



СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ РОССИИ

УВЕЛИЧЕНИЕ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ С 400 ДО 550 КГ НА ВЫЛЕТЕ 19 М, ТО ЕСТЬ ПОЧТИ НА 40%, — НЕПЛОХОЙ РЕЗУЛЬТАТ МОДЕРНИЗАЦИИ КРАНОМАНИПУЛЯТОРНОЙ УСТАНОВКИ DY SS1956. ПЛЮС ЕЩЕ РЯД НЕБОЛЬШИХ ИЗМЕНЕНИЙ, КОТОРЫЕ ПОНРАВЯТСЯ И ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМ, И КУЗОВЩИКАМ. ЛЕОНИД МАЛЮТИН, ФОТО АВТОРА

Исходную модель тросовой КМУ — SS1956 производства южнокорейской компании DY Corporation — компания МРО «Техинком» начала ввозить полтора года назад и поставила в общей сложности 120 единиц. В целом кран получил на рынке положительные отзывы благодаря хорошим грузовысотным характеристикам, круговой рабочей зоне, широкому выбору шасси.

При адаптации к российским и не только шасси во время эксплуатации возникали предложения по изменениям в том или ином узле для упрощения монтажа крана на шасси или улучшения его эксплуатационных характеристик.

«Прежде всего, отзывы и предложения поступали от наших партнеров-кузовостроителей, — комментирует Али Алиев, руководитель направления КМУ. — Это опытные люди, и они давали нам рекомендации, которые мы транслировали в Корею. Например, изменить диаметр трубопровода или размер резьбы. Это были мелочи, но в совокупности они дали большой положительный эффект. Кроме того, усилили ряд узлов, заменили и настроили приборы безопасности».

Электронный прибор безопасности заменили, а точнее, вернули прежний, проверенный — гидравлический. «Все-таки электро-

ника приживается у нас не очень хорошо, — поясняет Али Алиев. — В основном из-за больших температурных перепадов. Гидравлика надежнее и в наших условиях дает больше возможностей. Главным образом, благодаря ей достигли увеличения грузоподъемности на длинных вылетах, которое было подтверждено испытаниями».

Модернизированную модель назвали SS1956 ACE, и она начинается с серийного номера D18K112. Грузовой момент увеличен с 18 до 19 тм, максимальная грузоподъемность — с 7400 до 8000 кг, в сравнении с исходной моделью SS1956. Стрела 6-секционная, считая коренную секцию, гексагонального профиля. В отличие от SS1956, она поднимается одним гидроцилиндром, видимо, идея с парными гидроцилиндрами оказалась не столь уж блестящей.

Для увеличения грузоподъемности также использовали 6-кратную запасовку вместо 4-кратной, а крюковая подвеска теперь оснащена штатной прокладкой для безопасной парковки подвески. Раньше функцию прокладки выполняла деревяшка, которую крановщик вставлял вручную между подвеской и ого-

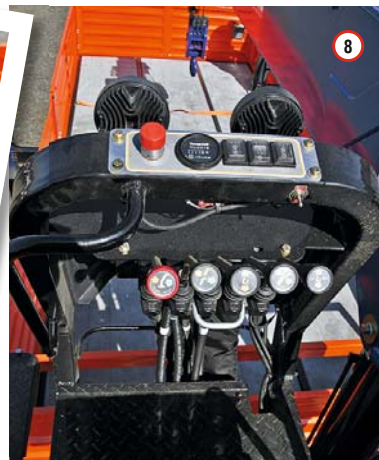
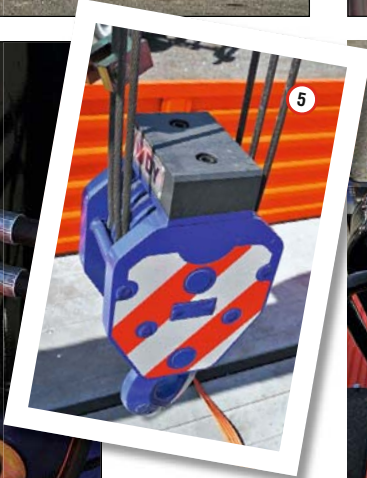
1. DY SS1956 ACE отличается неограниченным поворотом стрелы.
2. Управление опорами на правом и левом бортах.
3. 6-секционная стрела на полном вылете 19 м.
4. Гидравлический прибор безопасности.
5. Крюковая подвеска с 6-кратной запасовкой и предохранительной прокладкой.
6. Кран в транспортном положении стрелы за кабиной.
7. Электрический ограничитель размотки каната.
8. Аскетичное рабочее место крановщика.

ловком стрелы, что было долго и хлопотно. Припаркованная к оголовку подвеска — основное транспортное положение, также подвеска может фиксироваться стропами, чалками или грузовой лентой.

Гидравлический прибор безопасности установлен на поворотной колонне и состоит из датчика давления и предохранительного клапана, которые регулируются вручную. На лебедке установлен ограничитель размотки каната, который срабатывает, когда на барабане остается три витка каната. Ограничитель необходим, так как при полностью размотанном канате теряется необходимая сила трения каната о барабан, и тяговое усилие лебедки не гарантируется.

Механизм поворота колонны реализован с помощью гидромотора и червячного редуктора, а гидролинии основания и колонны соединяются через центральную цапфу,





ских усилий прилагать не нужно. Расстояние между передними опорами 5,7 м, между задними — 4,4 м. Опоры укомплектованы несъемными башмаками.

KMY SS1956 ACE монтируют на шасси грузоподъемностью более 4,5 т. «Одних только шасси КАМАЗ мы насчитываем десяток моделей, — комментирует Али Алиев. — Также востребованы шасси Isuzu GIGA и FAW. Выбор шасси широк, и все зависит от клиента, какую грузоподъемность он хочет, колесную формулу, длину грузовой платформы, мощность двигателя, кабину со спальником и т. д. Мы работаем со многими кузовостроителями, только в Набережных Челнах у нас пять партнеров, так что вариантов много».

Ближайший по характеристикам и цене конкурент — INMAN IT 180 с грузовым моментом 18 тм. Кран предлагает грузоподъемность 7200 кг на вылете 2,5 м и 400 кг на максимальном вылете 18,8 м. У него похожая 6-секционная стрела с 6-гранным профилем. Отличие конструкции INMAN в том, что реечный механизм ограничивает угол поворота колонны 390°. Есть претензии к поворотным передним опорам: их тяжело поднимать вручную и есть сомнения в надежной фиксации в рабочем положении.

Кран SS1956 ACE запущен в серию в начале года, на сегодняшний день ввезли порядка 60 единиц. «Всего мы запланировали поставить в течение этого года 220 единиц», — сказал в заключение Али Алиев.

как на автокранах. За счет этого поворот колонны не ограничивается, как на КМУ с реечным механизмом поворота. В транспортном положении колонна фиксируется пальцем, для чего предусмотрены два отверстия на основании для фиксации стрелы в положении «назад» и в положении «вперед».

Опорный контур формируется передними и задними выдвигными опорами, решенными традиционно: они просто выдвигаются и опускаются, никаких физиче-

KMY DY SS1956 ACE

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Грузовой момент, тм	19
Максимальная грузоподъемность, кг	8000
Максимальная рабочая высота, м	21,9
Скорость поворота колонны, мин ⁻¹	2
Трос	10 мм x 100 м
Скорость лебедки, м/мин	28–56
Вылет передних опор, м	5,7
Вылет задних опор, м	4,4
Собственная масса, кг	3492

ГРУЗОПОДЪЕМНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Параметр	Минимальный вылет, м	1 секция	2 секция	3 секция	4 секция	5 секция	6 секция
Длина стрелы, м	2,0	4,5	7,4	10,3	13,2	16,1	19,0
Разрешенная грузоподъемность, кг	8000	4050	2100	1300	950	700	550
Результаты испытаний (срабатывание прибора безопасности), кг		4025	2095	1295	925	665	545
Максимальная грузоподъемность, кг		4757					597
Запас прочности, %		17					9