

Наклонное дно бункера обеспечивает полный сход известкового теста самотеком в разгрузочный люк, а сжатый воздух ускоряет процесс разгрузки бункера и выталкивает известковое тесто из гибкого шланга *б* в приемный ящик.

Корпус цистерны-бункера *1* сварной, из 3—4-мм листовой стали, поддерживается на раме автомобиля кронштейнами *4*. Размеры бункера: длина — 2700 мм, ширина — 1800 мм. Угол наклона боковых плоскостей дна — 22°, передней и задней плос-

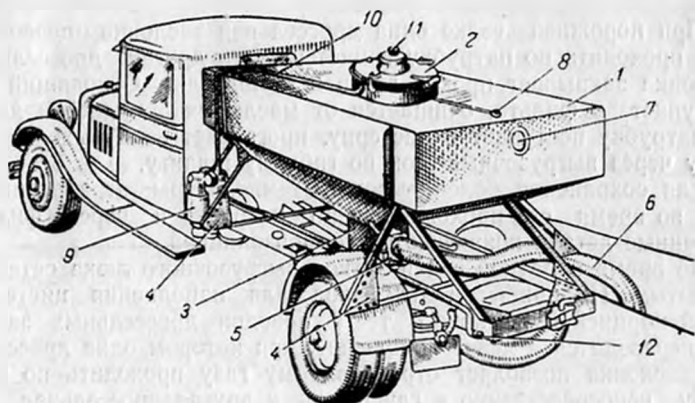


Рис. 42. Автоцистерна бункерного типа для перевозок строительных растворов.

костей — 30°. В средней части дна устроен колодец *3* сечением 200 × 200 мм, глубиной 300 мм. Верхний люк бункера *2* делается круглым, диаметром 600 мм, с откидной на шарнире крышкой. Насосная установка *9* устанавливается так же, как у цилиндрической цистерны.

Дополнительные устройства цистерны-бункера — стекло для наблюдения над уровнем *7*, осветительный плафончик *8* внутри бункера, сигнально-предохранительное устройство *11* с соединительной трубкой *10* — аналогичны установленным на цистерне типа АСМЗ. В задней стенке разгрузочной горловины *5* устанавливается дополнительный люк для осмотра и очистки колодца от скопления густой массы известкового теста.

Автобетономешалка С-224

Автобетономешалка предназначена для приготовления бетона из сухой смеси в пути следования автомобиля к месту укладки бетона или для доставки товарного бетона от районных бетонных заводов на строительные объекты с перемешиванием бетона в пути.

Все узлы бетономешалки смонтированы на общей раме сварной конструкции, установленной на шасси автомобиля ЯАЗ-200 (рис. 43).

Смесительный барабан бетономешалки имеет грушевидную форму и установлен наклонно.

Смесительный барабан получает вращение от самостоятельного бензинового двигателя. Наличие реверса обеспечивает прямое и обратное вращение барабана.

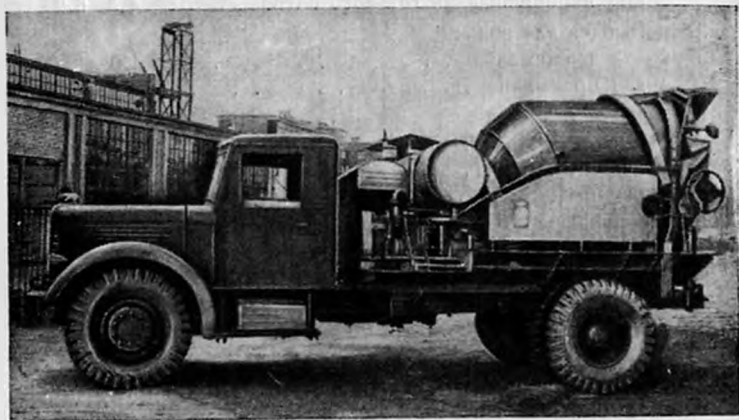


Рис. 43. Общий вид автобетономешалки С-224.

В торцевой части смесительный барабан имеет загрузочно-разгрузочное отверстие, которое перекрывается крышкой. Загружаемые в бетономешалку материалы — готовый бетон или сухая смесь — поступают через приемную воронку в барабан, захватываются винтовыми лопастями Т-образного сечения и постепенно перемещаются ко дну барабана, где и завершается перемешивание.

При перемене направления вращения барабана готовый бетон выгружается на наклонный поворотный желоб, по которому и отводится к месту укладки.

Вода в барабан подается центробежным насосом из бака, установленного на общей раме, снабженного дозирующим устройством и разделенного на дозировочное и промывочное отделения.

Пост управления муфтой сцепления, дроссельной заслонкой двигателя и реверсом сосредоточен около двигателя и дублируется у места разгрузки барабана. Рычаг управления переменной скорости расположен только у двигателя. Такое расположение рукояток управления обеспечивает обслуживание бетономешалки одним человеком.

Краткая техническая характеристика автобетономешалки

Геометрическая емкость барабанов	3,7 м ³
Полезная емкость барабана:	
при загрузке сухой смесью	2,0 "
при загрузке готовым бетоном	2,4 "
Число оборотов барабана в минуту:	
при перемешивании сухой смеси с водой и при	
разгрузке	7,5—10
при перемешивании готового бетона	4,5—6,2
Емкость бака для воды:	
для дозирования	420 л
для промывки	60 "
Габаритные размеры:	
высота	3150 мм
длина	7500 "
ширина	2630 "
Вес оборудования без автомобиля	2665 кг

Примерный расчет показателей себестоимости перевозок жидких грузов

Для сравнительной оценки выгодности применения различных типов подвижного состава при перевозке жидкого топлива ниже производится подсчет себестоимости перевозки 1 т груза на основании данных, приведенных в главе I. В качестве примера определяется ориентировочная себестоимость перевозки 1 т жидкого топлива на бортовых автомобилях ЗИС-5 и ЗИС-150 в бочках и в автоцистернах, смонтированных на шасси этих же автомобилей.

При расчетах принимается, что перевозка жидкого топлива в бочках происходит в условиях погрузки и разгрузки, осуществляемой вручную, а перевозка в цистернах — с механизированной погрузкой и разгрузкой.

Данные по стоимости железных бочек и стоимости их ремонта за срок службы принимаются из расчета 100 оборотов в год; затраты на тару, приходящиеся на перевозку топлива в бочках, составляют 0,80 руб. на 1 т.

При определении себестоимости перевозки жидкого топлива в бочках значение $C_{т.к.м}$ берется из табл. 2; C_n и C_p рассчитываются по приведенной ранее формуле; коэффициент тары принимается в размере — 0,5 (с учетом недоиспользования грузоподъемности автомобиля). Полученные в результате расчетов ориентировочные данные себестоимости перевозок 1 т жидкого топлива в бочках на бортовых автомобилях в зависимости от расстояний (в рублях) приводятся в табл. 16.