



ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ
ПО ИЗОБРЕТЕНИЯМ И ОТКРЫТИЯМ
ПРИ ГИИТ СССР

ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ

- (21) 4329999/27-11
(22) 28.10.87
(46) 07.07.90. Бюл. № 25
(75) В. Ф. Илюшин
(53) 625.42(088,8)
(56) Дукельский А. И. Справочник по кранам. - Л.: Машиностроение, 1971, с. 382-386.
(54) СПОСОБ УКЛАДКИ РЕЛЬСОВОГО ПУТИ ДЛЯ МОСТОВОГО КРАНА
(57) Изобретение относится к способам укладки рельсового пути для мостового крана в подземном сооружении. Цель

Изобретение относится к способам укладки рельсового пути для мостового крана в подземном сооружении.

Цель изобретения - сокращение затрат на рихтовку пути в подземной выработке.

На фиг. 1 изображено положение рельсов в плане после их установки в подземной выработке; на фиг. 2 - то же, после максимально допустимого сближения стен выработки; на фиг. 3 - то же, после рихтовки пути.

Способ укладки рельсового пути для мостового крана заключается в том, что после проходки подземной выработки 1 до уровня подкрановых балок, являющихся опорами для рельсов, бетонизируют последние и монтируют в них закладные детали для крепления рельсов 2 пути (фиг. 1) для мостового крана. Закладные детали на балках изготавливают и устанавливают так, чтобы

2
изобретения - сокращение затрат на рихтовку пути в подземной выработке. Способ укладки пути для мостового крана заключается в том, что устанавливают опоры для рельсов и прикрепляют последние к опорам. Причем на среднем участке пути рельсы размещают друг от друга на расстоянии $L = L_0 + \Delta L$, где L_0 - проектное расстояние между рельсами; ΔL - максимально допустимое отклонение, а на концевых участках пути указанное отклонение к концам рельсов плавно сводят к нулю. 3 ил.

рельсы 2 в последующем можно было рихтовать, т.е. перемещать их в плане с целью выправки их положения. При этом на среднем участке (почти на всем протяжении выработки 1) пути 1 рельсы 2 размещают друг от друга на расстоянии

$$L = L_0 + \Delta L,$$

где L_0 - проектное расстояние между рельсами;

ΔL - максимально допустимое отклонение.

На концевых участках выработки 1 указанное отклонение, равное $l_k = 1,25b$, где b - ширина выработки 1, плавно сводят к нулю к концам рельсов 2.

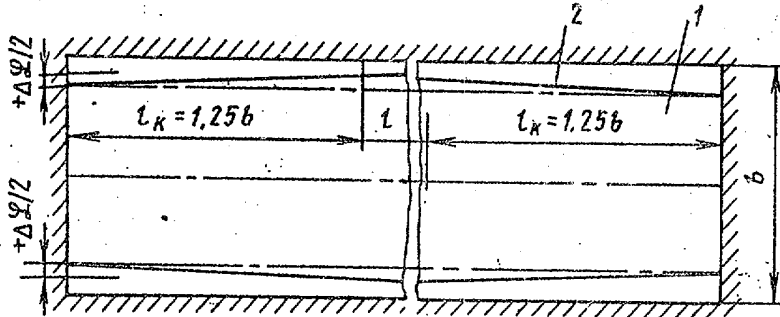
В процессе эксплуатации пути (фиг. 2) происходит сближение стен (деформация их) выработки, обусловленное снятием внутренних напряжений в

грунте, имеющих место до разработки выработки 1. В створе торцов выработки 1 деформации стен практически не будет. Когда положение рельсов 2 в плане превысит допустимые пределы, рельсы 2 рихтуют (фиг. 3).

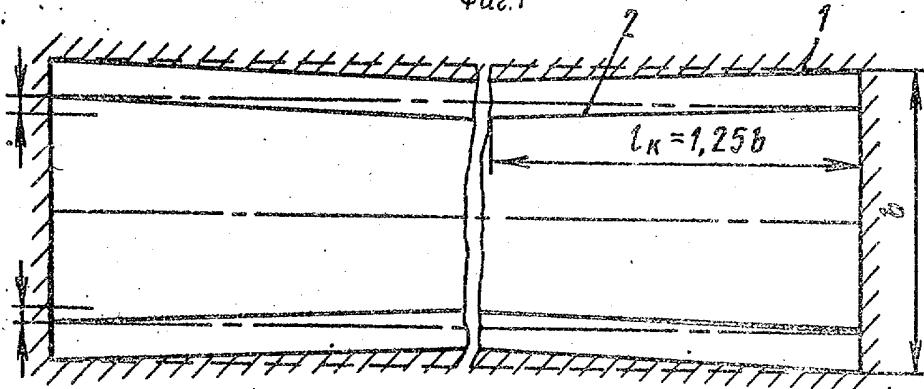
Ф о р м у л а и з о б р е т е н и я

Способ укладки рельсового пути для мостового крана, заключающийся в том, что устанавливают опоры для рель-

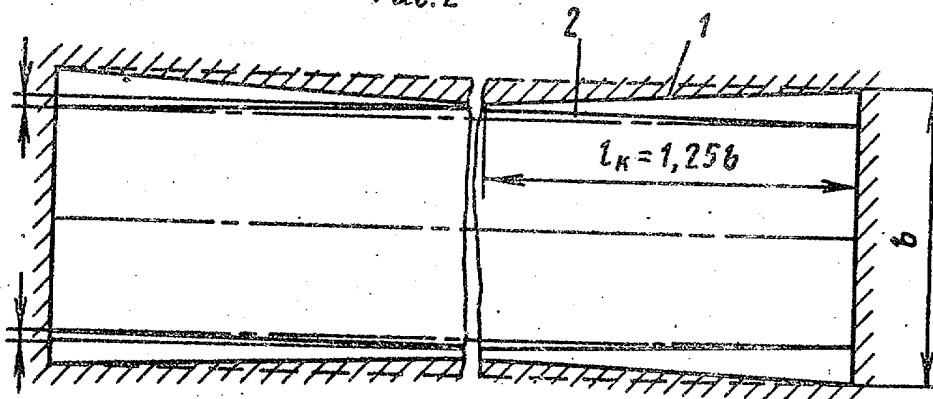
сов и прикрепляют к ним рельсы, отличающийся тем, что, с целью сокращения затрат на рихтовку пути в подземной выработке, на среднем участке пути рельсы размещают друг от друга на расстоянии $L = L_0 + \Delta L$, где L_0 - проектное расстояние между рельсами; ΔL - максимально допустимое отклонение, а на концевых участках пути указанное отклонение к концам рельсов плавно сводят к нулю.



Фиг.1



Фиг.2



Фиг.3

Редактор Н. Гулько Составитель С. Романов Техред М. Ходанич Корректор Н. Ревская

Заказ 1826 Тираж 595 Подписное

ВНИИПИ Государственного комитета по изобретениям и открытиям при ГКНТ СССР
113035, Москва, Ж-35, Раушская наб., д. 4/5

Производственно-издательский комбинат "Патент", г. Ужгород, ул. Гагарина, 101