

Široké používání tohoto obra, který se vyznačoval svým původním uspořádáním, začalo v 80. letech minulého století. To byla doba aktivního průmyslového růstu v SSSR. V zemi byly vybudovány plynovody, ropovody a železnice a uvedena do provozu velká zařízení unijního významu. Potřeba výkonné technologie byla proto pocíťována zcela akutně. Konstrukce T-330 splnila požadavek strany a vlády „přestat krmit západní ekonomiky“. Šlo o nákup těžkých modelů v zahraničí traktory a buldozery od tak známých společností jako Capittaller a Komatsu. Potřebovali vlastní alternativu, která by zaplnila mezeru mezi vysoce výkonnými zařízeními. Vytvoření traktoru bylo široce pokryto, jak se dnes říká, v masmédiích ještě předtím, než vstoupil na montážní linku. Vzbudilo to zájem i zahraničních novinářů. Zpočátku se předpokládalo, že se stroj stane základním modelem, na jehož základě se později vyvine řada stavebních strojů. To znamenalo bagry, pokladače potrubí, jeřáby a další specializované modely. Všechny budou zároveň sjednoceny podle hlavních komponent a sestav. Důvodem zájmu o T-330 byl jeho inovativní design, který vyvolal vzrušené debaty mezi odborníky, včetně zahraničních. Někteří považovali uspořádání buldozeru téměř za brilantní technické řešení, jiní předpovídali stroji vážné problémy do budoucna.

Účel buldozeru:

Konstrukce základního modelu je samozřejmě dobrá, ale Čeljabinskému traktorovému záводу byl zadán specifický technický úkol. T-330 byl určen pro rozsáhlé stavební a opravárenské práce. Jeho hlavní úkoly, které, jak se později ukázalo, zvládal nejlépe:

- příprava zeminy pro stavbu základů velkých stavebních projektů
- vyklízení jam
- demontáž a demolice železobetonových krytin
- provádění prací při odstraňování následků člověkem způsobených a přírodních katastrof.

Traktor si vedl dobře i při vytváření rekultivačních systémů. Stroj vyhovoval deklarovaným technickým vlastnostem v rozsahu teplot od -50° do +50°. A to s lepším poměrem produktivity k nákladům na údržbu a opravy.

Funkce rozložení:

Design byl skutečně nestandardní: kabina řidiče je umístěna daleko vpředu, což okamžitě upoutá pozornost. Zdá se, jako by visel nad skládkou. Navíc čím je zařízení starší, tím je znatelnější. U prvních předprodukčních vzorků buldozeru byla kabina ještě blíže radlici. V důsledku toho se ukázalo, že kusy kamene se mohou hromadit v horní části nože a propadnout ochranným hledím. V důsledku toho hrozilo rozbití skla a celé kabiny. Pak se posunula trochu dozadu a vpředu byla umístěna kapota pokrytá silnou ocelí. Ale přesto T-330 mezi svými „spolužáky“ ostře vyčníval. Proč udělali takové rozložení, co to dává? Důvod spočívá v hlavní pracovní části buldozeru - obrovské radlici umístěné vpředu. V klasické verzi by kapota umístěná pod očima řidiče překážela v řízení pracovního procesu. Pokud by byl nůž menší, nevytvářel by žádné rušení, ale zde jde o nástroj úctyhodné velikosti. Přední umístění kabiny umožnilo zvýšit přesnost operací, zlepšit viditelnost a zlepšit výkon řidiče: s klasickým uspořádáním by musel ovládat buldozer téměř ve stoje. Zvláštní pozornost si zaslouží systém odvodu výfukových plynů. Posílají se rovnou pod nůž. Tím se zabrání tvorbě ledu a promrzání zeminy na skládce, což snižuje její pohyblivost a překáží při práci. Co můžete říci o dalších technických vlastnostech T-330?

Pohonná jednotka:

První modely byly vybaveny osmiválcovým přeplňovaným dieselovým motorem VDVT-330A s kapacitou 330 „koní“, vyráběným závodem Volgograd. Odtud mimochodem pochází buldozerový index. „Motor“ měl vzduchový chladicí systém, který zajišťoval dobrý výkon traktoru v severním klimatickém pásmu. Například v silných mrazech se agregát suverénně rozběhne. Existovala však možnost motoru s kapalinovým chlazením - při použití traktoru v horkých oblastech. V 90. letech přestal podnik ve Volgogradu vyrábět motory. Poté začal být T-330 vybaven dieselovými motory od BelAZ - jednotkami YaMZ-240 NM2, vyráběnými v Jaroslavi.

Traktory T-330, které dnes vyrábí závod Cheboksary, dostaly nové jméno - „CHETRA“ a jsou vybaveny různými motory: QSX15-C440 (od Cummins) nebo YaMZ-85010.10, vybavené čerpadly od Davida Browna.

Přenos:

Je hydromechanický a obsahuje třístupňovou převodovku se zpátečkou. Z něj se točivý moment přenáší na každou stranu (housesku) zvlášť. Všeobecné technické údaje T-330:

- délka, šířka, výška – 9300, 4700 a 4200 mm
- hmotnost - 42 tun
- rychlost vpřed, vzad – 16,7 a 13,7 km/h
- světlost - 57 cm
- tah – až 66t

Samostatné jsou i brzdy. To dramaticky zvyšuje ovladatelnost buldozeru, který se může na místě otočit. Hlavními hydraulickými prvky jsou čerpadlo a rozdělovač, ovládané dálkově.

Výhody a nevýhody buldozeru:

Mezi výhody uživatelé zaznamenávají vynikající viditelnost, pohodlnou (zejména v zimě) kabinu a manévrovatelnost. Řidiči, kteří museli na T-330 pracovat, si také všímají topení, které zvyšuje teplotu nejen pohonné jednotky, ale také převodovky a palivové nádrže. To vše přispívá ke snazšímu startování motoru v silném mrazu. Mezi obecnými přednostmi vyniká jednoduchost provedení a z toho vyplývající udržitelnost.

Co se týče nevýhod, tak hlavní je relativně krátká životnost motoru. Ovládání hydraulických ventilů způsobuje problémy: existuje pouze několik poloh. Slabinou jsou také duralové poklopy a obtížný přístup k hrdlu skříně měniče momentu.

Závěry:

T-330 je výhradně sovětský vývoj, ve kterém není nic ze západní techniky. Ano, buldozer je oproti němu v některých provozních parametrech horší.

Vysoká udržitelnost a náklady, snadná údržba však tyto nevýhody více než kompenzují. Proto se vůz stále vyrábí a je žádaný.