**07-399 СБ-92-1А (5511) автобетоносмеситель полезной емкостью 4 м3 с механическим приводом от автономного двигателя Д-144-66 55 лс на шасси КамАЗ-5511 6х4, бак для воды 0.75 м3, мест 3, полный вес 19.15 тн, КамАЗ-740.10 210 лс, 60 км/час, завод строительных машин г. Славянск с конца 1970-х г., завод автобетоновозов г. Туймазы с 1980 г.**



**Разработчик:** Всесоюзный научно-исследовательский институт строительного и дорожного машиностроения, ВНИИстройдормаш, Министерства строительного, дорожного и коммунального машиностроения СССР, г. Москва (1946–91 г.)

**Изготовители:** Славянский завод строительных машин им. XXV съезда КПСС и Туймазинский завод автобетоновозов Главстроймаша Министерства строительного и дорожного машиностроения СССР.

*Из статьи «Эволюция советских автобетоносмесителей: от ЗиСа до КамАЗа», автор Владимир на zen.yandex.ru.*

 Во второй половине 60-х годов ВНИИстройдормаш разработал проекты двух автобетоносмесителей – С-942 (СБ-58) на шасси КрАЗ-258 и С-1036 (СБ-69) на шасси МАЗ-503Б, выпуск которых был налажен в 1968-69 г. Славянским заводом строительных машин. На новых машинах в целом сохранились компоновочные решения, принятые на отечественных моделях, разработанных в конце 40-х годов, которые соответствовали устоявшимся мировым тенденциям. Однако в кинематике было существенное отличие – на всех предыдущих машинах зубчатый венец барабана получал вращение непосредственно от шестерни выходного вала редуктора, на новинках передача была цепной. Смесительный барабан у обеих машин приводился в действие от дизельного двигателя Д-37МС3 мощностью 40 л.с. Соответственно грузоподъемности базового шасси, полезная вместимость смесительного барабана С-942 равнялась 3,2 м3, С-1036 – 2-2,5 м3. Автобетоносмеситель С-1036, в отличие от С-942, имел более широкие возможности, обусловленные конструкцией смесительного барабана: он мог приготавливать не только подвижные бетонные смеси, но и жесткие.

 Советские конструкторы не останавливались на достигнутом, уже в начале 70-х годов ВНИИстройдормаш разработал усовершенствованные автобетоносмесители СБ-92 емкостью 4 м3 на базе КрАЗа и СБ-83 емкостью 4,5-5 м3 – на полуприцепе к автомобилю МАЗ-504. В 1972 году СБ-92 был принят к производству Славянским заводом строительных машин. От С-942 его отличала большая вместимость смесительного барабана, более мощный 50-сильный приводной мотор Д-37С-1, а также конструкция барабана. Для повышения темпа разгрузки бетонной смеси угол наклона оси барабана к горизонту уменьшили с 18 до 15 градусов. Внутреннее оперение барабана получило винтовые лопасти плоского профиля, расположенные перпендикулярно к коническим поверхностям барабана.

 С освоением автомобильной промышленностью во второй половине 70-х годов автомобиля КамАЗ-5511, Славянский завод начал выпуск на его базе модификации бетоносмесителя СБ-92-1 вместимостью 4 м3.

 В середине 70-х годов ежегодный объем производства автобетоносмесителей в СССР составлял несколько сотен, например, в 1973 году было изготовлено 253 машины, в 1974-м – 340. Однако строительная отрасль требовала гораздо большего количества. На тот момент единственным производителем такой техники в Советском Союзе являлся Славянский завод строительных машин, мощностей которого явно недоставало. Поэтому советским правительством в 1973 году было принято решение о строительстве нового завода автобетоновозов в городе Туймазы Башкирской АССР. Строительство началось весной 1976 года. Параллельно строился Туймазинский опытно-экспериментальный завод строительных машин, где 5 ноября 1977 года был выпущен первый опытный образец автобетоновоза СБ-113. 28 января 1980 года вышел приказ Министройдоркоммаша о слиянии двух заводов. Эта дата считается официальной точкой отсчета истории Туймазинского завода автобетоновозов. Только за первый год работы заводчане выпустили 81 автобетоносмеситель СБ-92, 15 автобетононасосов СБ-126 и 166 авторастворовозов СБ-89. Техника, выпускаемая Туймазинским заводом, поставлялась как отечественным, так и зарубежным потребителям – в Болгарию, Кубу, Анголу, Вьетнам, Сирию, Венгрию, Китай, Индию.

 Тем временем советские конструкторы продолжали создавать собственные разработки. В 1980-1981 гг. Славянский завод строительных машин по проекту ВНИИстройдормаш создал автобетоносмеситель СБ-130 и унифицированный с ним автобетоновоз СБ-132 на шасси полуприцепа, работающего в паре с тягачом КамАЗ-5410. Барабан имел внушительный объем – 8 м3 и привод от собственного дизеля Д-145Т. Но главное отличие от всех предыдущих машин заключалось в использовании гидравлического привода барабана вместо тяжелой и сложной механической трансмиссии. Новая приводная схема нашла применение на дальнейших отечественных разработках – 6-кубовом автобетоносмесителе СБ-127 на шасси КрАЗ-6505 (1982 г.), 5-кубовом СБ-159 на шасси КамАЗ-5511 (1983 г.), а также на более поздних машинах.

**Технические характеристики автобетоносмесителя СБ-92-1А:**

Базовый автомобиль КамАЗ-5511 Тип мотора дизельный, КамАЗ-740

Скорость движения (максимум) 60 км/час

Мощность дизельного мотора 146 кВт при 2600 об/мин

Крутящий момент (максимум) 667 Нм

Количество цилиндров двигателя 8 шт.

Диаметр цилиндра 12 см

Величина хода поршня 12 см

Рабочий объем 10,85 л

Объем бака для горючего 175 л

Колесная формула 6х4

Радиус поворота (максимум) 9 м

Размер передней колеи 2,01 м

Размер задней колеи 1,85 м

База (между передней и средней осью) 2,84 м

База задней тележки 1,32 м

Просвет под задним мостом 0,265 м

Просвет под передней балкой 0,347 м

Вес (с пустым резервуаром) 19,15 т

Ширина 2,5 м Высота 3,45 м Длина 7,5 м

Тип мотора барабанного привода дизельный, Д-144-66

Мощность мотора барабанного привода 40 кВт

Объем барабана для смешивания 8 м3 Объем бака для воды 750 л

Объем бетона, смешанного в барабане 5 м3 Объем перевозимой готовой смеси 4 м3 Длительность перемешивания от 15 до 20 мин

Скорость выгрузки бетона от 0,5 до 2 м3/мин

Скорость вращения барабана: — во время выгрузки бетона от 9 до 14,5 об/мин — во время загрузки компонентов и перемешивания от 6,5 до 10 об/мин