

Союз Советских  
Социалистических  
Республик



Государственный комитет  
СССР  
по делам изобретений  
и открытий

# О П И С А Н И Е ИЗОБРЕТЕНИЯ

## К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ

(11) 749966

(61) Дополнительное к авт. свид-ву —

(22) Заявлено 30.06.78 (21) 2637363/29-33

с присоединением заявки № —

(23) Приоритет —

Опубликовано 23.07.80. Бюллетень № 27

Дата опубликования описания 28.07.80

(51) М. Кл.<sup>3</sup>

Е 01 С 9/02

(53) УДК 625.711.  
84(088.8)

(72) Авторы  
изобретения

И. И. Леонович и Л. Р. Мытько

(71) Заявитель

Белорусский технологический институт им. С. М. Кирова

### (54) КОЛЕЙНОЕ ДОРОЖНОЕ ПОКРЫТИЕ

Изобретение относится к области строительства временных, и в частности лесовозных колеиных дорог.

Известна конструкция колеиного покрытия, состоящая из гибкой ленты [1].

Такое покрытие позволяет механизировать процесс строительства покрытий колеиных дорог.

Наиболее близким решением к предлагаемому по технической сущности и достигаемому результату является комплект табельного имущества для колеиного покрытия грунтовых дорог. Комплект состоит из шарнирно-соединенных звеньев, собираемых в пакет посредством гибкой тяги и состоящих из двух щитов, скрепленных между собой поперечинами, причем на каждом втором стыке щитов закреплены направляющие блоки, через которые пропущен трос лебедки, петлей охватывающий щит захватки [2].

Недостатком данного покрытия является то, что сначала производится сборка покрытия в пакет, а потом он перегружается на автомашину. Такая сборка снижает темпы строительства колеиных дорог.

Цель изобретения — повышение производительности труда за счет сокращения времени разборки и сборки покрытия.

Это достигается тем, что в известном колеином дорожном покрытии, включающем шарнирно-соединенные звенья, собираемые в пакет посредством гибкой тяги и состоящие из двух щитов, скрепленных между собой поперечинами, вторая поперечина каждого четного звена выполнена с захватом, закрепленным на внешней по отношению к щиту стороне поперечины в средней ее части, а первая поперечина первого звена покрытия снабжена дополнительным захватом, причем гибкая тяга пропущена через основные и дополнительный захваты. Кроме того, захваты могут быть выполнены в виде П-образных скоб с отверстиями и пропущенных через них крепежных стержней.

На фиг. 1 представлена конструкция покрытия; на фиг. 2 — схема его сборки и укладки.

Покрытие состоит из звеньев 1, соединенных шарнирами 2 и 3. Звенья 1 собраны из щитов 4, скрепленных между собой поперечинами 5. На каждой второй поперечине,

начиная со второго звена, в средней ее части через один стык установлен захват 6. Захват состоит из П-образной скобы с отверстиями, в которые входит крепежный стержень 7. На передней поперечине первого звена установлен дополнительный захват 8 такой же конструкции. Трос 9 предназначен для укладки и сборки покрытия. Для обеспечения жесткости покрытия в рабочем положении предусмотрен замок 10.

Для разборки покрытия трос разматывается на всю длину покрытия и запасовывается в захватах 6 и 8. Для этого необходимо вынуть крепежный стержень и трос 9 петлей уложить в паз П-образной скобы. Фиксируется трос в скобе крепежным стержнем 7.

Дополнительный захват 8 необходим для того, чтобы первые два звена не поворачивались на шарнире 3, а располагались параллельно натянутому тросу. В этом случае происходит защемление троса в захвате 6. Далее включается лебедка на сматывание троса, а транспортное средство медленно движется задним ходом так, чтобы трос все время был в натянутом положении. При натяжении трос 9 защемляется в захвате 6 и 8 и покрытие поднимается вместе с тросом над поверхностью грунта (см. фиг. 2-а). Транспортное средство, медленно двигаясь задним ходом со скоростью, равной скорости наматывания троса, подъезжает под поднятое покрытие. В момент упора первого звена в блок на стройке транспортного средства крепежный стержень 7 дополнительного захвата 8 скользит по тросу 9 и первые два звена, поворачиваясь на шарнире 3, начинают складываться «гармошкой» в пакет. Когда второе звено станет вертикально, защемление троса в захвате 6 прекращается. Трос 9 при этом свободно перемещается по пазу П-образной скобы. Дальнейшее натяжение троса осуществляет последовательное складывание звеньев «гармошкой» в пакет. Пакет в транспортном положении скрепляется специальными растяжками. Снятое покрытие перевозится на новый участок строительства колейных дорог.

Раскладывается покрытие следующим образом.

Снимаются транспортные растяжки и лебедка включается на разматывание троса. Под действием собственного веса последнее звено медленно опускается на грунт. Это звено закрепляется на поверхности грун-

та, если производится укладка первого комплекта покрытия и присоединяется к первому звену уже уложенного покрытия. Далее транспортное средство начинает двигаться по ходу движения со скоростью, равной скорости разматывания троса, и весь пакет звеньев раскладывается в ленту. Для обеспечения жесткости покрытия звеньев через один стык скрепляются замками 10. После раскладки покрытия трос снимается и наматывается на барабан лебедки.

Для укладки и разборки колейного дорожного покрытия не требуется специальный укладчик, что особенно важно для лесозаготовительных предприятий, так как строительство колейных лесовозных дорог ведется непостоянно и большую часть времени укладчик простаивает. Строительство колейных дорог с помощью предлагаемого покрытия можно производить любым транспортным средством, имеющим лебедку.

Применение данного колейного дорожного покрытия позволит производить механизированную сборку покрытия в пакет непосредственно на транспортное средство.

#### Формула изобретения

1. Колейное дорожное покрытие, включающее шарнирно-соединенные звенья, собираемые в пакет посредством гибкой тяги и состоящие из двух шитов, скрепленных между собой поперечинами, отличающееся тем, что, с целью повышения производительности труда за счет сокращения времени разборки и сборки покрытия, вторая поперечина каждого четного звена выполнена с захватом, закрепленным на внешней по отношению к шиту стороне поперечины в средней ее части, а первая поперечина первого звена покрытия снабжена дополнительным захватом, причем гибкая тяга пропущена через основные и дополнительный захваты.

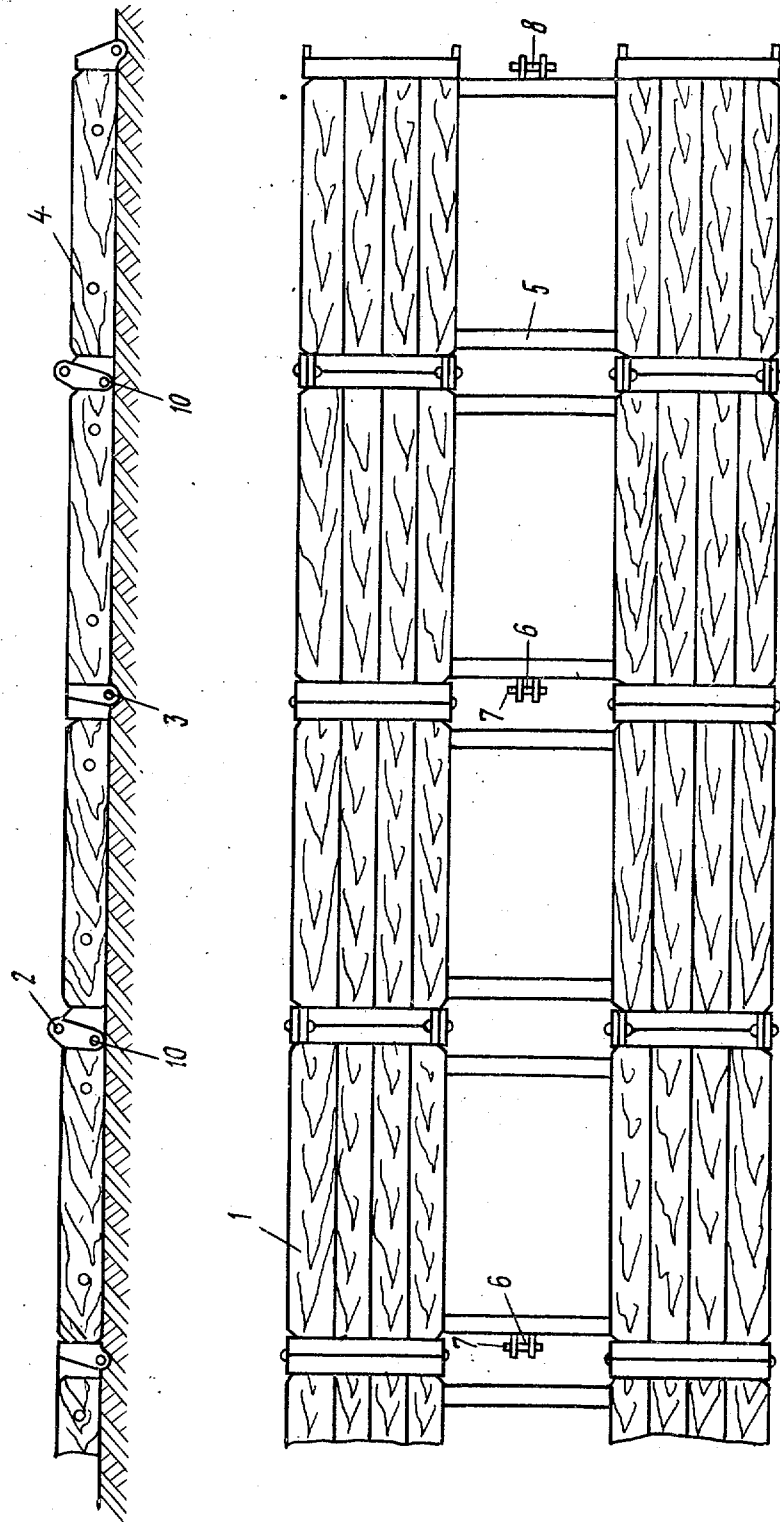
2. Покрытие по п. 1, отличающееся тем, что захваты выполнены в виде П-образных скоб с отверстиями и пропущенных через них крепежных стержней.

Источники информации,

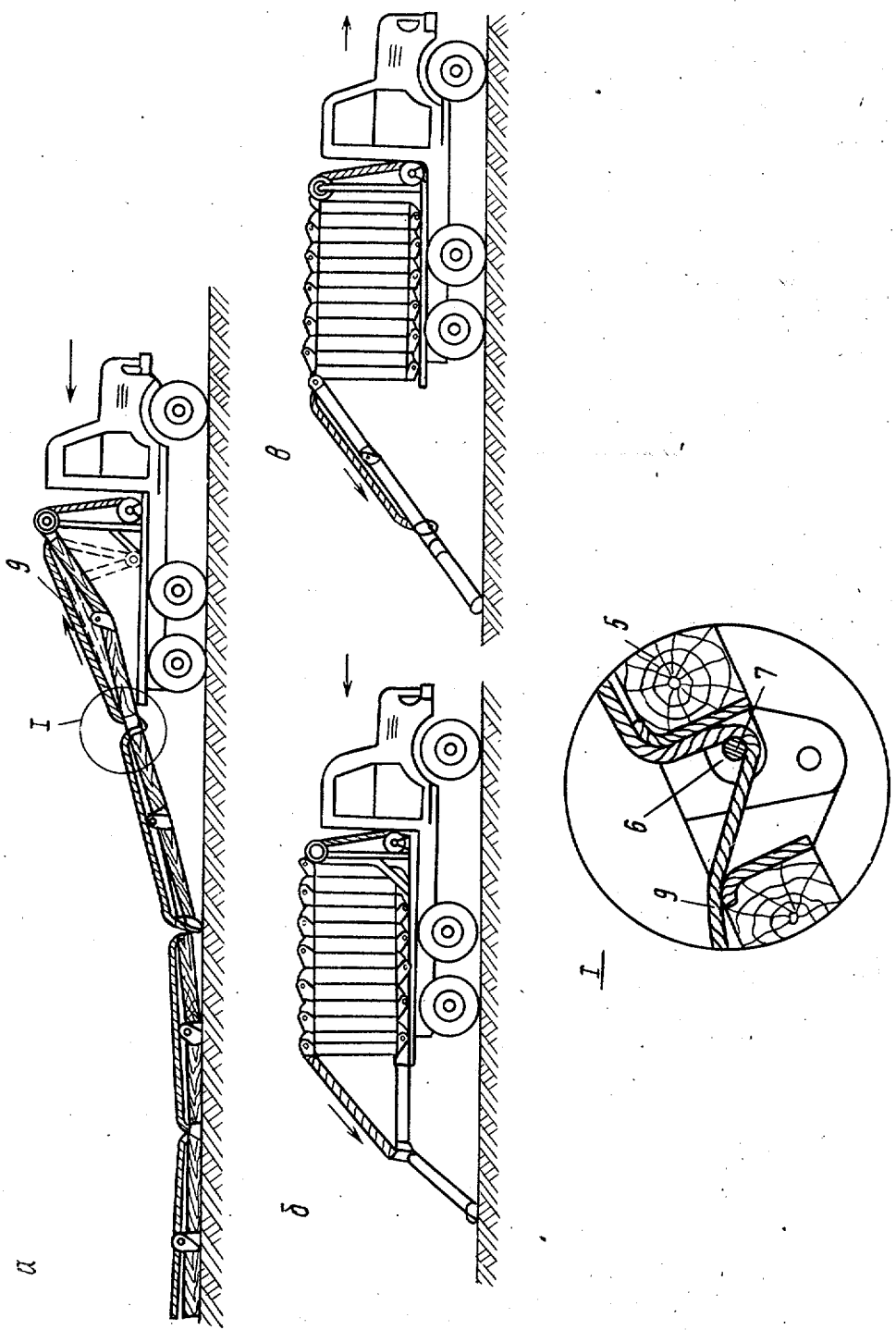
принятые во внимание при экспертизе

1. Могилевич В. М. Сборные покрытия автомобильных дорог. М., Высшая школа, 1972 с. 303.

2. Авторское свидетельство СССР № 137130, кл. Е 01 С 5/14, 1966.



Фиг. 1



Фиг. 2

Редактор Н. Воликова  
Заказ 4572/22

Составитель Б. Трусканов  
Техред К. Шуфрич  
Тираж 612

Корректор Г. Назарова  
Подписное

ЦНИИПИ 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