуприцепа имеет длину 14,2 метра, а значит, груз может быть длиной до 16,2 метра – с учетом разрешенного ПДД выступания сзади за пределы габарита. Главное, чтобы общая длина автопоезда не превышала установленного ограничения 20 м. А значит, длиннобазный американский «капотник» в качестве тягача такому полуприцепу не подойдет. Заявленная грузоподъем-

ность – 35 тонн с учетом нагрузки на седло тягача – потребовала трехосного шасси. Колеса всех осей – односкатные, с шинами размером 385/65R22,5 и допустимой нагрузкой 4,5 тонны.

Особенность полуприцепа модели ППК 35-32Л-14К – использование импортных комплектующих именитых европейских фирм и соответствующая цена 2 570 300 рублей. Оси шасси и пневмоподвеска – производства голландской фирмы SAF, компонен-



Съемные борта и коники можно сложить в специальную корзину



а значит, значительно снижен темп износа протекторов. Тормоза всех колес – барабанные. Сжатый воздух для подвески и тормозов полуприцепа поступает из пневмосистемы тягача.

Одна из заявленных функций полуприцепа ППК 35-32Л-14К – перевозка стандартных контейнеров, поэтому он оборудован восемью замками-твистлоками, встроенными в мощные поперечины рамы. Замок состоит из штыря с молоткообразной головкой, корпуса с поворотной ручкой, барашковой гайки и собачки-фиксатора. Повернув штырь на 90 градусов, чтобы заплечики головки захватили фитинг контейнера, водитель машины затягивает барашковую гайку ударами молотка и фиксирует ее от отворачивания собачкой. Расстояние между штырями продольных пар замков составляет 5853 мм, то есть соответствует присоединительному размеру стандартного 20-футового морского контейнера. А расстояние между крайними твистлоками по каждому из бортов – 11985 мм, что позволяет закреплять по углам 40-футовый контейнер. Между замками всех поперечных пар – 2252 мм, это стандарт для морских контейнеров всех типов. Погрузочная высота полуприцепа – 1765 мм, что ограничивает высоту перевозимых без спецразрешения контейнеров величиной 2235 мм. Таким образом, для перевозки обычных морских контейнеров высотой 2591 мм по дорогам общего пользования спецразрешение необходимо. Однако многие разновидности спецконтейнеров (например, в виде цистерны объемом до 45 кубометров или фургона, также производимых заводом «Урал-СпецТранс») в разрешенный ПДД габарит проходят.



Переднюю ось можно поднять над дорогой, подав воздух в пневмокамеры



Замки-твистлоки притягивают контейнер к платформе мощными гайками



Заспашное колесо размещено на кронштейне по правому борту полуприцепа

ты пневмопривода, включая АВС, от Wabco. А еще телескопическое опорное устройство фирмы BPW, противооткатные упоры Suet и др. Компонировочная схема пневмоподвески – рессора над мостом. Передняя ось – подъемная, что позволяет экономить топливо при движении порожняком или с неполной нагрузкой. Кроме того, при опоре на две оси в меньшей степени, чем на три, выражено боковое проскальзывание шин при поворотах и разворотах,



Трех осей SAF с односкатными шинами вполне достаточно для восприятия большей части полной массы полуприцепа



Противоподкатный брус – требование безопасности. А при перевозке негабарита пригодится проблесковый маячок

Технические характеристики*

Масса перевозимого груза, кг	35000
Снаряженная масса, кг	9400
Полная масса, кг	44400
Нагрузка на ССУ, кг	18000
Тип подвески полуприцепа	трехосная пневматическая, с передней подъемной осью
Количество осей/колес	3/6-1
Размер шин	385/65R22.5
Диаметр шворня ССУ, дюймы	2
Положение шворня, мм	500, 1200, 1700
Радиус поворота (не более) передний/задний, мм	2125/2345
Габаритные размеры полуприцепа длина/ширина/высота, мм	14550/2550/3015
Высота ССУ, мм	1550
Высота погрузочная, мм	1765
Длина грузовой платформы, мм	14200
Ширина грузовой платформы без коников, мм	2480
Внутренняя ширина платформы по сдвинутому конику, мм	2240

* полуприцепа ППК 35-32Л-14К

прочих грузов, включая негабаритные, в нишах платформы имеются складывающиеся петли. Через них продевают стяжные ремни или стропы, прижимающие грузы (например, стройматериалы на поддонах) к платформе.

Выгодное отличие полуприцепа ППК 35-32Л-14К от многих конкурирующих моделей - наличие штатного места под платформой для съемных бортов и коников. Поэтому привязывать эти громоздкие детали веревками к грузу, как это делают водители большинства прочих шаланд, не придется. Кроме того, в штатную комплектацию этой модели входит 500-литровый топливный бак, обычно предлагаемый опционно. Он также расположен под платформой и укомплектован электробензонасосом, включая который, водитель может перекачивать топливо в бак тягача или любую другую емкость.

Повышенное внимание на заводе «УралСпецТранс» уделяют покраске техники. Подготовка поверхности включает обезжиривание для улучшения адгезии ЛКП с металлом, механическую обработку абразивными материалами (удаление окалины, ржавчины и пр.). Некоторые детали проходят гидроабразивную очистку под высоким давлением, эффективную даже в труднодоступных местах: в сварных швах, пазах. Комбинированное распыление позволяет наносить ЛКМ одним слоем, что дает достаточно толстое и плотное покрытие. Подмес воздуха снаружи при сушке позволяет избежать матирования лака. В конечном итоге получается долговечное атмосферостойкое покрытие.

Антон Уткин

Фото фирмы-изготовителя



Имея спецразрешение, коники можно выдвинуть за пределы габарита



С левого борта тоже есть ящик - в дальнем рейсе он лишним не будет



Под платформой съемные борта фиксируют специальным зажимом



В ящик для ЗИП влезут не только запчасти, инструмент и принадлежности...

Для длинномерных грузов (труб, опор и пр.) высоты над платформой как раз, наоборот, более чем достаточно. И чтобы загрузить хлыстов и плетей побольше, приходится ставить коники. Пять пар входит в штатную комплектацию полуприцепа ППК 35-32Л-14К. Они раздвижные, с резиновой поверхностью, и фиксируемые в разных положениях. В списке опций есть коники разного назначения: трубовозные, лесовозные, увеличенной высоты и т. д. Для фиксации



В сдвинутом состоянии коники расположены внутри кузова и защищают борта от повреждений тяжелым грузом



Одно из достоинств пневмоподвески - равномерность загрузки осей, что очень важно для 44-тонного полуприцепа