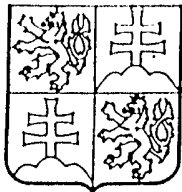


ČESKÁ A SLOVENSKÁ
FEDERATIVNÍ
REPUBLIKA
(19)



FEDERÁLNÍ ÚŘAD
PRO VYNÁLEZY

POPIS VYNÁLEZU

K AUTORSKÉMU OSVĚDČENÍ

269 438

(11)

(13) B1

(51) Int. Cl. 4
E 01 D 9/02

(21) PV 6680-88.Q

(22) Přihlášeno 07 10 88

(40) Zveřejněno 12 09 89

(45) Vydáno 22 01 91

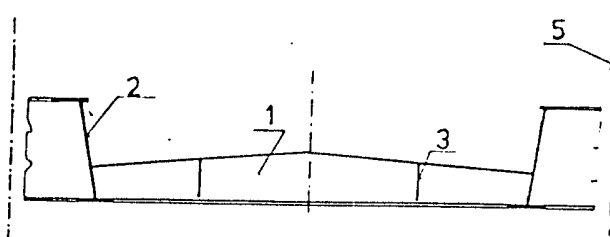
(75) Autor vynálezu

FRANC JAROMÍR ing.,
PELEŠEK FRANTIŠEK ing., BRNO
PROKOP JAROMÍR ing.,
TOMŠŮ JOSEF ing., FRÝDEK-MÍSTEK

(54)

Mostovka ocelového železničního mostu

(57) Účelem řešení je dosažení snížení stavební výšky kolejového šterkového lože a tím i snížení stavební výšky celého mostu. Za tím účelem jsou příčníky ukončeny na každé straně roznášecím nosníkem, se kterým jsou pevně spojeny a který je konzolami připevněn ke svému hlavnímu nosníku.



Obr. 1

Vynález se týká mostovky ocelového železničního mostu a řeší snížení stavební výšky kolejového štěrkového lože.

Současná kolejová štěrková lože ocelových železničních mostů jsou sestaveny z příčníků opatřených řadou podélníků, jež jsou značně nižší. Příčnický jsou upevněny mezi dvěma hlavními nosníky. Rozpětí podélníků je určeno roztečemi příčníků a rozpětí příčníků je dáno roztečemi hlavních nosníků. Zatížení zde přenáší podélníky do příčníků. Nevýhodou tohoto řešení je to, že neumožňuje podstatně snižovat stavební výšku konstrukce mostovky, čímž pak nelze ani snižovat stavební výšku celého mostu.

Uvedený nedostatek odstraňuje mostovka ocelového železničního mostu podle vynálezu, tvořená příčnický uspořádanými mezi hlavními nosníky a opatřenými podélníky. Podstatou vynálezu je to, že příčnický jsou ukončeny na každé straně roznášecím nosníkem, se kterým jsou pevně spojeny a který je konzolami připevněn ke svému hlavnímu nosníku.

Výhodou mostovky podle vynálezu je možnost snížení stavební výšky kolejového štěrkového lože, a tím i stavební výšky celého mostu.

Na přiloženém výkresu je znázorněno příkladné provedení mostovky podle vynálezu, kde na obr. 1 je příčný řez a na obr. 2 půdorys.

Mostovka v příkladném provedení podle vynálezu je tvořena příčnický 1, které jsou ukončeny na každé straně roznášecím nosníkem 2, se kterým jsou pevně spojeny a který je konzolami 4 pevně spojen se svým hlavním nosníkem 5. Příčnický 1 jsou opatřeny podélníky 3, jež mají téměř stejnou výšku jako příčnický 1. Rozpětí příčnický 1 je tedy dáno roztečí roznášecích nosníků 2.

Zatížení kolejovým ložem a vlaky se přenáší příčnický do roznášecích nosníků 2 a odtud přes konzoly 4 do hlavních nosníků 5. Vzniklé úžlabí u roznášecích nosníků 2 slouží jako odvodňovací žlab. Hlavními nosnými prvky jsou tedy příčnický 1, jejichž rozteče lze libovolně volit a jejichž rozpětí není dáno roztečí hlavních nosníků 5, ale vzdáleností bočních stěn kolejového lože, to je stojinami roznášecích nosníků 2.

P Ř E D M Ě T V Y N Á L E Z U

Mostovka ocelového železničního mostu, tvořená příčnický uspořádanými mezi hlavními nosníky a opatřenými podélníky, vyznačená tím, že příčnický /1/ jsou ukončeny na každé straně roznášecím nosníkem /2/, se kterým jsou pevně spojeny a který je konzolami /4/ připevněn ke svému hlavnímu nosníku /5/.

1 výkres

