

WOZY ASENIZACYJNE ORAZ SYSTEMY ZMIENNEJ ZABUDOWY

UNIWERSALNI

PUP Pomot sp. z o.o. w Chojnie pokazuje, że to, czego jedni się brzydzą, dla innych bywa równie cenne, jak i złoto. Od ponad 60 lat spółka produkuje wozy asenizacyjne o różnorodnym przeznaczeniu. Od pewnego czasu część oferowanych rozwiązań występuje również w systemie zmiennej zabudowy podwozi. O szczegółach oferty oraz dalszych planach rozwoju opowiada prezes spółki Piotr Mizerny.

Adam Bukowski



W 2011 r. wyprodukowali państwo największy wóz asenizacyjny, jaki powstał w Polsce. Dla kogo był on przeznaczony?

W 2011 r. powstały dwa wozy o pojemności 30 tys. l, a rok później dwa kolejne. Docelowym odbiorcą był klient w Rosji. Te 4 wozy zastąpiły zarówno 14 innych wozów asenizacyjnych starego typu, jak i nowych zachodnich, które nie podolały wymaganiom rynku rosyjskiego.

Często sprzedają państwo wozy o tej pojemności?

Do 15 października br. wystawiliśmy łącznie 15 ofert dla klientów polskich, rumuńskich, czeskich, łotewskich i niemieckich, którzy oczekują na dofinansowanie lub zbierają środki na inwestycje. Najczęściej wozy o tej pojemności mają być wykorzystywane do obsługi biogazowni.

W jaki sposób zapewnia się stabilność takiej ilości cieczy podczas transportu?

Podwozie jest zawsze dobierane odpowiednio do pojemności zbiornika. W zbiorniku stosuje się falochrony poprzeczne: do 8 tys. l – jeden falochron, do 13 tys. l – dwa, a do 30 tys. l – trzy. Jeżeli wóz ma być używany na dużych pochyłościach, obniżamy jego punkt ciężkości, stosując specjalne podcięcia w zbiorniku lub specjalne osie wstawiane w zbiornik. Tak na przykład robimy dla klientów z Norwegii i Finlandii.

Do jakich ciągników dostosowane są państwa wozy?

Wozy są dostosowane do wszelkiego typu ciągników rolniczych, ale z informacją od klientów wiemy, że pracują również z innymi maszynami.

Jaka jest wydajność pomp?

Czas napełniania nie przekracza 5 min. w wypadku wozów do 13 tys. l i 7 min w wozach do 30 tys. l. Stosujemy turbonapełniacze współpracujące z kompresorem. Na specjalne życzenie montujemy też pompy rotacyjne (krzywkowe) o wydajności od 1,5 tys. do 6 tys. l/min.

Wóz asenizacyjny kojarzy się tylko z jednym zastosowaniem, ale jest ich przecież więcej...

Przede wszystkim wozy służą oczywiście do wypompowywania nieczystości płynnych, gnojowicy czy ścieków komunalnych z głębokości do 6 m oraz do rozlewania gnojowicy na polach oraz użytkach zielonych. Ale zbiornik można wypełnić również np. wodą. Służą wtedy do podlewania albo zraszania upraw polowych i warzywnych, również we współpracy z deszczownicami, a także do gaszenia pożarów w lasach i na polach. Nadaje się do transportu, mieszania i podawania płynnych nawozów mineralnych. Nasze wozy, ze względu na niezawodność, są też użytkowane w biogazowniach.

Jakie dodatkowe akcesoria do wozów asenizacyjnych znajdują się w państwa ofercie?

Do potrzeb klienta dobieramy najbardziej wygodne w obsłudze wyposażenie dodatkowe oraz urządzenie do aplikacji gnojowicy. Wozy asenizacyjne marki Pomot umożliwiają ponadto podcięcie każdego, odpowiednio dobranego, typowego agregatu talerzowego dostępnego na rynku polskim i zagranicznym.

”

KAŻDE NADWOZIE JEST W STANDARDZIE WYPOSAŻONE W STOPY PODPOROWE. NIEODZOWNYM ELEMENTEM JEST TAKŻE RAMOWE PODWOZIE DWUOSIOWE Z SIŁOWNIKIEM CENTRALNYM DO WYWROTU ORAZ WYMIANY NADWOZI

Państwa wozami można też sterować zdalnie?

Wszystkie komponenty pracujące w wozie asenizacyjnym oraz w innych urządzeniach marki Pomot Chojna mogą być sterowane za pomocą pilotów, joysticków oraz konsoli sterowniczej lub zautomatyzowane ze względu na położenie czujników. Są to jednak rozwiązania dość rzadkie ze względu na obawy klientów przed obsługą takich urządzeń oraz samego uprzedzenia do stosowania elektroniki w maszynach pracujących w gnojowicy.

Czemu służy mechanizm hydraulicznego przechylenia zbiornika na podwoziu, widoczny na filmie zamieszczonym na państwa stronie internetowej?

Film prezentuje możliwości zawieszenia hydraulicznego SIDRA 12000. Cechuje się ono bardzo dużą stabilnością na nierównym terenie, gdyż każde z kół, poprzez zawieszenie wahaczowe, odpowiednio reaguje na przeszkody, kumulując siłę oporu. Jednocześnie system hydrauliczny rozkłada obciążenie równomiernie na wszystkie koła, co zapewnia maksymalne bezpieczeństwo przy poruszaniu się wozem asenizacyjnym nawet w bardzo trudnym terenie.

Na czym polega różnica pomiędzy wozami asenizacyjnymi a kontenerami asenizacyjnymi do czyszczenia kanalizacji?

Wozy asenizacyjne z opcją czyszczenia kanalizacji, w odróżnieniu od kontenerów asenizacyjnych do czyszczenia kanalizacji, wymagają do obsługi zwyk-

BONDIOLI & PAVESI

76-200, Słupsk, ul. Poznańska 71
tel./fax (59) 842 72 69,
(59) 841 28 32 www.bondiolipavesi.pl

Kompleksowa technika dla:

- systemów transmisji mocy,
- wyposażenie opryskiwaczy,
- wyposażenie wozów asenizacyjnych.



tego ciągnika, który najczęściej jest na stanie firmy komunalnej. Kontener asenizacyjny wymaga do obsługi samochodu ciężarowego z systemem hakowym lub podobnym. Sam kontener jest bardziej uniwersalny, może też zostać zdjęty z samochodu i zastąpiony innym urządzeniem (np. naszym kontenerem do zbiórki śmieci typu KS-8). Prędkość samochodu z takim kontenerem to 60 km/h, natomiast wozu asenizacyjnego – 30 km/h, czyli maksymalna dopuszczalna prędkość ciągników na polskich drogach.

Za nowatorski system nadwozi wymiennych Uniwersal otrzymali państwo Wyróżnienie Targów Kielce. Skąd taki pomysł i jakich nadwozi dotyczy?

Maszyny rolnicze są używane okresowo, stąd idea systemu Uniwersal z nadwoziami wymiennymi. Obejmuje on: przyczepę ładunkową 10-tonową firmy Metaltech Mirosławiec (która razem z nami należy do nieformalnej grupy AGRO 7); zbiornik asenizacyjny o poj. 10 tys. l z kompresorem o wydajności 10 tys. l/min; rozsiewacz nawozów UPR 12,5 z łańcuchowym przenośnikiem i hydraulicznym napędem talerzy na licencji firmy Transpread, o ładowności skrzyni 10,5 tys. l; rozrzutnik obornika RO 6 o ładowności 9 m³, firmy Metaltech Mirosławiec, z dwoma pionowymi bębniami roztrzaskującymi; muldę (skorupę) o pojemności 17 m³ z blachy RAEX 400 firmy RUUKKI, 6-krotnie mocniejszej od zwykłej stali, trudnościeralnej i naturalnie odpornej na korozję, służąca do przewozu plodów rolnych, piachu, żwiru itp.; platformę do bel słomy i siana, o wymiarach 4500x2410 mm.

Każde nadwozie jest w standardzie wyposażone w stopy podporowe. Nieodzownym elementem jest także ramowe podwozie dwuosiowe z siłownikiem centralnym do wywrotu oraz wymiany nadwozia.

Jak długo trwa wymiana nadwozia?

Od 10 do 30 minut, w zależności od doświadczenia operatora. Do wymiany potrzebny jest operator ciągnika i osoba pomocna przy podstawianiu stop podporowych i ryglowania podwozia.

Ładowność Uniwersalu jest taka jak tradycyjnych nadwozi?

System zaprojektowano dla ładowności 10 t, siłownik centralny może unieść 16 t, natomiast układ jezdzny został zaprojektowany dla dużo większych ładowności, tak by wytrzymał maksymalne obciążenia.

I taki system jest opłacalny?

Koszt pełnego standardowego zestawu Uniwersal to 235 tys. zł netto, natomiast zakup 6 osobnych maszyn to koszt rzędu 350 tys. zł netto. Dodatkowo system posiada jedno podwozie, co zmniejsza koszty eks-

”

CO ROKU PRODUKUJEMY WOZY ASENIZACYJNE O CORAZ WIĘKSZYCH POJEMNOŚCIACH. WYSŁALIŚMY WŁAŚNIE ZA GRANICĘ PIERWSZE OFERTY NA POJ. 40 TYS. L

ploatacji. Jest ono intensywniej wykorzystywane, wymaga mniej zabiegów obsługowo-konserwacyjnych, a nadwozia zaparkowane na placu zajmują mniej miejsca niż tradycyjne maszyny. Obsługa wszystkich nadwozi nie odbiega natomiast od standardowej obsługi zwykłych maszyn spełniających te same funkcje.

Wygląda na to, że specjalizują się państwo w wymiennych urządzeniach – w ofercie Pomotu znalazłem kontenery śmieciarki montowane na mniejszych hakowcach, np. Iveco Daily. Jakie są zalety takiego rozwiązania?

Główną zaletą śmieciarki na ramie hakowej jest jej uniwersalność oraz mobilność. Standardowe, zabudowane na stałe śmieciarki przeznaczone są wyłącznie do jednego zadania. Nasze rozwiązanie jest o tyle wygodne, że kontener śmieciowy KS-8 może zostać zdjęty z urządzenia hakowego i zastąpiony zwykłym kontenerem, piaskarką bądź innymi urządzeniami hakowymi, co powoduje, że auto cały czas pracuje.

Inną zaletą jest możliwość zdjęcia kontenera z urządzenia hakowego i doprowadzenie zasilania w postaci napędu hydraulicznego, co zmienia go w stacjonarną prasę do śmieci.

Do kogo kierują państwo ofertę małych śmieciarek?

Do wszystkich – od małych gmin, na które po wejściu nowej ustawy padł obowiązek radzenia sobie ze śmieciami i które dopiero zbroją się w sprzęt, po większe aglomeracje, dla których mała śmieciarka jest niezbędna do obsługi np. starego miasta, posesji znajdujących się przy wąskich uliczkach czy miejsc z ograniczeniami tonażowymi, gdzie duże śmieciarki nie mogą wjechać.

Wozy asenizacyjne to 70% państwa sprzedaży. A co z resztą?

Pozostała produkcja to kontenery metalowe na rynki skandynawskie, a także rozsiewacze nawozów o ładowności od 4 do 20 t, budowane na licencji nowozelandzkiej firmy Transpread. Urządzenia te zyskały grono zwolenników, co roku ich sprzedaż się podwaja.

W ofercie mamy także m.in. hydrosiewniki, mieszalniki do nawozów mineralnych i RSM, przewoźne poidła dla zwierząt, przyczepy do przewozu wody pitnej oraz wszelkiego rodzaju konstrukcje i elementy stalowe, budowane na życzenie klienta.

W jakim kierunku pragną się państwo dalej rozwijać?

Po 2015 r. Unia Europejska zabroni wylewania gnojowicy przez rozpryskiwanie jej w powietrze, możliwe będzie tylko aplikowanie gnojowicy

przy ziemi lub bezpośrednio do ziemi. Już od 5 lat Pomot produkuje wozy asenizacyjne pozwalające na stosowanie aplikatorów naglebowych i doglebowych. Co roku produkujemy też wozy asenizacyjne o coraz większych pojemnościach. Wysłaliśmy właśnie za granicę pierwsze oferty na poj. 40 tys. l. Planujemy zwiększyć produkcję samochodów komunalnych do czyszczenia kanalizacji i przykanalików oraz kontenerów do zbiórki odpadów komunalnych, gdyż zapotrzebowanie na nie jest bardzo duże. W planach jest także wdrożenie całego systemu zagospodarowania gnojowicy dla poszczególnych klientów, tj. gospodarstw rolnych, firm komunalnych i firm obsługujących biogazownie.

A innowacje?

W najbliższym czasie planujemy zbudowanie rozsiewacza nawozów UPR 16 z systemem GPS, niezawodnego i oferującego większe możliwości niż systemy stosowane w zachodnich rozsiewaczach. ■

BANDENMARKT® DELCOR® TIANLI EURO GRIP

Szerograf - kontrola jakości Magazyn

Linia montażowa Pakowanie

HBI Tyres & Wheels: Dostawca OEM od A - Z

HBI TYRES & WHEELS

Główna siedziba
Hollandse Bandenmarkt Internationaal BV
Stevinweg 25 • 4691 SM Tholen • The Netherlands
T +31 (0)166 60 10 40 • F +31 (0)166 60 10 41 • info@hbi-tyres.com

HBI Polska
ul. Kwiatowa 5a • 78-540 Kalisz Pomorski • Poland
GSM +48 606 453755 • F +48 94 3616840 • ibr@hbi-tyres.com

www.hbi-tyres.com