

В районе карьеров на замкнутых железнодорожных линиях чаще всего используют думпкары с пневматическим разгрузочным механизмом грузоподъемностью 35-80 т. Наблюдается тенденция к увеличению грузоподъемности думпкаров, что связано со стремлением применять ковши повышенной емкости. Считают, что при железнодорожной транспортировке добываемого сырья одноковшовые экскаваторы лучше всего используются в том случае, когда кузов думпкара вмещает объем породы, выгруженной из 4-6 ковшей. В США преобладают думпкары с откидными бортами; в странах Западной Европы чаще применяются вагоны с поднимающимися бортами. На линиях с выходами на магистральные железнодорожные пути предпочитают перевозить сырьевые материалы в хопперах и полувагонах.

В интернет-магазине систем отопления и водоснабжения <http://www.instaltrade.com.ua>
Вы можете найти технику на любой вкус и кошелек.

Для перевозки глины и других слипающихся материалов во Франции применяют вагоны фирмы Арбель. Нижняя часть такого вагона представляет собой шесть выгрузочных люков размером 1800x2400 мм с большим углом наклона торцовых стен. Когда их открывают, материал быстро и беспрепятственно выгружается внутрь колеи. Крышки люков открываются и закрываются с помощью гидравлического устройства. Из вагонов описанной конструкции сырье с повышенной влажностью выгружается полностью.

Чтобы материалы с повышенным содержанием влаги не налипали на стенки вагонов, в некоторых странах их обивают специальным, достаточно прочным и износоустойчивым пластмассовым покрытием, которое вполне оправдало себя при работе в тяжелых условиях карьерного транспорта. Общая стоимость полного покрытия рабочих поверхностей кузова думпкара такой пластмассой составляет примерно 1,3-1,9% стоимости вагона. В последние годы при транспортировке твердого сырья на дальние расстояния в США наблюдается стремление заменить автомобильный и железнодорожный транспорт ленточными транспортерами.