



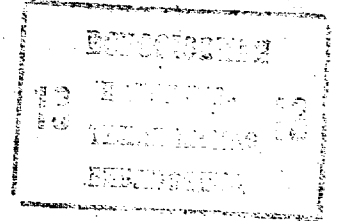
СОЮЗ СОВЕТСКИХ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ
РЕСПУБЛИК

(19) **SU** (11) **1036824** **A**

3(5D) E 01 C 5/14

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СССР
ПО ДЕЛАМ ИЗОБРЕТЕНИЙ И ОТКРЫТИЙ

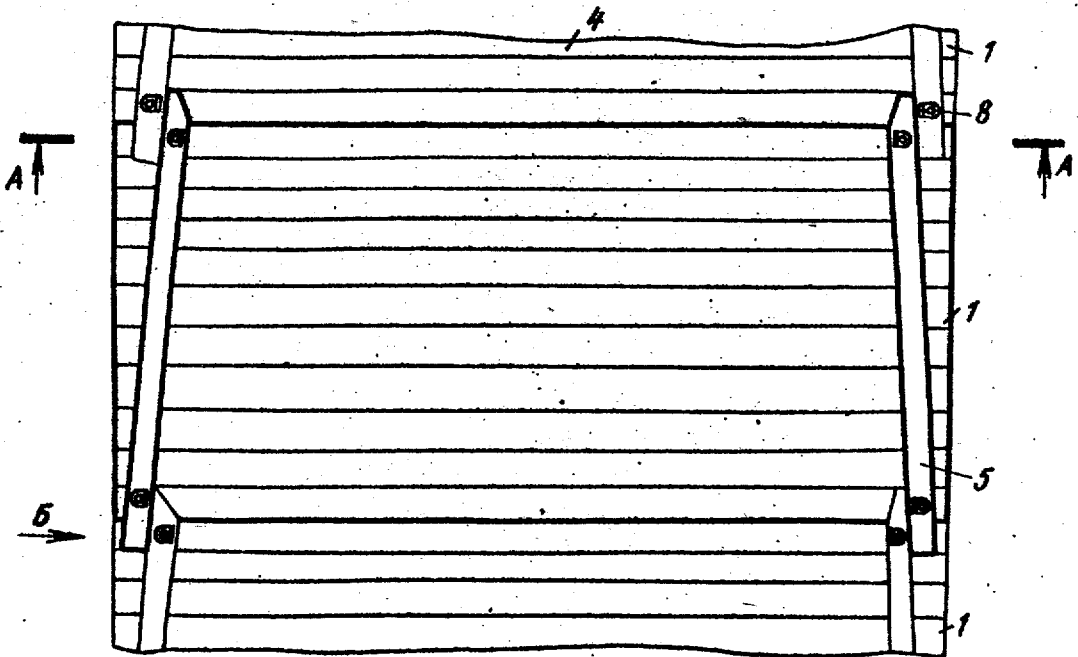
ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ



(61) 996603
(21) 3238607/29-33
(22) 16.01.81
(46) 23.08.83. Бюл. № 31
(72) И.И. Леонович, Н.П. Вырко
и Л.Р. Мытько

(71) Белорусский ордена Трудового
Красного Знамени технологический ин-
ститут им. С.М. Кирова
(53) 625.855(088.8)
(56) 1. Авторское свидетельство СССР
№ 996603, кл. E 01 C 9/08, 1980.

(54) (57) СБОРНО-РАЗБОРНОЕ ДОРОЖНОЕ
ПОКРЫТИЕ по авт. св. № 996603, о т-
л и ч а ю щ е е с я тем, что, с целью
повышения несущей способности покры-
тия путем обеспечения передачи на-
грузки с одного щита на другой, оно
снабжено дополнительными продольны-
ми элементами, размещенными с основ-
ными симметрично относительно осей
поперечных элементов, при этом до-
полнительные элементы выступают за
пределы крайних поперечных элементов
с обеих торцов щита.



Фиг. 1

(19) **SU** (11) **1036824** **A**

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

По основному авт. св. № 996603 известно сборно-разборное дорожное покрытие, включающее щиты, выполненные из поперечных и расположенных под ними симметрично относительно оси дороги под углом к ней продольных элементов, в котором продольные элементы выступают за пределы поперечных элементов с обоих торцов щита [1].

Недостатком известного покрытия является невозможность передачи нагрузки со щита на щит.

Целью изобретения является повышение несущей способности покрытия путем обеспечения передачи нагрузки с одного щита на другой.

Поставленная цель достигается тем, что сборно-разборное дорожное покрытие снабжено дополнительными продольными элементами, размещенными с основными симметрично относительно осей поперечных элементов, при этом дополнительные элементы выступают за пределы крайних поперечных элементов с обоих торцов щита.

На фиг. 1 изображена конструкция покрытия, вид в плане; на фиг. 2 - разрез А-А на фиг. 1; на фиг. 3 - вид Б на фиг. 1.

Покрытие выполнено из щитов 1, состоящих из поперечных элементов 2, скрепленных снизу продольными элементами 3 и образующими настил 4. Покрытие снабжено дополнительными продольными элементами 5, расположенными над поперечными элементами 2 соосно

основным продольным элементам 3, соединенными с ними стяжными болтами 6. В нижней части настила 4 для предотвращения смещения продольных элементов выполнен паз 7 под продольные элементы 3. Для монтажных работ на стяжных болтах установлены петли 8. При строительстве временных дорог покрытие может укладываться на грубо спланированные основания, а на заблоченных участках местности - на продольные лаги. Для сборки покрытия щита 1 с помощью автокрана или любой другой грузоподъемной техники стыкуются между собой. При этом между верхними и нижними продольными элементами, выступающими за торец одного щита, вводится торец смежного щита, при этом продольные элементы 3 и 5 одного щита заводятся между продольными элементами смежного щита. Это становится возможным за счет того, что как верхние, так и нижние продольные элементы расположены под углом к оси дороги и симметрично друг относительно друга. При таком расположении расстояние между продольными элементами с одной стороны больше, чем с другой, на величину, равную двум диаметрам продольных элементов. Выступающие за торец щита продольные элементы обеспечивают передачу нагрузки с одной секции на другую. Такое соединение обеспечивает равнопрочность покрытия и предотвращает смещение щитов относительно друг друга.

Конструкция предлагаемого покрытия позволяет строить временные дороги в сложных грунтово-геологических условиях с минимальными затратами материалов.

