

**POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA**



**URZĄD
PATENTOWY
PRL**

Ed. SŁUŻBOWY

OPIS PATENTOWY

68179

Patent dodatkowy
do patentu _____

Zgłoszono: 15.IV.1971 (P 147 567)

Pierwszeństwo: _____

Opublikowano: 15. IX. 1973

Kl. 81e,122

MKP B65g 7/00



Współtwórcy wynalazku: Jerzy Cichoracki, Grzegorz Faustyn

Właściciel patentu: Biuro Projektowo-Badawcze Budownictwa Ogólnego
Miastoprojekt — Wrocław, Wrocław (Polska)

Przenośne stanowisko kontenerów

1

Przedmiotem wynalazku jest przenośne stanowisko kontenerów zwłaszcza na placu budowy lub na poligonowych zakładach prefabrykacyjnych, służące do przetaczania kontenerów.

Znane przenośne stanowiska kontenerów wykonane są z dwóch poziomych belek nośnych żelbetowych wzdłużnych posadowionych prostopadle do osi drogi dojazdowej, na których osadzone są tory jezdne kontenera oraz z stalowych poprzecznych, poziomych belek rozporowych umocowanych między torami do szyn jezdnych prostopadle do osi podłużnych tych szyn. Na końcu stanowiska osadzona jest poprzecznie belka dystansowa z ceownikami stalowymi tworząca przekrój zamknięty.

Na początku stanowiska kontenerów osadzone są znane łączniki do łączenia toru jezdnego stanowiska z torami jezdnyymi środka transportowego. Stanowisko zaopatrzone jest w znany bęben zwrotny dla zmiany biegu liny ciągnącej.

Stanowiska te mają wady i niedogodności polegające na konieczności posadowienia żelbetowych belek na uprzednio wykonanym podkładzie z betonu poniżej poziomu drogi dojazdowej i następnie podlewyce cementowej, co jest pracochłonne i kosztowne oraz wydłuża cykl montażu stanowiska o przerwę konieczną do związania i stwardnienia betonu podkładu betonowego, oraz podlewyki cementowej. Po demontażu stanowiska podkład betonowy jest materiałem straconym.

Następną wadą jest możliwość łatwego rombo-

2

wania całego stanowiska w płaszczyźnie poziomej po przyłożeniu siły liny ciągnącej w kierunku osiowo równoległym do torów jezdnych stanowiska a nadto łatwa możliwość odchylenia belek żelbetowych w płaszczyźnie pionowej wskutek działania dodatkowej siły na ramieniu sięgającym od podstawy belek żelbetowych do płaszczyzny poziomej przechodzącej przez belki rozporowe poprzeczne.

Wymienione wyżej wady były częściowo eliminowane przez szeregową budowę stanowisk i łączenie ich między sobą, co powodowało rozkład sił poziomych na większą ilość stanowisk o większej przestrzennej sztywności.

Nadto niedogodny w transporcie jest duży ciężar żelbetowych belek nośnych.

Celem wynalazku jest wykonanie lekkiego przenośnego stanowiska kontenerów pozbawionego wyżej wymienionych wad i niedogodności nadającego się do ustawienia, zwłaszcza na placach budowy, dowolnie pojedynczo lub szeregowo.

Zagadnienie techniczne zostało rozwiązane przez zastosowanie typowych betonowych poduszek torowych posadowionych na uprzednio wyrównanym terenie w poziomie korony drogi dojazdowej na których mocowane są belki nośne ze znanych dźwigarów oszczędnościowych usztywnionych wzajemnie przez poziome stalowe krzyżulce dystansowe mocowanych rozłącznie w płaszczyźnie poziomej symetrycznie do przeciwnych górnych i dolnych pól belek nośnych tworzących razem z umoco-

wanymi rozłącznie belką dystansową na końcu stanowiska oraz rozporę dystansową zamykającą, przestrzenny układ kratowy sztywny. Przy początkowych dwóch poduszkach betonowych każdej belki nośnej osadzone są opory stabilizujące z wygiętego w kształcie litery U z dodatkową półką płaskownika stalowego zaczepione o krawędź drogi dojazdowej.

Przenośne stanowisko kontenerów według wynalazku ma szereg zalet. Przede wszystkim charakteryzuje się lekką i łatwo rozbieralną konstrukcją, co znacznie przyspiesza montaż i demontaż stanowiska oraz transport elementów składowych, które można przewozić bez użycia ciężkich środków transportowych, długość elementów składowych bowiem nie przekracza długości dozwolonej do przewozu w skrzyni ładunkowej samochodu. Montaż i demontaż stanowiska ułatwione są przez zastosowanie połączeń rozłącznych np. zatyczek.

Stalowe elementy składowe stanowiska, to jest belki nośne, belka i rozpora dystansowa, krzyżulce dystansowe tworzą przestrzenny układ kratowy geometrycznie niezmienny, co zabezpiecza dostatecznie jednakowy rozstaw torów jezdnych stanowiska w trakcie eksploatacji, nadto umożliwia łatwe przeniesienie stanowiska w całości przy pomocy powszechnie używanych na budowie dźwigów.

Konstrukcja stanowiska oparta na przestrzennym układzie kratowym daje możliwość dowolnego jego ustawienia, wzdłuż drogi dojazdowej, bez konieczności wzajemnego łączenia poszczególnych stanowisk.

Stanowisko ustawiane jest na wyrównanym terenie i posadowienie jego nie wymaga dodatkowych wykopów i podłoża betonowego. Podsypka z piasku pod poduszkami betonowymi, umożliwia szybką i łatwą regulację wysokości stanowiska w czasie eksploatacji. Korzystna dla pracy całego stanowiska jest stosunkowo duża powierzchnia posadowienia uzyskiwana przez zastosowanie typowych betonowych poduszek z torowisk żurawi, łatwo dostępnych na każdej budowie.

Stanowisko ma niewielką ilość składowych elementów stalowych, co ułatwia jego produkcję

w jednej wytwórni bez konieczności kooperacji. Użyte elementy są trwałe, zaś konserwacja stanowiska jest prosta i łatwa oraz mało pracochłonna.

Po okresie eksploatacji możliwy jest całkowity odzysk użytego do budowy stanowiska materiału.

Przedmiot wynalazku jest przedstawiony w przykładzie wykonania na rysunku na którym fig. 1 przedstawia stanowisko kontenera w widoku z góry a fig. 2 stanowisko kontenera w widoku z boku na belkę nośną.

Stanowisko kontenera wg wynalazku składa się z dwóch nośnych belek 1, z umocowaną na nich prowadnicą toru 2, osadzonych na betonowych torowych poduszkach 3. Między nośnymi belkami 1 osadzone są krzyżulce dystansowe 4, belka dystansowa 5 i rozpora dystansowa 6 rozłącznie połączonych z nośnymi belkami 1 korzystnie przy pomocy zatyczek 7.

Przy początkowych dwóch poduszkach betonowych 3 każdej nośnej belki 1 osadzone są opory stabilizujące 8.

Zastrzeżenia patentowe

1. Przenośne stanowisko kontenerów składające się z belek nośnych z dźwigarów oszczędnościowych na których mocowane są znane prowadnice toru oraz belek dystansowych, **znamiennie tym**, że poziome, stalowe krzyżulce dystansowe (4) umocowane rozłącznie, korzystnie przy pomocy zatyczek (7), symetrycznie do przeciwległych górnych i dolnych pólek nośnych belek (1) tworzą razem z belką dystansową (5) oraz rozporą dystansową (6), które są mocowane rozłącznie do nośnych belek (1) przestrzenny układ kratowy sztywny, a przy początkowych dwóch betonowych torowych poduszkach (3) na których mocowane są nośne belki (1) osadzone jest stabilizujący opór (8) zaczepiony o krawędź drogi dojazdowej.

2. Przenośne stanowisko kontenerów wg zastrzeżenia 1, **znamiennie tym**, że nośna belka (1) z znanego dźwigara oszczędnościowego osadzona jest na typowych poduszkach betonowych torowych (3) posadowionych w poziomie korony, drogi dojazdowej.

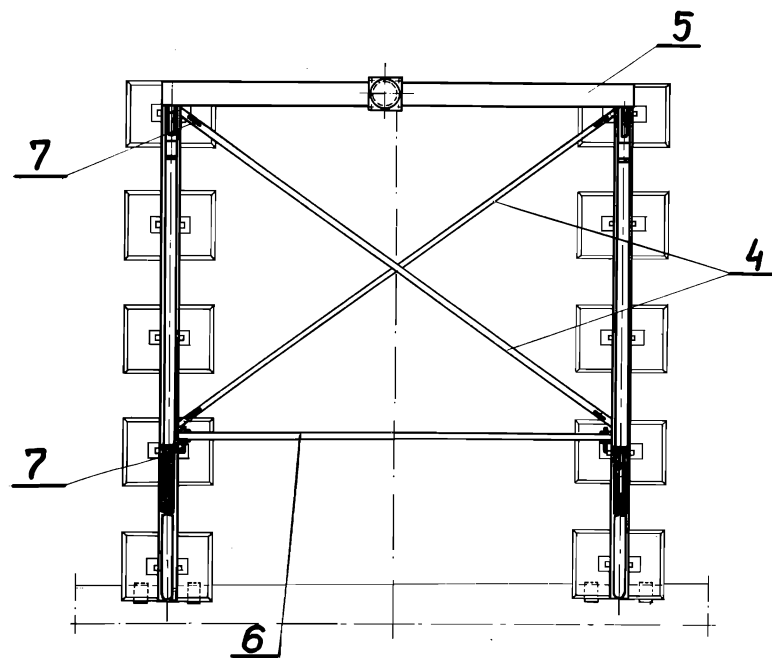


Fig. 1

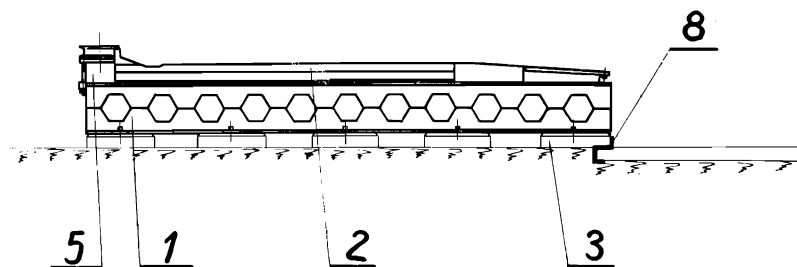


Fig. 2

CZYTELNIA
Urzędu Patentowego
Polskiej Rzeczypospolitej