



E04B 4/14

POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 40147

Kl. 37f, 7/01

Przedsiębiorstwo Państwowe Polskie Koleje Państwowe

Warszawa, Polska

779, 7/02
37a, 7/14

Prefabrykowana wiata peronowa

Patent trwa od dnia 30 listopada 1956 r.

Przeznaczeniem wiaty według wynalazku jest przekrycie peronów kolejowych. Prefabrykowana wiata żelbetowa jest wykonana z żebrowanych łupin parabolicznych. Łupiny te sprężone kablami przeciągniętymi przez żeberka tworzą układ statyczny belki wolnopodpartej na dźwigarach słupowych. Połączenie obu połaci dachowych, wytworzonych przez łupiny, jest wykonane na docisk prefabrykowanej płytki — betonowej. Poprzeczne ściągi kablobetonowe są stosowane tylko na dźwigarach słupowych o rozstawie 18 m.

Na rysunku fig. 1 przedstawia elewację wiaty, fig. 2 — przekrój poprzeczny wiaty, fig. 3 zaś — jej przekrój podłużny przez łupiny żebrowane i ramię dźwigara słupowego.

Wiata według wynalazku składa się z dźwigara słupowego, osadzonego w fundamentowej stopie kielichowej 11, której kielich, po osadzeniu w nim dźwigara, zalewa się zaprawą cemento-

wą, z żebrowych łupin parabolicznych 1, 2, 3, z dźwigarków 13 w kształcie litery A i ściągów kablobetonowych 12. Dźwigary słupowe składają się z trzech części a mianowicie: z części zasadniczej 8, części dolnej 9 i ramion 4, 16, przy czym części te są łączone na wpust. Ramię dźwigara słupowego jest monolitem, powstałym z części prefabrykowanej 4 i części 16, wykonanej na mokro na budowie. Odprowadzenie wody odbywa się za pomocą rynny betonowej, utworzonej przez dwie połacie dachowe oraz rury spustowej 5, 7, 9.

Wykonywanie wiat do przekrycia peronów kolejowych polega na wykonywaniu na budowie fundamentowej stopy betonowej 11, w której osadza się dwie części dźwigara 8 i 9, łączone na wpust i zalewa się kielich stopy fundamentowej zaprawą cementową. Następnie osadza się w już wykonanym słupie prefabrykowanym części ramion 4 dźwigara słupowego również na wpust. Na przesuwym rusztowaniu układają się segmenty łupin, których jest dwanaście między dźwigarami o rozstawie 18 m. W przestrzeń powstałą między dwoma połaciami przekrycia

*) Właściciel patentu oświadczył, że współtwórcami wynalazku są inż. mgr Maciej Borajkiewicz i inż. mgr Zenon Zieliński.

umieszcza się prefabrykowane płytki betonowe 6. Przez żebra poprzeczne 3 łupiny 1 przeciąga się kabel sprężający, a szczeliny połączeń wszystkich segmentów łupin i płytek zalewa się zaprawą cementową i spręża. Prefabrykowana część ramienia dźwigara słupowego 4 ma na końcu odpowiednio ukształtowany uchwyt 14, przez który przeciąga się kabel sprężający wiatę poprzecznie za pomocą korka 15. W zagłębieniu powstałym między dwoma skrajnymi żebrowanymi łupinami (fig. 3) na prefabrykowanej części dźwigara słupowego 4 wykonywuje się na mokro drugą jego część 16 przez umieszczenie uzbrojenia podłużnego i zalanie zaprawą cementową całego wgłębienia; jednak co 50 m wykonuje się w tym miejscu dylatację 17, przez odizolowanie w czasie wiązania jednego żebra łupiny od powstałego monolitu 2, 4, 16. Ramię dźwigara słupowego 4, 16 jest podstemplowane do czasu pełnego związania betonu, rusztowanie zaś przesuwne można usunąć zaraz po sprężeniu każdego segmentu wiaty.

Zastrzeżenie patentowe

Prefabrykowana wiatka peronowa, znamienna tym, że składa się z dźwigaru słupowego (8, 9) jego ramion (4, 16) i parabolicznych łupin żebrowanych (1, 2, 3), kablobetonowych ściągów poprzecznych (12), podwieszonych na dźwigarku (13), przy czym połączenie obu jej połaci wykonane jest na docisk prefabrykowanej płytki betonowej (6) bez wykonania podciągu, a jeden koniec części prefabrykowanego ramienia (4) dźwigara słupowego jest połączony na wpust z częścią słupową dźwigara (8), drugi zaś koniec posiada odpowiednio ukształtowany uchwyt (14) dla ściągu kablobetonowego (12).

Przedsiębiorstwo Państwowe
Polskie Koleje Państwowe

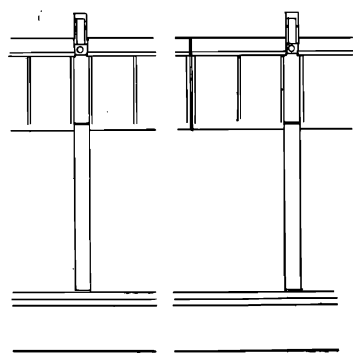


FIG. 1

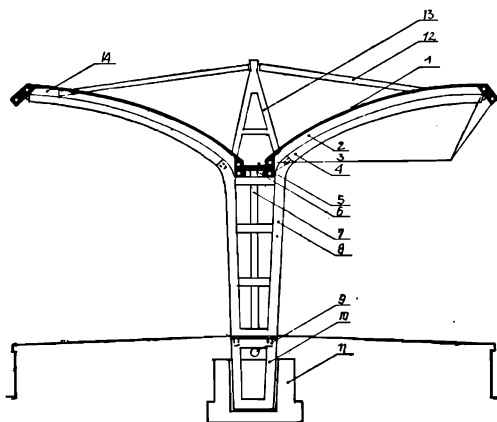


FIG. 2

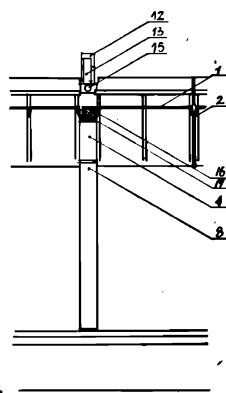


FIG. 3