

ZABUDOWA KOPALNIANA W1MV



OPIS

Rosnące koszty transportu są stymulatorem nowych rozwiązań mających na celu zwiększenie ładowności pojazdu. Zabudowa kopalniana WIMV, zaprojektowana przez KH-KIPPER, jest odpowiedzią na te oczekiwania. Zabudowę charakteryzuje mniejsza waga i co za tym idzie większa ładowność.

Zabudowę WIMV zaprojektowano do pracy w najtrudniejszych warunkach eksploatacyjnych w kopalniach. W czasie transportu materiału o dużej frakcji jest narażona na nieustanne zużycie.

Przy projektowaniu konstrukcji inżynierowie wykorzystali głównie sprężyste właściwości stali HARDOX HB 450. Energia kinetyczna uderzeń towarzyszących załadunkowi odłamków skalnych o dużej frakcji jest doskonale rozpraszana.



ZASTOSOWANIE

WYMAGAJĄCY TRANSPORT KOPALNIANY

Zabudowę WIMV zaprojektowano do pracy w najtrudniejszych warunkach eksploatacyjnych w kopalniach. W czasie transportu materiału o dużej frakcji jest narażona na nieustanne zużycie.

Wykorzystywana do transportu urobku z miejsca wydobywania do kruszarki, po odpowiednim przygotowaniu drogi transportowej może z powodzeniem zastąpić wozidło.

Wielofunkcyjność daje znaczną przewagę zabudowom samowyładowczym nad wozidłami: mogą służyć do transportu ładunków po różnego rodzaju drogach – od kopalń po drogi publiczne. Ich zaletą jest także uniwersalność zastosowań: mogą być mogą służyć do transportu ładunków po różnego rodzaju drogach – od kopalń po drogi publiczne. używane do różnego rodzaju ładunków – węgla, antracytu lub rudy metali.

Po specjalnym przygotowaniu z użyciem stali Toolox, zabudowa może być stosowana do transportu gorącej szlaki o temperaturze 500 stopni Celsjusza. Właściwości stali Toolox nadają jej wytrzymałość na zużycie i wysokie temperatury.



KONSTRUKCJA

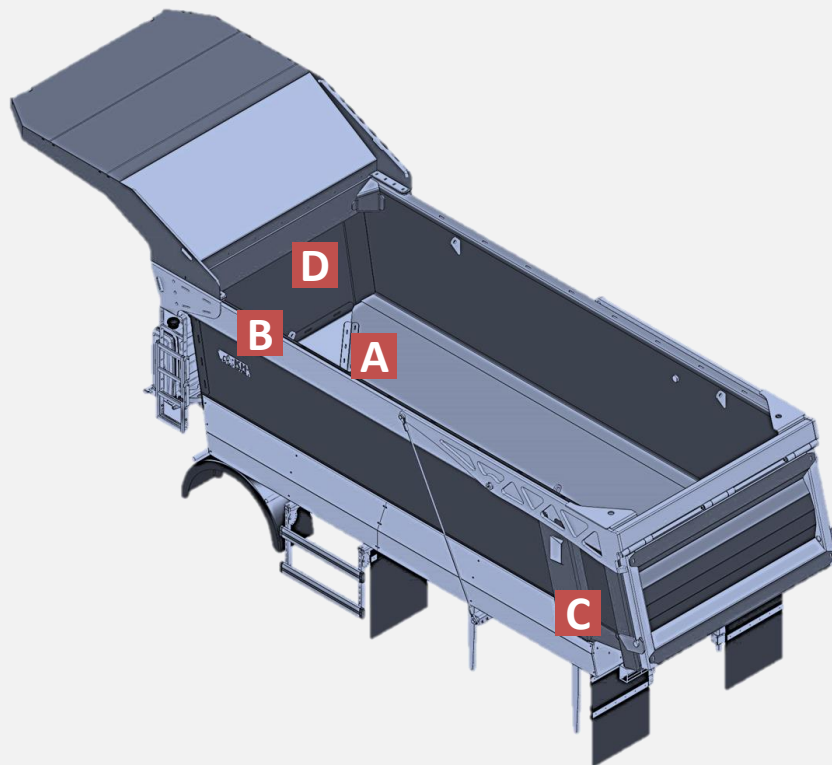
PROJEKT KLUCZEM DO SUKCESU

Charakterystyczną cechą nowej zabudowy jest brak konieczności stosowania jakichkolwiek elementów wzmacniających podłogę.

W podobnych konstrukcjach podłoga zwykle posiada wzmocnienia w postaci podłużnic, poprzeczek (kratownicy) lub dodatkowych przegięć blachy podłogi. Wszystkie te elementy mają na celu zwiększenie sztywności konstrukcji podłogi. Konstrukcję podłogi [A] nowej zabudowy WIMV stanowi jedynie trudnoscieralna blacha HARDOX HB 450 posiadająca dwa gięcia. W przeciwieństwie do poprzedniego modelu, gdzie podłoga była wykonana z trzech warstw (stali i gumy amortyzującej), nowy model posiada podłogę wykonaną tylko z jednej warstwy stali.

Dzięki wyeliminowaniu zbędnych elementów uzyskano efekt sprężystości konstrukcji, co przekłada się na zwiększenie trwałości skrzyni i jej odporności na uszkodzenia.

Blacha burt bocznych jest usztywniona jedynie profilem górnym [B], opaską tylną [C] i ścianą przednią [D]. Właściwości mechaniczne stali HARDOX HB 450, z której burty boczne są wykonane, zapewniają ich skuteczne zabezpieczenie przed uszkodzeniami, na które są narażone w trakcie załadunku.



KONSTRUKCJA

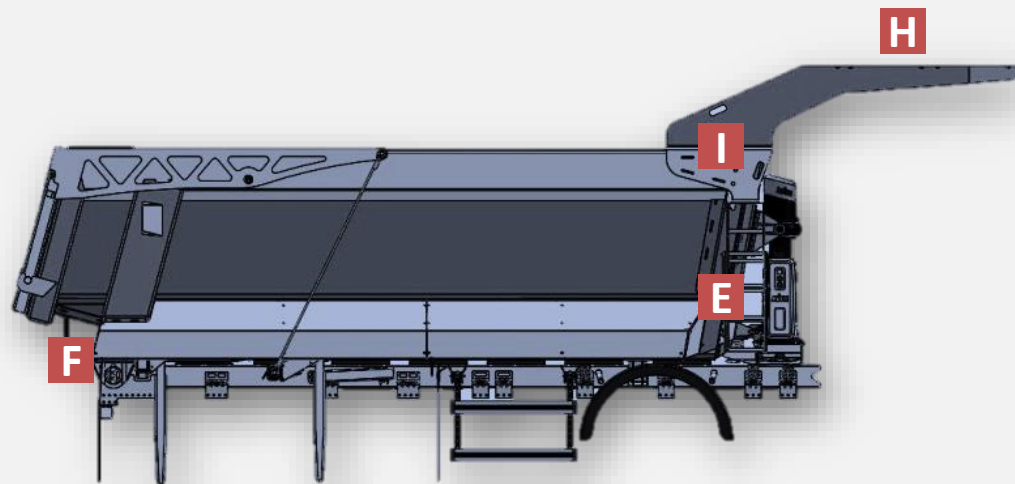
Dzięki nowej półoktagonalnej konstrukcji skrzyni i pochylonej przedniej ścianie **[E]**, wyładowywany materiał nie zalega w rogach skrzyni.

Podniesiona w tylnej części skrzyni podłoga **[F]** stanowi zabezpieczenie przed wypadaniem materiału w czasie jazdy po pochyłym terenie – szczególnie materiału małej frakcji.

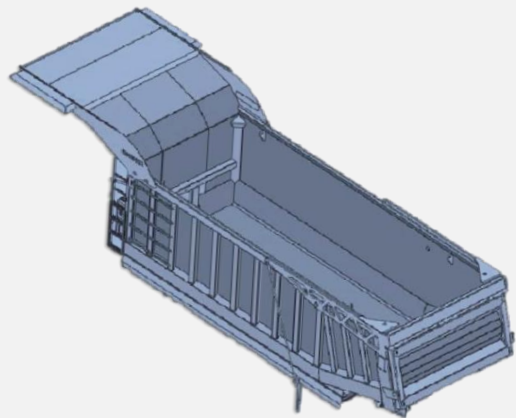
Duży dach **[H]** zamontowano w sposób gwarantujący zabezpieczenie profilu górnego ściany przedniej **[I]** przed elementami spadającymi z góry w czasie załadunku.

WAŻNE

**PRODUKT KORZYSTA Z OCHRONY
NA TERENIE POLSKI, UNII EUROPEJSKIEJ
ORAZ ROSJI.**



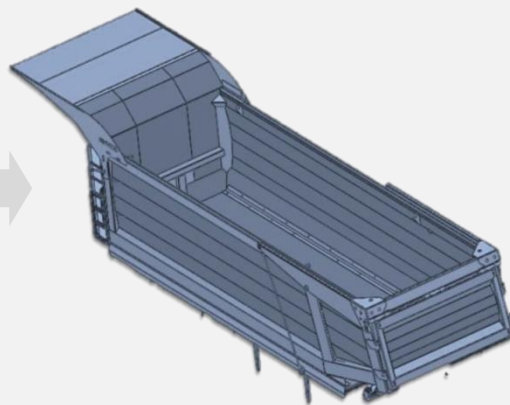
MATERIAŁY



STARA WERSJA I
WIM

PŁASZCZYZNY
PODŁOGI I BURT BOCZNYCH
HARDOX HB 450

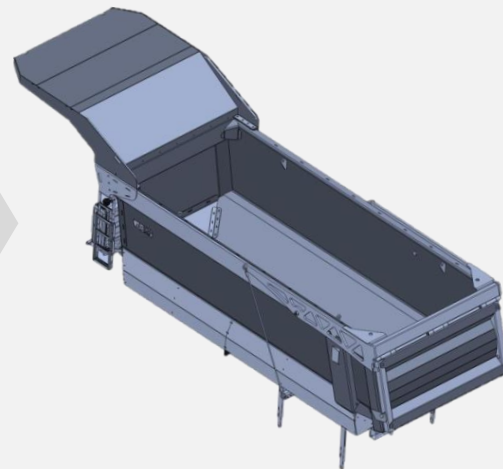
POZOSTAŁE ELEMENTY
S355 STEEL



STARA WERSJA II
WIM

PŁASZCZYZNY
PODŁOGI I BURT BOCZNYCH
HARDOX HB 450

POZOSTAŁE ELEMENTY
S355 STEEL / STRENX



NEW VERSION
WIMV

PŁASZCZYZNY
PODŁOGI I BURT
HARDOX HB 450

POZOSTAŁE ELEMENTY
STRENX 700

Ze względu na trudne warunki eksploatacyjne, na które skrzynia jest narażona w trakcie transportu materiału kopalnianego, główna konstrukcja wykonana jest ze sprężystej i odpornej na ścieranie stali HARDOX HB 450, zaś konstrukcje nośne z wytrzymałej stali STRENX 700.

KORZYŚCI

NOWE ROZWIĄZANIE – NOWE KORZYŚCI

- ✓ Wyeliminowanie niepotrzebnych elementów konstrukcji zwiększa sprężystość skrzyni i wydłuża okres jej trwałości.
- ✓ Zmniejszenie lub wyeliminowanie uszkodzeń konstrukcji spowodowanych załadunkiem dużych odłamków skalnych.
- ✓ Obniżenie środka ciężkości całego pojazdu zapewnia większą stabilność przy wyładunku materiału ze skrzyni.
- ✓ Zmniejszenie ilości elementów niezbędnych do wykonania skrzyni i uproszczenie ich kształtów w znacznym stopniu skraca proces produkcji i zapotrzebowanie na materiały.



KORZYŚCI

- ✓ Obniżenie masy własnej zabudowy w znaczny sposób zwiększa jej ładowność. Kierowca może przewieźć w podobnych odcinku czasu więcej ładunku.
- ✓ Obniżenie kosztów związanych ze zużyciem paliwa dzięki mniejsze masie.
- ✓ Zmniejszenie kosztów napraw dzięki mniejszej ilości części zamiennych.





