

OZLT Banská Bystrica

OZLT je neoddeliteľnou súčasťou podniku LESOV SR, š. p. Banská Bystrica. Hlavnými činnosťami OZLT sú odvoz dreva, ťažba a približovanie lesnými lanovými systémami a komplexnou harvesterovou technológiou, manipulácia procesorovými hlavicami, letná a zimná údržba lesnej cestnej siete v súbehu s realizáciou stavebných investícií – (vlastné zdroje) výstavba a rekonštrukcia lesných ciest, prostredníctvom troch Regionálnych stredísk lesnej techniky, RSLT Bánovce nad Bebravou, RSLT Banská Bystrica, RSLT Vranov n/T. Výroba a servisno - opravárska činnosť s realizáciou výroby strojných investícií ako podpora produktov a služieb OZLT na odštepných závodoch prostredníctvom Strediska strojárkej výroby. História a prvopočiatky Závodu lesnej techniky Banská Bystrica ako špecializovaná jednotka š. p. Stredoslovenské štátne lesy Banská Bystrica siaha do roku 1982.



V tomto čísle Lesníka si predstavíme jeden z výrobkov OZLT Banská Bystrica, príves na dlhé drevo (polopríves) **výrobca OZLT typ PP180**. V roku 2016 sa po prekonaní náročného legislatívneho procesu podarilo získať ES typové schválenie na premávku po pozemných komunikáciách v rámci Slovenskej republiky a celej EÚ vydávané Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR ako **slovenskému výrobcovi strojov a zariadení pre lesné hospodárstvo**. Dvojnápravový príves OZLT PP 180, je primárne určený pre odvoz dlhého dreva, alebo v kombinácii s medzioplenovou plošinou na odvoz krátených sortimentov.

Dvojnápravový príves je vybavený výsuvným (teleskopickým) ojom a otočným oplnom. Konštrukčne v zapojení do jazdnej súpravy s vozidlom TATRA T158 Phoenix, môže celková hmotnosť jazdnej súpravy dosiahnuť 56 000 kg. Legislatívne v zmysle nariadenia vlády 349/2009 Z.z. o najväčších prípustných rozmeroch vozidiel a jazdných súprav, najväčších prípustných hmotnostiach vozidiel a jazdných súprav, ďalších technických požiadavkách na vozidlá a jazdné súpravy v súvislosti s hmotnosťami a rozmermi a o **označovaní vozidiel a jazdných súprav**, je v Slovenskej republike dovolená maximálna celková hmotnosť jazdnej súpravy 40 000 kg.

Podvozok je tvorený dvojicou náprav osadených na samonosnú zväranú konštrukciu rámu. Použité kombinované vzduchovo odpružené nápravy odrušujú nerovnosti a kmity ktoré vznikajú nie len na verejných komunikáciách ale hlavne v prevádzke na lesných cestách. Sú zavesené na parabolických pružinách, ktoré svojou tuhosťou nahrádzajú priečne stabilizátory pruženia. Výsuvné ťahanie a manévrovanie prázdneho prívesu. Keď je príves naložený, je oje odistená a vysunutá na potrebnú dĺžku. Rám prívesu tvorí zväraná nosná konštrukcia, ktorá je základom pre namontovanie ostatných konštrukčných skupín. Hlavnou časťou sú dva pozdĺžniky obdĺžnikového prierezu previazané priečkami. Na spodnej časti pozdĺžnikov sú uchytené vzduchom odpružené nápravy. Predná priečka rámu svojím tvarom v spodnej časti umožňuje výkyv oja a svojím presahom cez celú šírku prívesu tvorí ochranu proti prípadne padajúcim predmetom.

Brzdová sústava prívesu je dvojokruhová, s automatickou záťažovou reguláciou brzdného účinku oboch náprav. Prevádzková brzda pôsobí na všetky kolesá prívesu. Súčasťou brzdovej sústavy je EBS (Electronic Braking System). Elektronika tohto systému umožňuje zaznamenávať aj počet najjazdených kilometrov. Elektroinštalácia je vyhotovená podľa STN 30 4002. Prevádzkové napätie je 24V s ukostreným záporným pólom. Spojenie s ťažným vozidlom je zabezpečené dvoma 7-pólovými vidlicami a zásuvkami.



Dizajnom už rokmi oslepený no srdcom a praxou vynovený príves skrýva v sebe prvky pre unifikáciu dielov, ich rýchlu demontáž a montáž a skrátenie času prípadnej opravy, najmodernejší brzdový systém šetriaci opotrebenie pneumatík, patentovo chránený vážiaci systém jazdnej súpravy a centrálné mazanie všetkých pohybujúcich sa častí.