

БИТУМНО-ЭМУЛЬСИОННЫЙ МОДУЛЬ ПРОИЗВОДСТВА НПФ «БАСТИОН»

Научно-технический прогресс во многом определяет перспективы развития дорожного хозяйства. При этом известно, что дорожно-строительная отрасль сама по себе довольно консервативна, а основные технологии отработаны многими десятилетиями и практически не подвергаются изменениям. Однако, несмотря на это, ежегодно появляются десятки разработок новых материалов, технологий ремонта и строительства автомобильных дорог. Но из них далеко не все получают «дорогу в жизнь» и свое дальнейшее развитие. Дорожники выбирают то, что, во-первых, дает экономический эффект от внедрения, а во-вторых, обеспечивает выполнение современных требований к качеству работ.

К большому сожалению, рост требований значительно опережает рост финансирования отрасли. И здесь необходим некий компромисс между запросами заказчика и возможностями подрядчика. А поскольку возможности основной массы дорожных организаций (прежде всего, финансовые) далеко не безграничны, то дорожникам приходится искать и выбирать прогрессивные технические и технологические решения, что называется, по карману.

НПФ «Бастион» постоянно следит за развитием инновационного рынка, отбирая и апробируя наиболее эффективные с экономической и технологической точки зрения новинки. Это очень важный и по-своему творческий процесс. Некоторые технологии приходится переосмысливать и приспособлять под технические и экономические возможности предприятия. С одной стороны, «по карману» – это не значит, что обязательно дешево, поскольку все понимают, что хорошее дешевым не бывает. С другой стороны, инновации должны не только «работать», но и приносить экономический эффект, и как можно скорее окупаться. В этой связи к числу удачных разработок, внедренных компанией «Бастион» за последнее время, следует отнести оборудование для распределения вяжущих на асфальтоукладчик.

Если вспомнить, то совсем недавно довольно много проблем, в том числе и у автомобилистов, воз-

никало по причине требования технологических регламентов производить обработку поверхности нижнего слоя битумом или битумными эмульсиями за 1–6 часов перед укладкой асфальта. Вяжущее приходилось распределять, как правило, на длину сменной захватки. Битум загрязнял транзитный транспорт, «намазывался» на колеса асфальтовозов и асфальтоукладчиков. В городских условиях, помимо большого потока транспорта, свою лепту в вынос «клеявого слоя» битумосодержащей пропитки вкладывали и многочисленные потоки пешеходов. Их обувь, прилипая к обработанной поверхности ремонтируемого участка дороги, часто оставалась на проезжей части или как минимум приходила в негодность. Не случайно проблем и негодования при использовании такой технологии проведения работ прибавлялось у всех участников данного процесса.

В конце прошлого столетия европейские специалисты нашли способ решения сохранности обработанной поверхности абсолютно без ухудшения качественных показателей. Так, в 1987 году во Франции была освоена технология устройства тонкослойных покрытий из горячей битумо-минеральной смеси. Укладка производилась специальным Novachip-комбайном компании ScregRoute-Sir (Франция). В основе технологии – практически синхронное распределение в одном проходе комбайна горячей эмульсии и нанесение слоя износа из горячей битумо-минеральной смеси. Розлив эмульсии и последующую укладку смеси разделяют считанные мгновения. Благодаря этому движение транспорта и пешеходов по распределенному вяжущему было исключено. Немного позже аналогичный принцип работы был использован на асфальтоукладчиках Vögele SUPER 1800-2 (Германия) и Roadtec SP-200 (США), оснащенных специальными модулями с баком для эмульсии и рампой для ее распределения. С 2007 года подобная техника и технология появилась на дорогах Белоруссии, а тремя годами позже ее освоила компания «ВАД», которая уложила уже более 800 км тонкослойных покрытий на федеральных трассах.



В настоящее время есть несколько компаний, которые производят асфальтоукладчики, позволяющие реализовывать технологию «Новачип». Кто-то выпускает машины исключительно под технологию укладки тонкослойных покрытий, кто-то производит асфальтоукладчики с возможностью установки специального модуля для распределения эмульсии. Но в любом случае такая техника стоит очень дорого и, несмотря на очевидные технологические преимущества, далеко не каждая дорожная организация может позволить себе ее приобрести.

В 2014 году НПФ «Бастион» вывел на рынок дорожной техники России распределительный битумно-эмульсионный модуль марки «УРВ» (Установка для Распределения Вяжущих), который может устанавливаться на большинство известных асфальтоукладчиков. Такой модуль представлял собой бак объемом 1,5÷2 кубометра для эмульсии. Бак устанавливается на укладчик рядом с местом машиниста и секцией распределительной рампы с форсунками. Встроенный в бак нагреватель автоматически поддерживает требуемую температуру эмульсии, а насос модуля обеспечивает циркуляцию эмульсии и ее гомогенность. Передняя секция рампы располагается между гусеницами или колесами, перед шнеком укладчика, две маленькие рампы расположены сзади за гусеницами (колесами), и еще две рампы, на шарнирном креплении, расположены по бокам от укладчика. За счет этого ширина подгрунтованной полосы может изменяться. В зависимости от скорости движения укладчика, заданной нормы розлива эмульсии и ширины укладки микропроцессор строго контролирует подачу вяжущего. Чем быстрее движется асфальтоукладчик, тем интенсивнее льется эмульсия, и наоборот. При этом удельный расход вяжущего на единицу площади остается строго заданным и неизменным.

Первым «клиентом», на котором и состоялась апробация оборудования, стал отечественный уклад-



чик СД-4046 Большемуртинского ДРСУ в Красноярском крае.

Дорожники сразу оценили эффективность и относительно невысокую стоимость новинки. В течение следующих четырех лет в разных регионах России оборудованием для распределения вяжущих было оснащено 17 асфальтоукладчиков различных марок. Среди них – Volvo, Titan, Dinarac и Vögele разного возраста и модификаций. И на сегодняшний день в портфеле заказов НПФ «Бастион» практически всегда имеются заявки на подобную модернизацию асфальтоукладчиков.

Даже если вам не предстоит в ближайшее время укладывать слои износа по технологии «Новачип», оборудование обычного укладчика распределительным битумно-эмульсионным модулем производства НПФ «Бастион» позволит получить современную машину, которая в одном рабочем проходе может распределить битумную эмульсию и произвести укладку асфальтобетонного слоя покрытия.

Совершенно ясно, что без качественной подгрунтовки основания при укладке тонких слоев качественного результата не достичь. И здесь очень важным фактором является то, что нанесение эмульсии осуществляется в заданном постоянном объеме по всей площади и эмульсионная пленка до укладки асфальтобетонной или битумоминеральной смеси не повреждается. Поэтому среди дорожников появляется все

больше приверженцев применения такой технологии. Она гарантирует, что материал покрытия будет уложен непосредственно на пленку вяжущего, по которому не проезжала ни одна единица техники. Такая схема распределения эмульсии обеспечивает идеальную монолитность и сплошность подгрунтовки. Кроме того, поскольку распределение битумной эмульсии производится в одном проходе с укладкой смеси, и подготовительное время, и, следовательно, сроки выполнения работ существенно сокращаются.

Таким образом, если вы хотите получить идеальную машину для горячей укладки не только тонких слоев износа типа «Новачип», но и других марок асфальта методом «горячий слой на горячее вяжущее», есть два пути. Первый: потратиться на приобретение асфальтоукладчика Vögele SUPER 1800-2 с модулем Spray Jet или подобного ему американского укладчика Roadtec SP-200. Соответственно, второй путь – оснастить свой укладчик распределительным битумно-эмульсионным модулем марки «УРВ» производства «НПФ Бастион» (Санкт-Петербург).

Выбор за вами!



npf-bastion.ru
(812) 741-02-65
info@npf-bastion.ru