

НОВЫЙ АВТОГУДРОНАТОР Д-164

Изобр. ПРУСАК Б. Н.

Курганским заводом дорожных машин Министерства транспортного и дорожного машиностроения в конце 1948 г. выпущен опытный образец нового автогудронатора Д-164 (рис. 1а и б).

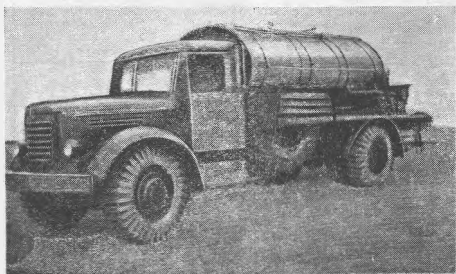


Рис. 1а. Общий вид автогудронатора

Машина изготовлена по проекту ВНИИСтройдромаша (ведущий конструктор инж. Плещков Д. И.) и представляет значительный интерес для дорожностроительных организаций, благодаря преимуществам по сравнению с ранее выпускавшимися машинами этого типа (Д-141).

Автогудронатор Д-164 предназначен для розлива под давлением жидких вяжущих битуминозных материалов (битумов, дегтей, эмульсий) в горячем или холодном состоянии при постройке «черных» грунтовых и щебеночных дорог по способу пропитки, подпропитки или поверхностной обработки, а также для промасливания и стабилизации грунта при постройке улучшенных грунтовых дорог и т. д. Автогудронатор может быть использован в качестве емкости для перевозки, а также в качестве насосной станции для перекачки вяжущих материалов из емкости в емкость.

Основные технические данные автогудронатора Д-164 следующие:

Тип машины	самходный, автомобильный
Ходовая база	шасси ЯАЗ-200
Емкость загрузочная	5 000 л
Норма розлива	от 0,5 до 7 л/м ²
Ширина розлива	от 2,75 до 7 м
Скорость движения:	
в работе	от 4 до 25 км/час
транспортная	до 60 км/час
Габариты машины:	
длина	8 155 мм
ширина (транспортная)	2 700 "
ширина рабочая	7 000 "
высота	2 950 "

Полный вес

оборудования на шасси 3 650 кг

рабочий в заправке 14 250 "

Автогудронатор Д-164 смонтирован на автошасси Ярославского завода ЯАЗ-200.

Привод дополнительного оборудования в отличие от автогудронатора Д-141 старого выпуска осуществляется от специального двигателя ГАЗ-НАТИ мощностью 27,5 л. с. установленного на самостоятельной раме, парашиваемой к лонжеронам шасси. Установка отдельного двигателя позволяет производить розлив битуминозных материалов независимо от скорости движения автомашин, что является большим преимуществом.

Емкость цистерны нового автогудронатора увеличена на $\frac{1}{3}$ и составляет 5 000 л.

Топливная система подогрева материалов в цистерне усовершенствована путем введения жаропрочных, обмурованных огнеупорным составом, применением форсунок, работающих на соляромном масле с питанием от топливного насоса, производительностью 75 л/час при 1 400 об/мин и воздушным поддувом от вентилятора № 2 системы Косточкина, производительностью 580 л/час.

Цистерна автогудронатора выполнена эллипсоидной формы из стального листа 3 мм. Для усиления теплоотверья битума цистерна покрыта слоем теплоизоляции, состоящей из матов стекляной ваты толщиной 50 мм, с наружной стороны маты предохраняются сварным металлическим кожухом из листа толщиной 1 мм.

Внутри цистерны имеются два волнореза, предохраняющие от гидравлических ударов при транспортировке жидкости.

Для обогрева жидкости цистерна снабжена двумя жаропрочными двухходовыми трубами, к входным отверстиям которых крепятся топочные камеры с форсунками; обратные колена жаропрочных труб выведены через отверстия заднего днища в дымовую коробку с верхним отверстием для выхода продуктов сгорания. Емкость топливного бака для питания форсунок равна 50 кг и обеспечивает непрерывную работу двух форсунок в течение 2 часов.

Для предотвращения переполнения цистерны при заливке имеется сливная труба с окном в верхней части цистерны; верхний конец трубы, выходящий из цистерны, служит одновременно дыхательным клапаном. Наверху цистерны находится горловина с фильтром для залива жидкости. Горловина, закрываемая герметической крышкой, служит одновременно люком для осмотра цистерны.

Для контроля уровня жидкости в цистерне имеется поплавковый указатель.

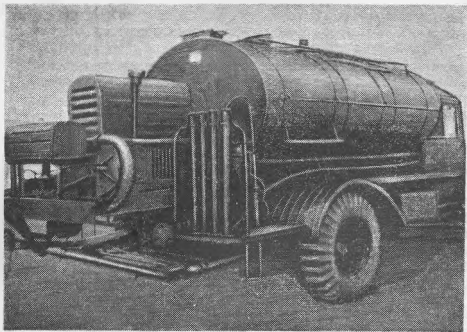
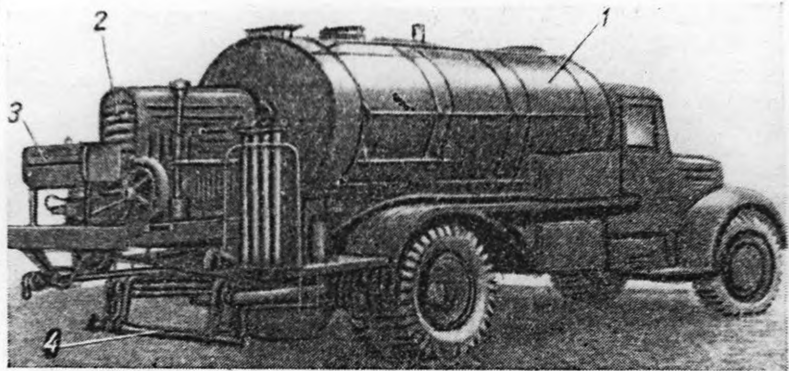
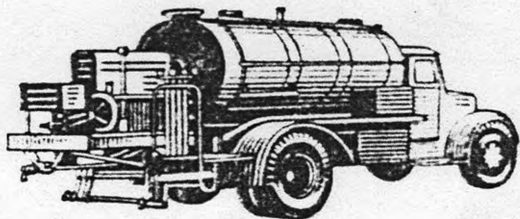


Рис. 1б. Автогудронатор со стороны розлива



Автогудронатор: 1 — бак; 2 — двигатель насоса; 3 — насос; 4 — распределительные трубы.



К ст. Гудронатор