



ÚŘAD PRO VYNÁLEZY
A OBJEVY

POPIS VYNÁLEZU K AUTORSKÉMU OSVĚDČENÍ

254566

(11) (B1)

(51) Int. Cl.⁴

E 01 B 26/00

(22) přihlášeno 27 12 85

(21) PV 9878-85

(40) zveřejněno 14 05 '87

(45) vydáno 15 09 88

(75)

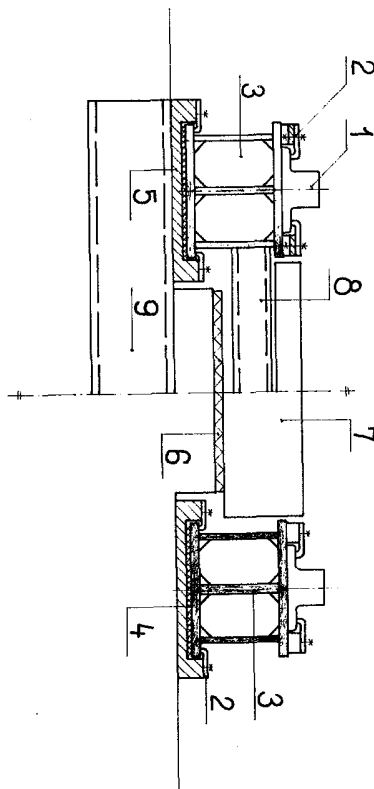
Autor vynálezu

LAMACZ JINDŘICH ing., ČESKÝ TĚŠÍN, TOK STANISLAV ing.,

TOMOSZEK VLADISLAV ing., CIESLAR RUDOLF, TŘINEC

(54) Kolejová dráha

Řešení se týká kolejové dráhy těžkých manipulačních vozů, zejména ingotových vozů na blokovně. Podstata vynálezu spočívá v tom, že kolejová dráha sestává z kolejnicových nosníků s připevněnými kolejnicemi, které jsou uloženy na kolejovém základu s mezivrstvou tvořenou pryžovými pasy, přičemž kolejový základ je propojen základovými nosníky zalitými betonem a kolejnicové nosníky propojeny příčnicí, jež jsou překryty krycími deskami, uloženými mezi kolejnicemi na pružné podložce.



Vynález se týká kolejové dráhy těžkých manipulačních vozů, zejména ingotových vozů na blokovně.

V současné době jsou kolejnice ingotové dráhy uloženy na ocelovém průběžném profilu, který leží na železobetonové desce a je zalit betonem až do úrovně patky kolejnice. Nevýhodou je, že dynamické účinky rychlého a těžkého ingotového vozu, rozjezdy, brzdění a nakládání ingotů na vůz vyvolávají postupně rozrušování betonu pod svařencem a jeho oddílování od závalkového betonu. Toto má za následek změny směrových a výškových poměrů kolejnice.

Jízda vozu se stává neklidnou a dynamické účinky se zvětšují a tím i jejich odezva na bet. konstrukci. Protože není možno vizuálně určit rozsah poškození pro nepřístupnost podkladních vrstev, určují se jen přibližně. Opravy jsou časově náročné vzhledem k nutnosti odstranění betonu, výměny ocelových částí a nutnost mokrého procesu při betonování. Občas rovněž dochází k pádu ingotů na dráhu a tím k výtlukům, které postupně jsou tak velké, že dochází k narušení nosné železobetonové desky. Současně s tím se zhoršuje možnost očištění dráhy od napadaných okují.

Uvedené nevýhody jsou odstraněny kolejovou dráhou dle vynálezu, jehož podstata spočívá v tom, že sestává z kolejnicových nosníků s připevněnými kolejnicemi, které jsou uloženy na kolejovém základu s mezivrstvou tvořenou pryžovými pasy, přičemž kolejový základ je propojen základovými nosníky zalitými betonem a kolejnicové nosníky propojeny příčníky, jež jsou překryty krycími deskami, uloženými mezi kolejnicemi na pružné podložce.

Výhoda řešení dle vynálezu spočívá v tom, že kolejnicový nosník zaručuje lepší roznášení zatížení. Je lehce přístupný a demontovatelný, takže při poruše je možno kteroukoli část (podle délky prvku) vyměnit. Pryžový pás tlumí přenos dynamických účinků do spodní stavby a konstrukce. Přitom je chráněna proti spálení okujemi, případně ležícím ingotem. Současně je snížen pojezdový hluk. Roznášecí plochy jsou tak velké, že se buď úplně vyloučí poškozování podkladního betonu nebo se podstatně sníží. Přitom vytloukání betonu pod spodní stavbou bude minimální. Střední část mezi kolejnicemi je krytá deskami, které nesouvisí s nosnou konstrukcí a při poškození se dají lehce vyměnit. Nedojde k porušení nosného betonu, usnadní se čištění.

Příklad konkrétního provedení řešení dle vynálezu je znázorněn na výkresu, kde je zobrazen kolej v příčném řezu.

Kolejnicový základ 5 je propojen základovými nosníky 9, zalitými betonem. Do žlábků kolejnicového základu 5 je uložen pryžový pás 4, na němž jsou umístěny kolejnicové nosníky 3 propojené příčníky 8. Na kolejnicových nosnících 3 jsou svěrkami 2 připevněny kolejnice 1. Mezi kolejnicemi 1 jsou na pružné podložce 6 uloženy litinové krycí desky 7.

P Ř E D M Ě T V Y N Á L E Z U

Kolejová dráha těžkých manipulačních vozů, zejména ingotových vozů na blokovně, vyznačující se tím, že sestává z kolejnicových nosníků (3) s připevněnými kolejnicemi (1), které jsou uloženy na kolejovém základu (5) s mezivrstvou tvořenou pryžovými pasy (4), přičemž kolejový základ (5) je propojen základovými nosníky (9) zalitými betonem a kolejnicové nosníky (3) propojeny příčníky (8), jež jsou překryty krycími deskami (7) uloženými mezi kolejnicemi (1) na pružné podložce (6).

254566

