

Транспортное оборудование для нужд жилищного строительства в III пятилетке

ВОПРОСЫ горизонтального транспорта при индустриализации жилищного строительства в III пятилетке приобретают особо важное значение, поскольку при оставлении на строительной площадке только операций по монтажу зданий и изготовлении строительных деталей и полуфабрикатов на специальных городских заводах вопросы доставки стройдеталей и полуфабрикатов на площадку становится одним из решающих факторов в общей системе индустриализации жилищного строительства.

В предыдущей статье* нами освещены вопросы транспорта кирпича для жилищного строительства.

В настоящей статье мы остановимся на транспорте сыпучих материалов, растворов, бетона и штучных материалов.

В жилищном строительстве материалы доставляются на стройплощадку преимущественно автотранспортом на стандартных грузовиках. Этот вид транспорта при городском строительстве является ведущим.

Нужно полагать, что дальнейшее развитие автотранспорта пойдет по линии применения тягачей с полуприцепами, имеющимися у нас пока только в опытных экземплярах.

Между тем, тягач с прицепом при хороших городских дорогах может везти вдвое больше груза, чем автомобиль, из которого переоборудуется тягач, путем укорочения его шасси и снятия кузова.

В последнее время автомобили и прицепы, обслуживающие транспорт материалов на стройку, получают все большую специализацию, которая обеспечивает сохранность перевозимых грузов и облегчает погрузочно-разгрузочные работы.

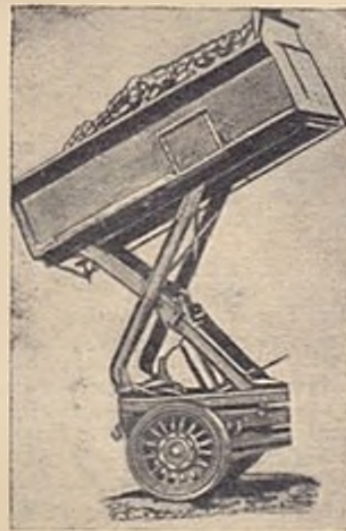
Транспорт сыпучих материалов

Имеющиеся у нас автомобили с гидравлическим опрокидыванием кузовов (самосвалы) получили большое распространение при перевозке различных сыпучих материалов (песок, гравий и т. д.), а также мусора.

* См. «Механизация строительства Москвы» № 2 за 1938 г. ст. Полякова — «Транспорт кирпича на стройплощадку».

Однако, конструкция подъемного механизма у них несколько устарела и должна быть пересмотрена в сторону ее облегчения.

В ряде случаев для возможности загрузки сыпучих материалов в бункера для последующей их перегрузки в тачки или вагонетки, целесообразно применение самосвалов с высокоподняющимся кузовом (под углом 70° к горизонту) кузовом (фиг. 1).



Фиг. 1.

Кузов этого самосвала связан с шасси системой рычагов в виде ножниц; поднимается и опрокидывается он гидравлическим подъемником с приводом подъемника от мотора автомобиля.

Самосвал такого типа, грузоподъемностью в 3,0 тонны, предлагается построить у нас в 1938 г. Вес автомобиля 3,5 тонны, стоимость — около 16.000 рублей.

Для перевозки цемента рассыпью можно рекомендовать автомобиль для цемента, построенный и испытанный «Мосавтогрузом» (фиг. 2), грузоподъемностью 5,0 тонн, имеющий кузов в виде бункера, закрытый сверху водонепроницаемыми

крышками. По низу кузова вдоль его оси проходит шнек, приводимый в движение от мотора автомашины, производительностью 60 тонн/час, разгружающий цемент через патрубок, расположенный в торцевой части автомашины.

Вес машины 5,0 тонн, стоимость — около 20.000 руб.



Фиг. 2.

По опыту работы таких автомашин по г. Москве можно установить, что потери от распыла уменьшаются в них до 0,5% и стоимость перевозки цемента по городу уменьшается на 35%.

В заграничной практике при доставке цемента рассыпью, кроме шнековых автомашин, применяются автомобили или полуприцепы, имеющие вид герметически закрывающихся цистерн, разгружающихся сжатым воздухом от компрессора, имеющегося на стройке.

Этот вид транспорта применим для крупных строек, вроде Дворца Советов, для мелких же строек этот вид транспорта вряд ли будет использован.

Другим вариантом доставки цемента является его перевозка в контейнерах. На фиг. 3 показан контейнер для цемента ВНИИПТ'а ПГ-2, грузоподъемностью 4,5 тонны цемента нетто при соб-

ственном весе его 550 кг, т. е. при весе брутто около 5 тонн.

Контейнер представляет собою двойной бункер, выполненный в габаритах по форме параллелепипеда. Основные размеры его 2300×1326 и 2150 мм. Бункерная часть дна имеет наклон 60°.

Загрузка контейнера происходит через верхний люк.

Размеры контейнера и расположение бункеров его рассчитаны таким образом, что дают возможность при расположении контейнера на автомашине ЯГ-4 производить выгрузку цемента без снятия контейнера с автомашины. Ориентировочная стоимость контейнера 600 руб.

Другая конструкция контейнера для цемента ВНИИПТ'а ПГ-3 рассчитана на грузоподъемность в 2,2 тонны цемента нетто или 2,5 тонны брутто (фиг. 4). Габаритные размеры его 1750×1325×1050 мм. Дно плоское с двухстворчатым затвором, открывающееся при помощи системы рычагов или при помощи шестереночной передачи с ключом. Ориентировочная стоимость контейнера — 400 руб. (фиг. 4).

Контейнер грузоподъемностью в 1 тонну аналогичен предыдущему, с той лишь разницей, что разгрузка происходит через одностворчатое дно; стоимость его—250 руб.

Разгрузка описанных выше контейнеров в 2,5 и 1,0 тонну для цемента происходит обязательно в подвешенном состоянии при помощи специального крапа.

Транспорт бетона и раствора

Этот вид транспорта приобретает особо важное значение при постройке центральных городских бетонно-растворных заводов. При небольших расстояниях перевозки готовый бетон можно перевозить в обыкновенных автомобилях — самосвалах или в описанных ранее (фиг. 1) автомобилях с поднимающимся кузовом. В последнем случае возможна непосредственная разгрузка бетона в роздаточные бункера.

Таблица 1

Геометрическая емкость барабана м ³	Номинальная емкость барабана		Обороты барабана в минуту		Мощность отдельного двигателя для перемишивания (в л. с.)	Собственный вес в тоннах (без шасси авто)	
	Для автобетономешалки	Для автобетоноразвозки	Для автобетономешалки	Для автобетоноразвозки		Автобетономешалки	Автобетоноразвозки
1,82	0,76	1,15	—	—	—	—	—
2,55	1,15	1,53	5,5—11	2,5—5	26	1,79	1,59
3,82	1,53—1,91	2,3	6,5—13	3—6	36	2,49	2,31
5,37	2,3—2,67	3,45	4,5—11	2,5—5	40	3,04	2,72
6,40	3,06	4,60	4,5—11	2,5—5	48	3,36	3,03