



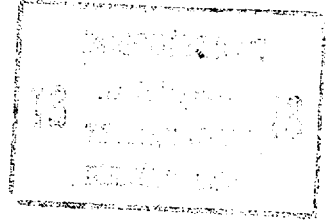
СОЮЗ СОВЕТСКИХ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ
РЕСПУБЛИК

(19) **SU** (11) **1030457** **A**

3(5D) E 01 C 5/14

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СССР
ПО ДЕЛАМ ИЗОБРЕТЕНИЙ И ОТКРЫТИЙ

ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ



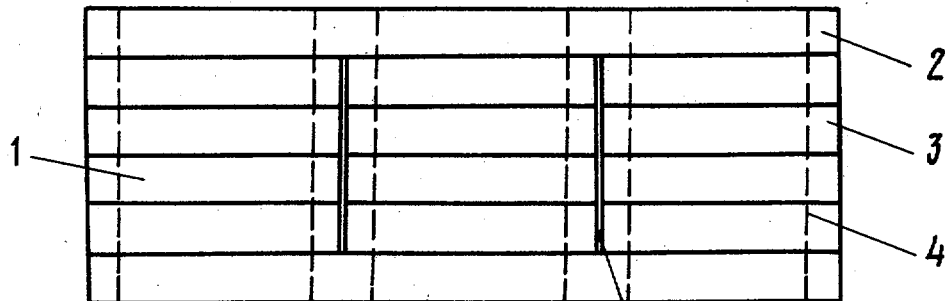
- (21) 3370874/29-33
(22) 23.12.81
(46) 23.07.83: Бюл. № 27
(72) И. И. Леонович, Н. П. Вырко,
Л. Р. Мытько, и М. Т. Насковец
(71) Белорусский ордена Трудового Красно-
го Знамени технологический институт
им. С. М. Кирова
(53) 625.711.84(088.8)
(56) 1. Авторское свидетельство СССР
№ 751883, кл. E 01 C 9/02, 1978.
2. Авторское свидетельство СССР
№ 325289, кл. E 01 C 5/22, 1970.

(54) (57) 1. СБОРНО-РАЗБОРНОЕ ПОКРЫ-
ТИЕ, включающее деревянные щиты, вы-
полненные из продольных элементов, объ-
единенных между собой поперечными свя-
зями, отличающееся тем, что, с целью сни-

жения материалоемкости и увеличения проч-
ности покрытия, средние продольные элемен-
ты каждого щита выполнены составными
по длине из блоков, причем длина каждого
блока в 2—5 раз меньше длины крайнего
продольного элемента, а общая длина каж-
дого среднего продольного элемента равна
длине крайнего продольного элемента.

2. Покрытие по п. 1, отличающееся тем,
что общая ширина средних продольных эле-
ментов в щите составляет 0,6—0,7 общей
ширины щита.

3. Покрытие по пп. 1 и 2, отличающееся
тем, что крайние продольные элементы каж-
дого щита смещены относительно средних
элементов с образованием выступов на од-
ной стороне щита и впадин на другой, при-
чем выступы одного щита совмещены со
впадинами смежного щита.



Фиг.1

(19) **SU** (11) **1030457** **A**

Изобретение относится к дорожному строительству, в частности к строительству временных автомобильных дорог и площадок.

Известно покрытие автомобильных дорог, включающее соединенные шарнирно секции, состоящие из балок, смещенных друг относительно друга на половину длины, и соединенные между собой стержнем [1].

Недостатком такого покрытия является невозможность укладки его автомобильными кранами или щитоукладчиками из-за гибкости ленты.

Наиболее близким к предлагаемому изобретению по технической сущности и достигаемому результату является сборно-разборное покрытие, включающее деревянные щиты, выполненные из продольных элементов, объединенных между собой поперечными связями [2].

Недостатком известного покрытия является большой расход высокосортной древесины.

Целью изобретения является снижение материалоемкости и увеличение прочности покрытия.

Поставленная цель достигается тем, что в сборно-разборном покрытии, включающем деревянные щиты, выполненные из продольных элементов, объединенных между собой поперечными связями, средние продольные элементы каждого щита выполнены составными по длине из блоков, причем длина каждого блока в 2—5 раз меньше длины крайнего продольного элемента, а общая длина каждого среднего продольного элемента равна длине крайнего продольного элемента.

При этом общая ширина средних продольных элементов в щите может составлять 0,6—0,7 общей ширины щита.

Кроме того, крайние продольные элементы каждого щита могут быть смещены относительно средних элементов с образованием выступов на одной стороне щита и впадин на другой, причем выступы одного щита совмещены со впадинами другого.

На фиг. 1 изображено покрытие, вид в плане; на фиг. 2 и 3 — варианты выполнения покрытия, вид в плане; на фиг. 4 — щиты, поперечное сечение на фиг. 1 и 2; на фиг. 5 — то же, поперечное сечение на фиг. 3.

Покрытие состоит из щитов 1, выполненных из крайних 2 и средних 3 продольных элементов, соединенных поперечными связями 4. Средние продольные элементы 3

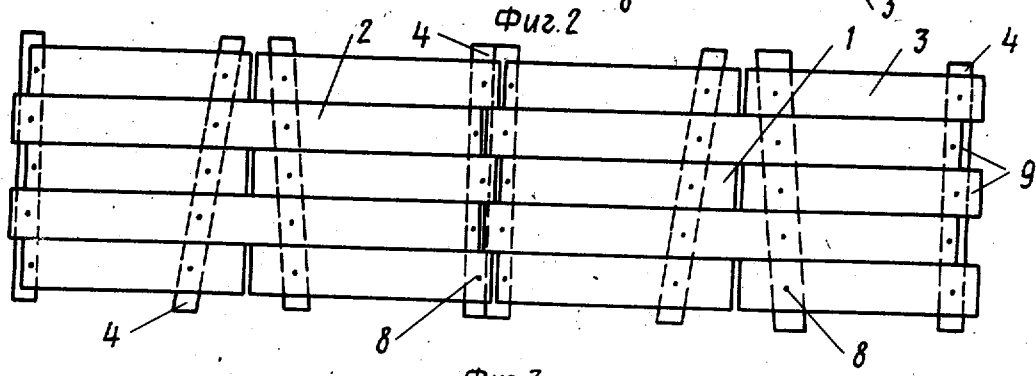
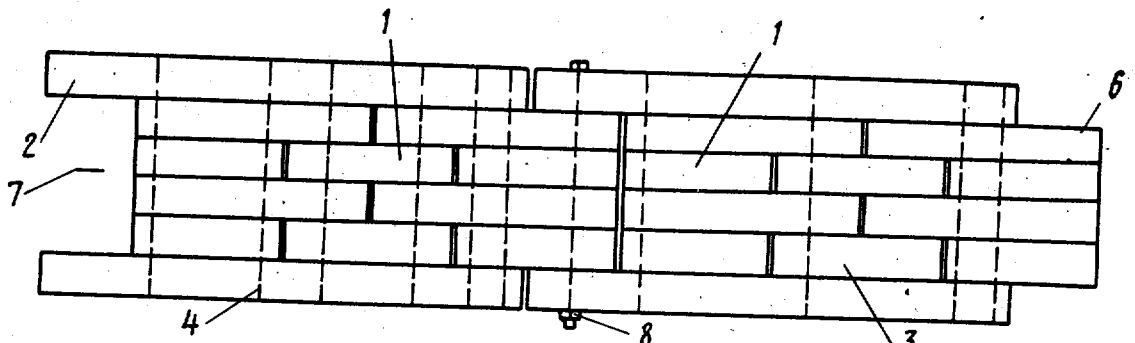
выполнены по длине составленными из блоков 5, а крайние продольные элементы 2 смещены относительно средних 3 с образованием выступа 6 с одной стороны щита и впадины 7 с другой стороны. Элементы 2 и 3 в щите объединены между собой, прикреплены к поперечным связям 4 болтами 8 и уложены на поперечины 9. Щит 1 изготовлен из продольных элементов 2, которые расположены по его краям и средних элементов 3, составляющих 0,6—0,7 от общей ширины щита.

Средние элементы выполнены из блоков, имеющих длину в 2—5 раз меньшую, чем длина крайних продольных элементов. Между собой крайние и средние элементы соединены поперечными связями (например, нагелями) 4. Стыковка щитов может производиться различными способами. Крайние продольные элементы 2 смещены относительно средних 3 с образованием выступа 6 с одной стороны щита и впадины 7 с другой. Щиты стыкуются таким образом, чтобы выступы одного щита 6 совместились со впадинами смежного щита 7, скрепляются болтами 8.

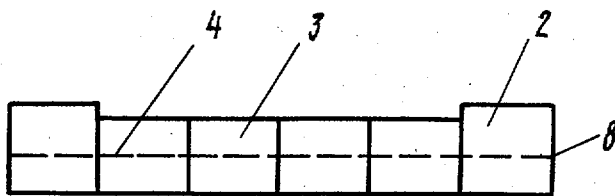
Дальнейшее увеличение длины продольных элементов (более чем в 5 раз) приводит к неоправданному увеличению материалоемкости, а уменьшение длины блоков менее чем в 2 раза приводит к увеличению трудоемкости при возведении покрытия. Средние продольные элементы составляют 0,6—0,7 от общей ширины щита. Уменьшение их количества приводит к увеличению материалоемкости, а увеличение сводит до минимума количество длинных элементов, что лишает конструкцию жесткости. При эксплуатации покрытия (фиг. 1 и 2) нагрузка распределяется на короткие блоки 5 и через поперечные связи 4 передается на продольные элементы 2. При эксплуатации покрытия (фиг. 3) нагрузка распределяется в основном на крайние продольные элементы 2, расположенные под колесами автомобиля, а также частично передается на короткие блоки 5.

При строительстве временных дорог покрытие укладывается на грубо спланированное основание автокранами или специальными щитоукладчиками.

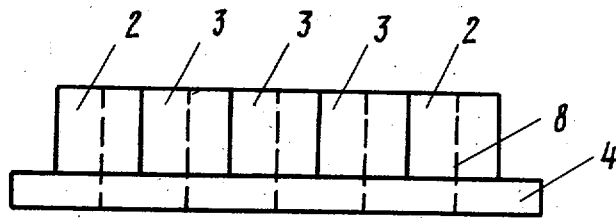
Конструкция предлагаемого покрытия позволит значительно сократить расход деловой древесины, применять для изготовления щитов низкосортную древесину.



Фиг.3



Фиг.4



Фиг.5

Редактор Н. Роголич
 Заказ 5146/32
 Составитель Б. Трусканов
 Техред И. Верес
 Тираж 540
 Корректор Л. Бокшан
 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