

Союз Советских
Социалистических
Республик



Государственный комитет
СССР
по делам изобретений
и открытий

О П И С А Н И Е ИЗОБРЕТЕНИЯ

К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ

(61) Дополнительное к авт. свид-ву -

(22) Заявлено 23.12.81 (21) 3366589/29-33

с присоединением заявки № -

(23) Приоритет -

Опубликовано 23.02.83. Бюллетень № 7

Дата опубликования описания 23.02.83

(11) 998636

(51) М. Кл.³

Е 01 С 9/08

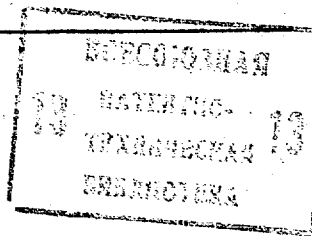
(53) УДК 625.8
(088.8)

(72) Авторы
изобретения

И.И. Леонович, Н.П. Върко, Л.Р. Мытько,
М.Т. Насковец и А.И. Санников

(71) Заявитель

Белорусский ордена Трудового Красного Знамени
технологический институт



(54) СБОРНО-РАЗБОРНОЕ ПОКРЫТИЕ

Изобретение относится к строительству временных автомобильных дорог и площадок.

Известно сборно-разборное дорожное покрытие, включающее объединенные между собой секции, состоящие из поперечных элементов и расположенных на них по краям продольных элементов [1].

Недостатком покрытия является невозможность передачи нагрузки с одного настила на другой при укладке покрытия перпендикулярно оси дороги, т.е. устройства сплошных настилов.

Наиболее близким техническим решением к изобретению является сборно-разборное дорожное покрытие, включающее объединенные между собой секции, состоящие из поперечных элементов, закрепленных к размещенным под ними под углом к оси дороги продольным элементам, длина которых превышает длину секции [2].

Недостатком этого покрытия является невозможность передачи нагрузки с одной секции на другую при укладке покрытия вдоль оси дороги, т.е. устройство колеяных покрытий.

Цель изобретения - обеспечение возможности укладки секций как вдоль, так и поперек дороги.

5 Поставленная цель достигается тем, что в сборно-разборном покрытии, включающем объединенные между собой секции, состоящие из поперечных элементов закрепленных к размещенным над ними под углом к оси дороги продольным элементам, длина которых превышает длину секции, продольные элементы, расположенные по краям каждой секции, установлены параллельно, причем половина поперечных элементов 10 выступает за крайние продольные элементы, а другая половина опирается на часть ширины соответствующего продольного элемента с образованием на оставшейся его части опорной полки.

20 При этом концевые участки половины поперечных элементов секции расположены по оси соответствующего продольного элемента, а концевые части другой половины их выступают за соответствующий крайний продольный элемент на половину его ширины.

25 Кроме того, торцы каждого поперечного элемента секции расположены уступом и пересекают ось продольного элемента. 30

На фиг. 1 изображена конструкция стыковки секций сплошного покрытия, план; на фиг. 2 - варианты стыковки секций колеечного покрытия.

Покрытие выполнено из секций 1, состоящих из поперечных элементов 2, закрепленных к продольным элементам 3 болтами 4. Крайние продольные элементы 3 размещены под углом к оси дороги и параллельно. Половина поперечных элементов выступает за крайние продольные элементы, а другая половина опирается на часть ширины крайних продольных элементов с образованием на оставшейся его части полки 5.

Покрытие может быть также выполнено из секций 1, одна половина поперечных элементов которых расположена по оси соответствующего продольного элемента, а концевые участки другой половины выступают за крайний продольный элемент на половину его ширины.

Такое ее покрытие может быть выполнено, когда торцы каждого поперечного элемента расположены уступом и пересекают ось продольного элемента.

При строительстве временных дорог и площадок покрытие укладывается на спланированное основание, а на заболоченных участках местности - на продольные лаги при устройстве сплошного настила или же на шпалы при устройстве колеечного покрытия.

Для сооружения временных дорог или площадок секции 1 посредством кранов или специальных щитоукладчиков стыкуются между собой. При этом при строительстве сплошного настила секции стыкуются по длинной стороне покрытия. Так как крайние продольные элементы 3 расположены под углом к оси дороги и параллельно, секции 1 легко стыкуются между собой. При этом выступающие торцы продольных элементов 3 одной секции заводятся под другую секцию. Так как торцы продольных элементов 3 каждой секции 1 при сборке покрытия заводятся под настил соседних секций, нагрузка с одного щита по другой передается через продольные элементы.

Для строительства дороги колеечного типа секции стыкуются по короткой стороне покрытия. В связи с тем, что крайние продольные элементы 3 расположены под углом к оси дороги так, что одна половина торцов поперечных элементов 3 секции 1 выступает за крайние продольные элементы 3, а другая образует с ними полки 5, секции легко стыкуются и по короткой стороне покрытия. При этом обеспечивается передача нагрузки с одной секции на другую и предотвращается их смещение относительно друг друга. Передача нагрузки с одной секции на другую

осуществляется через выступающие торцы поперечных элементов 3, которые опираются на полки 5 смежной секции.

Соединения секций по короткой стороне покрытия могут быть осуществлены в разных вариантах (фиг. 3-5). В этих случаях для более надежной передачи нагрузки с одной секции на другую торцы поперечных элементов 2 расположены наклонно по оси продольных элементов 3 (фиг. 3), или же уступом (фиг. 4 и 5).

Конструкция предлагаемого сборно-разборного покрытия позволяет производить стыковку секций как по длинной, так и по короткой стороне покрытия и обеспечивает строительство временных площадок и автомобильных дорог с колеечным и сплошным покрытием на заболоченных участках местности.

Применение предлагаемой конструкции сборно-разборного покрытия позволит значительно упростить и ускорить процесс строительства временных дорог и площадок, снизить себестоимость перевозки грузов.

Формула изобретения

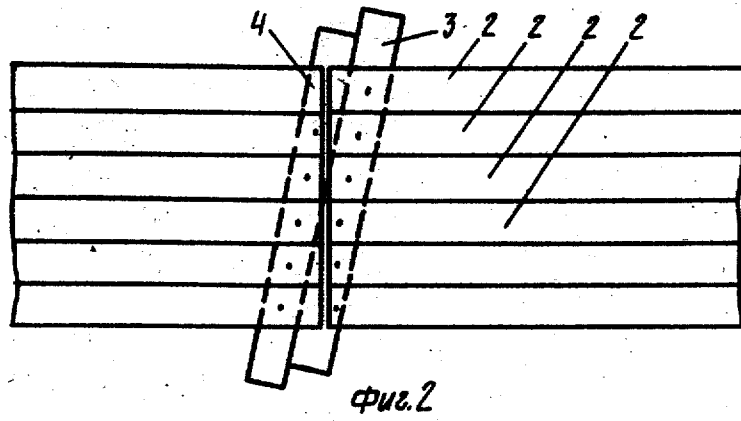
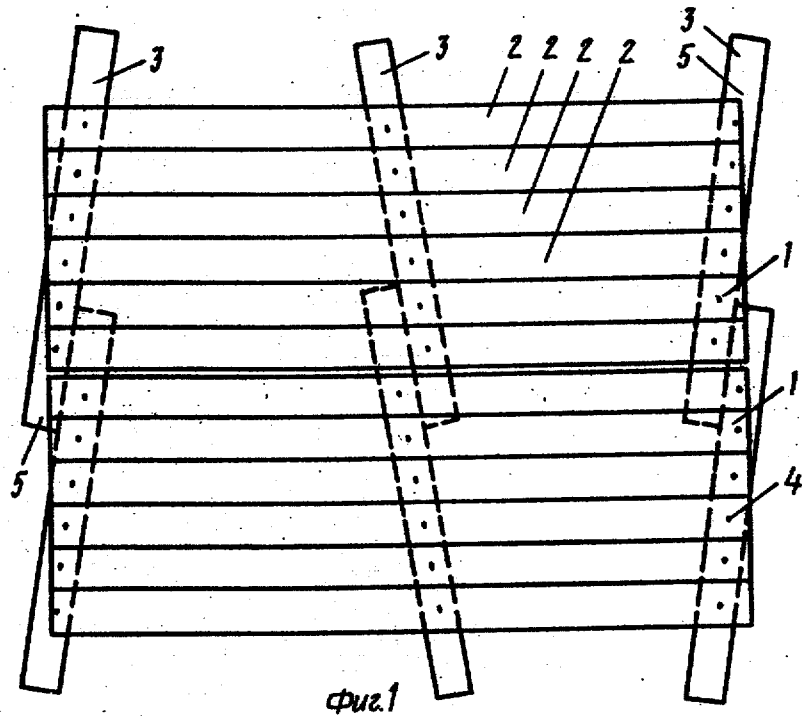
1. Сборно-разборное покрытие, включающее объединенные между собой секции, состоящие из поперечных элементов, закрепленных к размещенным под ними углом к оси дороги продольным элементам, длина которых превышает длину секций, отличающееся тем, что, с целью обеспечения возможности укладки секций как вдоль, так и поперек оси дороги, продольные элементы, расположенные по краям каждой секции, установлены параллельно, причем половина поперечных элементов выступает за крайние продольные элементы, а другая половина опирается на часть ширины соответствующего продольного элемента с образованием на оставшейся его части опорной полки.

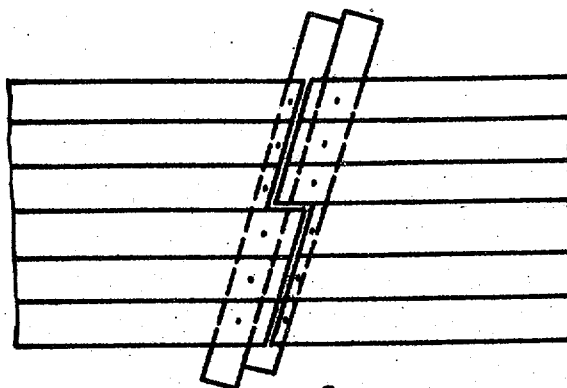
2. Покрытие по п. 1, отличающееся тем, что концевые участки половины поперечных элементов секции расположены по оси соответствующего продольного элемента, а концевые части другой половины их выступают за соответствующий крайний продольный элемент на половину его ширины.

3. Покрытие по пп. 1 и 2, отличающееся тем, что торцы каждого поперечного элемента секции расположены с уступом и пересекают ось продольного элемента.

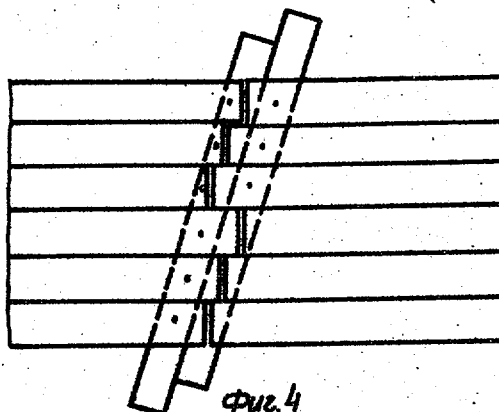
Источники информации, принятые во внимание при экспертизе

1. Авторское свидетельство СССР № 657109, кл. Е 01 С 5/14, 1977.
2. Авторское свидетельство СССР № 2957616/29-33, кл. Е 01 С 9/08, 11.07.80 (прототип).

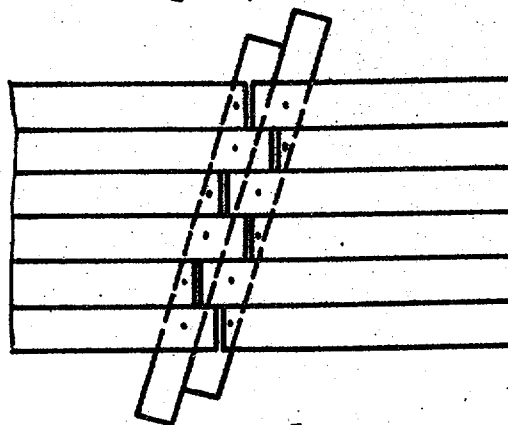




Фиг.3



Фиг.4



Фиг.5

Редактор Н.Бобкова Составитель Б.Трусканов Техред Е.Харитончик Корректор М.Шароши

Заказ 1094/51 Тираж 538 Подписное

ВНИИПИ Государственного комитета СССР
по делам изобретений и открытий
113035, Москва, Ж-35, Раушская наб., д. 4/5

Филиал ППП "Патент", г. Ужгород, ул. Проектная, 4