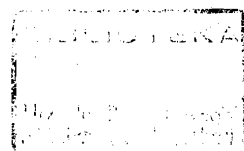


5 listopada 1931 r.

E01 C 5/22

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 14438.

Bruno Peckie
(Gdańsk, Wolne Miasto Gdańsk).

Kl. 19 ~~19~~

19c 5/22

Sposób budowy jezdni.

Zgłoszono 4 sierpnia 1930 r.

Udzielono 8 września 1931 r.

Pierwszeństwo: 26 lutego 1930 r. (Wolne Miasto Gdańsk).

Znana jest jezdnia z asfaltu z dodatkiem piasku lub żwiru. Jezdnia taka po pewnym czasie przy stałym ruchu pojazdów traci szorstkość swej powierzchni i staje się gładką. Niemożliwym jest wtedy zmniejszenie ślizgania się pojazdów, co powoduje częste wypadki.

Przyczyną zaniku szorstkości jezdni jest to, że latem przy wyższej temperaturze asfalt staje się miękki i żwir domieszany do niego zostaje przez pojazdy wgnieciony tak, iż asfalt pokrywa zwierzchu ziarna żwiru i powierzchnia jezdni staje się zupełnie gładka. Inną wadą takiej jezdni jest to, że przez nacisk większych ciężarów powstają w asfalcie dziury.

Sposób budowy jezdni według wynalazku niezależnie szorstkość jezdni od

wpływów temperatury oraz od intensywności ruchu i polega na tem, że w świeżo ułożony wilgotny beton, który służy zwykle za podłoże asfaltowej jezdni, wtlacza się, np. zapomocą maszyny ugniatającej, tłuczeń z twardego naturalnego lub sztucznego kamienia, lecz niecałkowicie, a mniej więcej do połowy jego wielkości, poczem po stwardnieniu betonu wystające z niego kawałki tłucznia pokrywa się asfaltem, smołą lub masą bitumiczną.

Beton musi być na tyle wilgotny, aby tłuczeń po skrzepnięciu betonu był z nim mocno związany.

Kawałki twardego kamienia mogą mieć np. wielkość 5 cm, wtedy głębokość wnicania ich w beton wynosić powinna około 2,5 cm.

Po skrzepnięciu betonowego podłoża górna warstwa wystających kawałków kamienia zostaje zalana asfaltem, smołą lub masą bitumiczną. Do asfaltu może być jeszcze dodana niewielka ilość drobnego twardego żwiru. Po zalaniu jezdni jest szczelna i pozostaje stale szorstka, gdyż kawałki kamienia są mocno osadzone w podłożu betonowym.

Zastrzeżenie patentowe.

Sposób budowy jezdni, znamieny tem,

że w świeże nieskrzepnięte jeszcze podłoża betonowe wtlacza się mniej więcej do połowy wielkości kawałki tłucznia z twardego naturalnego lub sztucznego kamienia, a po skrzepnięciu betonu warstwę wystających kawałków tłucznia zalewa się szczelnie asfaltem, smołą lub masą bitumiczną, która tworzy nawierzchnię jezdni.

B r u n o P e c k i e.

Zastępca: Inż. J. Wyganowski,
rzecznik patentowy.