ČESKOSLOVENSKÁ SOCIALISTICKÁ REPUBLIKA
(19)

ÚŘAD PRO VYNÁLEZY A OBJEVY

POPIS VYNÁLEZU K AUTORSKÉMU OSVĚDČENÍ

211016
(11) (B1)

(51) Int. Cl.[3]
B 60 P 9/00

/22/ Přihlášeno 23 01 80
/21/ /PV 474-80/

(40) Zveřejněno 30 06 81

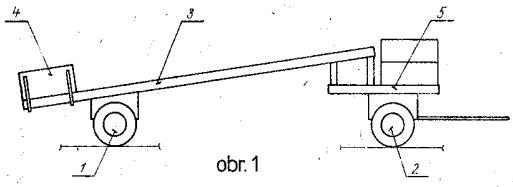
(45) Vydáno 15 04 83

(75)
Autor vynálezu
JAROŠ JOSEF ing., POUL JAN ing., KONVIČKA TOMÁŠ ing.,
VESECKÝ JAN ing., STUDECKÝ ZDENĚK ing., DOLEŽAL JOSEF stav., PRAHA

(54) Přepravník výztužných ocelových rohoží

Přepravník vyztužených ocelových rohoží pro přepravu a plynulé pokládání na podloží při kontinuálním provádění vyztužených cementobetonových desek, určených pro kryty letištních drah a ploch, silničních a dálničních vozovek a podobných zpevněných ploch.

Přepravník sestává z pevné zadní nápravy a řídicí přední nápravy, na kterých je upevněn žebřinový rám, opatřený na svém zadním konci bočními svodidly. Nad přední nápravou je umístěna pracovní plošina, přičemž žebřinový rám je mírně skloněn vzad, například pod úhlem 8,5°.



obr. 1

Vynález se týká přepravníku výztužných ocelových rohoží pro přepravu a plynulé pokládání na podloží při kontinuálním provádění vyztužených cementobetonových desek, tvořících kryt letištních drah a ploch, silničních a dálničních vozovek a podobných zpevněných ploch.

Při provádění cementobetonových desek s ocelovou výztuží se dosud pokládá výztuž tradičním betonářským způsobem, který je však nákladný a velmi zdlouhavý.

Proto se vyskytly pokusy ukládat výztuž v dlouhých pruzích formou ocelového pletiva nebo ocelové sítě. Výztuž však po rozvinutí pružila a bylo nutno ji velmi pracně narovnávat. Přitom se ukázalo, že narovnávání je snazší, rozřeže-li se pruh výztuže na sekce, odpovídající délkou ocelovým rohožím a že je tedy účelné, používat jako výztuž přímo například ve svazcích dodávané ocelové svařované rohože.

Přeprava ocelových rohoží ze skládky a jejich pokládání na podloží se provádí běžnými staveništními zvedacími a dopravními prostředky. Manipulace je složitá a náročná zejména na přesnost práce při pokládání jednotlivých rohoží na určené místo.

Uvedené nedostatky odstraňuje přepravník výztužných ocelových rohoží podle předmětného vynálezu. Podstata vynálezu spočívá v tom, že na pevné zadní nápravě je upevněn žebřinový rám, opatřený na svém zadním konci bočními svodidly. Nad přední nápravou je umístěna pracovní plošina. Žebřinový rám je mírně skloněn vzad, například pod úhlem 8,5°.

Přepravník výztužných ocelových rohoží podle vynálezu umožňuje rychlé, plynulé a přesné pokládání ocelových rohoží na podloží. Při použití uvedeného zařízení odpadají některé manipulační operace mezi skládkou a stavbou.

Příkladné provedení přepravníku podle vynálezu je schematicky zobrazeno na připojeném výkrese, kde na obr. 1 je nárys přepravníku a na obr. 2 půdorys přepravníku výztužných ocelových rohoží.

Přepravník výztužných ocelových rohoží (obr. 1 a 2) sestává z pevné zadní nápravy 1 a řídící přední nápravy 2, na nichž je upevněn žebřinový rám 3. Na koncích žebřinového rámu 3 jsou na bocích upevněna svodidla 4 ke správnému vedení rohoží při pokládce. Žebřinový rám je skloněn vzad pod úhlem přibližně 8,5° ke snazšímu stahování rohoží. Před žebřinovým rámem 3 je situována pracovní plošina 5 k manipulaci a řízení pokládky rohoží.

Na staveništní skládce se zvedacím prostředkem uloží na žebřinový rám 3 svazek rohoží, který ukladač dopraví na místo skládky rohoží, tj. nad upravené podloží, kde se přes svodidla 4 stáhne prvá rohož, načež následuje plynulá pokládka rohoží mechanickým stahováním z přepravníku za jeho pohybu tak, že poslední příčný prut rohože pokládané se pokaždé spojí s prvním příčným prutem rohože následující, kterou uvede taktéž do sesuvného pohybu.

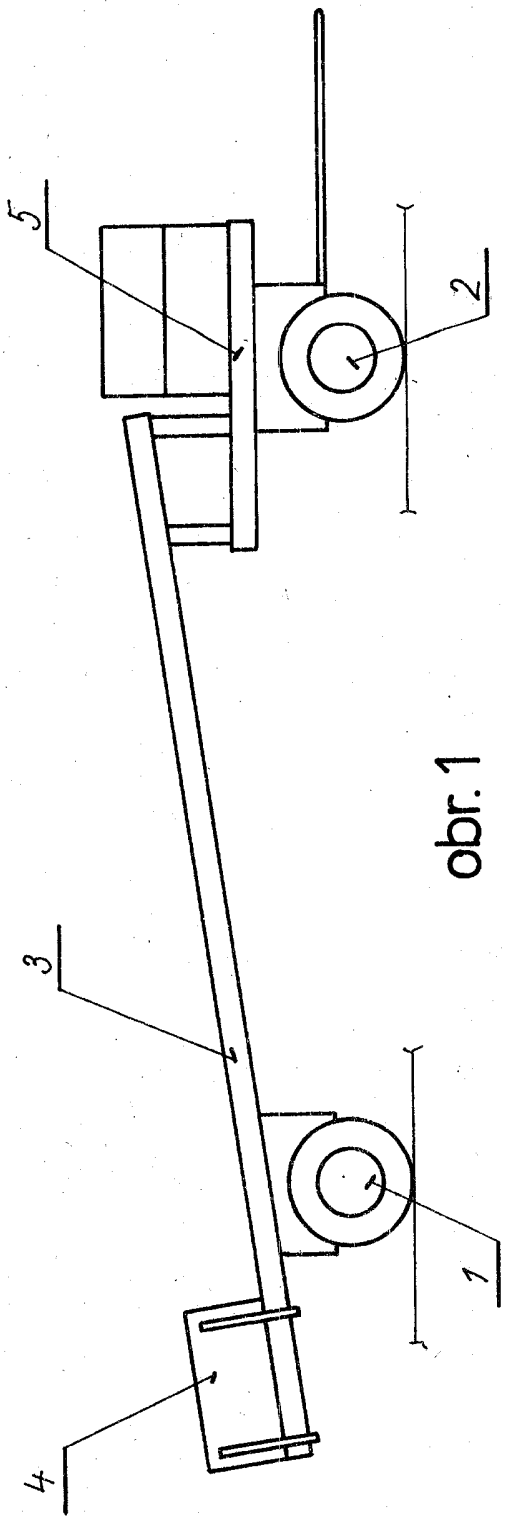
Spojení rohoží lze provést například zaháčkováním pomocí dvou nebo více spojovacích článků, s výhodou pomocí ocelových spon, které lze po položení rohoží buď ponechat, nebo vyjmout. Položené rohože se pak spojí v jeden celek například spojením přesahů podélných prutů pásky z páskové oceli.

PŘEDMĚT VYNÁLEZU

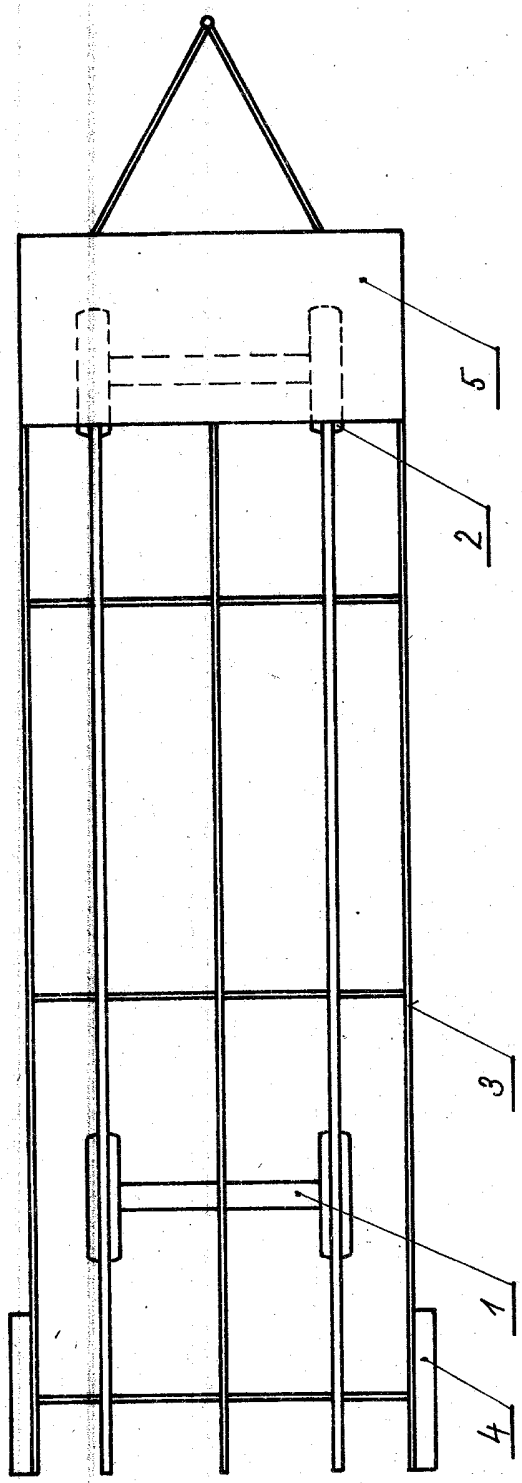
Přepravník výztužných ocelových rohoží vyznačený tím, že má na pevné zadní nápravě (1) a řídící přední nápravě (2) upevněn žebřinový rám (3), opatřený na svém zadním konci bočními svodidly (4) a nad přední nápravou (2) je pracovní plošina (5), přičemž žebřinový rám (3) je skloněn vzad, například pod úhlem 8,5°.

2 listy výkresů

Severografia, n. p., závod 7, Most



obr. 1



obr. 2