

POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA



URZĄD
PATENTOWY
PRL

OPIS PATENTOWY PATENTU TYMCZASOWEGO

115 762

Patent tymczasowy dodatkowy
do patentu nr _____

Int. Cl² E01F 15/00

Zgłoszono: 06.07.79 (P.216901)

Pierwszeństwo: _____

Zgłoszenie ogłoszono: 19.05.80

Opis patentowy opublikowano: 30.04.1983

CZYTELNIJA

Urzędu Patentowego
Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

Twórca wynalazku: Tadeusz Ościłowicz

Uprawniony z patentu tymczasowego: Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego „Stolica”,
Warszawa (Polska)

Zapora w trasach szybkiego ruchu zwłaszcza na wiaduktach w miejscach rozdzielania ruchu

Przedmiotem wynalazku jest zaporę na trasach szybkiego ruchu, zwłaszcza w miejscach rozdzielania ruchu. Dotychczas nie były stosowane zapory na trasach szybkiego ruchu, a jedynie ochronne bariery stalowe doprowadzane były do poziomu gruntu i mocowane w blokach betonowych. Rozwiązanie powyższe nie stanowiło zabezpieczenia dla pojazdów, ani przed wypadnięciem z wiaduktu, ani też nie stanowiło elementu zatrzymującego pojazd, który zboczył z trasy ruchu.

Celem wynalazku jest opracowanie urządzenia zabezpieczającego przed wypadnięciem pojazdu z wiaduktu w miejscu rozdzielania ruchu.

Cel ten został osiągnięty dzięki temu, że stanowi ją wymienna prefabrykowana ściana oporowa w postaci teownika, usytuowana za dowolnym zespołem amortyzacyjnym na wspornikach wiaduktów z tym, że pozioma półka zapory mocowana jest rozłącznie do tychże wsporników wiaduktów, zaś pionowa półka tej zapory połączona jest również rozłącznie śrubami, lecz z wewnętrznymi barierami ochronnymi wiaduktów z tym, że śruby mocujące półkę poziomą i pionową osadzone są suwliwie w tulejach, a ilość śrub mocujących poziomą półkę jest funkcją siły bezwładności największego pojazdu dopuszczonego do ruchu oraz nośności podpór i łóżysek tychże wiaduktów.

Wynalazek zostanie bliżej objaśniony na przykładzie wykonania pokazanym na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia w widoku z góry zaporę, zaś fig. 2 — zaporę w przekroju poprzecznym po linii A—A z fig. 1.

Zapora usytuowana jest na wspornikach 4 i 4' rozdzielających się wiaduktów 5 i 6 i stanowi ją wymienna prefabrykowana ściana oporowa 1—1' i 2 w postaci teownika. Pozioma półka 2 zapory mocowana jest rozłącznie do wsporników 4 i 4' wiaduktów 5 i 6 śrubami 7, natomiast pionowa półka 1 tej zapory połączona jest również rozłącznie śrubami 9 lecz z wewnętrznymi ochronnymi barierami 8 i 8', a złącza pionowe 9 w pionowej półce 1 wypełnione są kruchym betonem 1'. Śruby 7 i 9 osadzone są suwliwie w tulejach 10. Ilość śrub 7 mocujących poziomą półkę 2 jest funkcją siły bezwładności największego dopuszczonego do ruchu na tymże wiadukcie 5 i 6 pojazdu oraz nośności podpór 11 i łóżysek 12 wiaduktu 5 i 6. Wiadukt 5 i 6 spoczywa na łóżykach 12 podpory 11. Zapora 1—1', 2 usytuowana jest za dowolnym zespołem amortyzacyjnym 3, to jest od strony najazdu.

Tak opracowane urządzenie stanowi zabezpieczenie przed wypadnięciem pojazdu z wiaduktu w miejscu rozdzielania ruchu z jednoczesnym zniwelowaniem skutków samego uderzenia w to urządzenie.

Zastrzeżenie patentowe

Zapora na trasach szybkiego ruchu, zwłaszcza na wiaduktach w miejscach rozdzielania ruchu, z n a - m i e n n a t y m, że stanowi ją wymienna prefabrykowana ściana oporowa (1)–(1'), (2) w postaci teownika usytuowana za dowolnym zespołem amortyzacyjnym i energochłonnym (3) na wspornikach (4) i (4') wiaduktów (5) i (6) z tym, że pozioma półka (2) zapory mocowana jest rozłącznie do wsporników (4) i (4') wiaduktów (5) i (6) śrubami (7), zaś pionowa półka (1) tej zapory połączona jest również rozłącznie śrubami (9), lecz z barierami ochronnymi (8) i (8') z tym, że ilość śrub (7) mocujących poziomą półkę (2) jest funkcją siły bezwładności największego dopuszczonego do ruchu pojazdu oraz nośności podpór (11) i łożysk (12) wiaduktów (5) i (6).



