



УКРАЇНА

(19) **UA** (11) **88467** (13) **U**
(51) МПК (2014.01)
B28B 7/16 (2006.01)
F01B 21/00

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ
ВЛАСНОСТІ
УКРАЇНИ

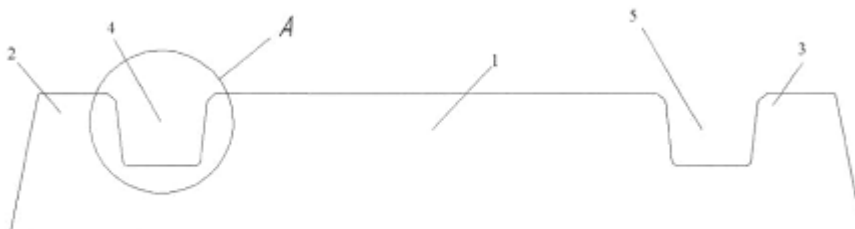
(12) ОПИС ДО ПАТЕНТУ НА КОРИСНУ МОДЕЛЬ

(21) Номер заявки: u 2013 14611	(72) Винахідник(и): Захаров Денис Сергійович (UA), Слякіна Олена Валентинівна (UA), Плугін Андрій Аркадійович (UA)
(22) Дата подання заявки: 13.12.2013	
(24) Дата, з якої є чинними права на корисну модель: 11.03.2014	(73) Власник(и): Сінгуцький Вадим Васильович, пр. Московський, 57/63, кв. 43, м. Харків, 61050 (UA), Водовозов Олександр Наумович, вул. Р. Ролана, 7, кв. 8, м. Харків, 61058 (UA), Водовозов Євгеній Наумович, вул. Пуща-Водицька, 19, м. Київ, 04114 (UA), Палант Олексій Юрійович, вул. Сумська, 73, кв. 141, м. Харків, 61002 (UA), Чепурко Микола Володимирович, вул. Добровольського, 55, кв. 28, м. Комсомольськ, Полтавська обл., 39800 (UA)
(46) Публікація відомостей про видачу патенту: 11.03.2014, Бюл.№ 5	(74) Представник: Бондаренко Ольга Миколаївна, реєстр. №308

(54) ПЛИТА ЗАЛІЗОБЕТОННА ПІДРЕЙКОВОЇ ОСНОВИ

(57) Реферат:

Плита залізобетонна підрейкової основи трамвайної колії армована просторовим каркасом і має верхню та нижню частину. У верхній частині виконані центральний і бічні виступи, які утворюють два паралельних рейкових канали зі скосами. При цьому стінки рейкових каналів розширені догори і мають кут нахилу від вертикалі в межах від 3° до 10°.



Фіг. 1

UA 88467 U

Корисна модель належить до галузі будівництва та реконструкції рейкових доріг, переважно до безбаластної конструкції верхньої будови трамвайних колій, зокрема, як до конструкції трамвайних колій на самостійному і відокремленому полотні, так і до конструкції переїздів в місцях перетину трамвайної колії з проїзною частиною автомобільної дороги.

Відома плита залізобетонна підрейкової основи трамвайної колії армована просторовим каркасом і має верхню та нижню частину, у верхній частині якої виконані центральний і бічні виступи, що утворюють два паралельних рейкових канали зі скосами (патент UA 36743, найближчий аналог).

У відомій плиті стінки каналу розширюються донизу під кутом $70-80^\circ$. Такі канали придатні для установки тільки безшийкових трамвайних рейок. Канали оснащені металевим ложементом, що при динамічному навантаженні і вібрації від рухомого складу призводить до його відшарування від бетону, корозії металу в відшарованих місцях і руйнування плити.

В основу корисної моделі поставлена задача створення плити залізобетонної підрейкової основи трамвайної колії, в якій за рахунок зміни форми рейкових каналів забезпечується висока статична і динамічна міцність, надійність, збільшений термін експлуатації, зниження витрат на поточне утримання колії.

Поставлена задача вирішується тим, що в плиті залізобетонній підрейкової основи трамвайної колії, армованій просторовим каркасом і що має верхню та нижню частину, у верхній частині виконані центральний і бічні виступи, які утворюють два паралельних рейкових канали зі скосами. Згідно з корисною моделлю стінки рейкових каналів розширені догори і мають кут нахилу від вертикалі в межах від 3° до 10° .

Таке виконання армування дозволяє виключити металеві жолоби, а отже, і відшарування бетону, корозію і руйнівний вплив на плиту, забезпечити можливість установки різних профілів рейок (жолобчастих, залізничних).

Корисна модель пояснюється кресленнями, на яких зображено:

Фіг. 1 - вид на торцеву поверхню плити,

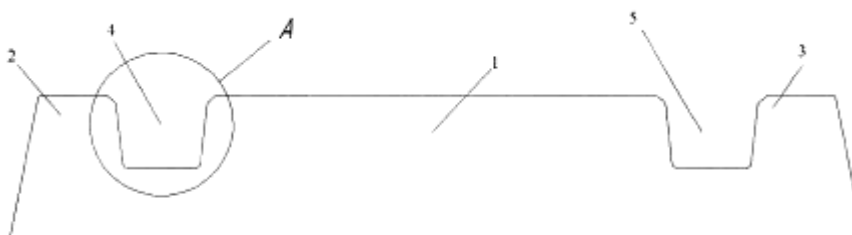
Фіг. 2 - вузол А.

Плита залізобетонна підрейкової основи трамвайної колії являє собою монолітну структуру трапецієподібної форми, що має в поперечному перерізі центральний 1 і бічні 2 і 3 виступи, сформовані в плиті двома паралельними рейковими каналами 4 і 5. Плита має армування у формі просторового каркасу. Армування плити, підйомні технологічні петлі, закладні деталі для стропувальних робіт умовно не показані. Профіль рейкових каналів передбачений в опалубці. Виготовляється плита верхньою поверхнею до дна опалубки (умовно не показане), що дозволяє обійтися без чистової обробки поверхні, так як необхідний малюнок верхньої поверхні плит сформований матрицею, покладеною на дно форми. Плита буде мати сформовані рейкові канали 4 і 5, стінки яких розширюються догори і мають кут нахилу від вертикалі в межах від 3° до 10° .

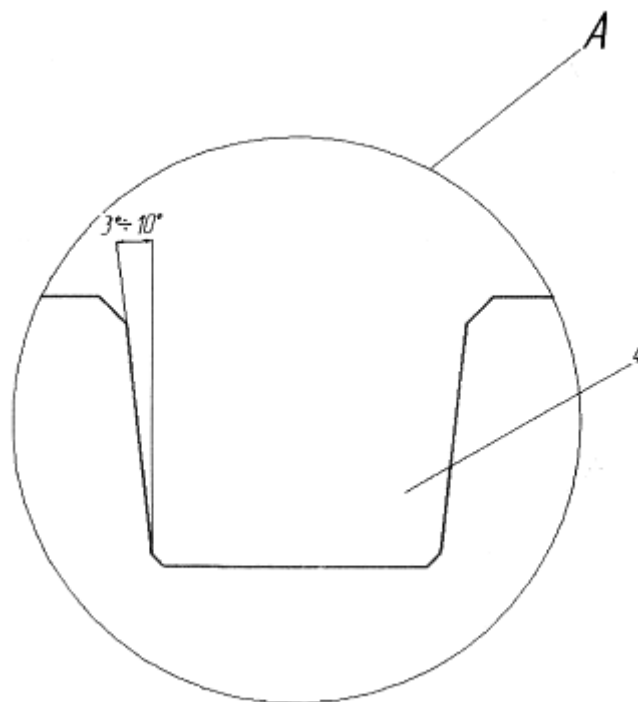
Завдяки запропонованому виконанню рейкових каналів виключаються металеві жолоби, а отже, і їх руйнівний вплив на плиту, забезпечується можливість установки різних профілів рейок (жолобчастих, залізничних), знижується негативний вплив трамвая на вулично-дорожню мережу за рахунок зниження рівня шуму і вібрацій. Забезпечується швидкий монтаж і демонтаж, збільшується термін експлуатації, при зниженні витрат на поточне утримання колії.

ФОРМУЛА КОРИСНОЇ МОДЕЛІ

Плита залізобетонна підрейкової основи трамвайної колії, що армована просторовим каркасом і має верхню та нижню частину, у верхній частині виконані центральний і бічні виступи, які утворюють два паралельних рейкових канали зі скосами, яка **відрізняється** тим, що стінки рейкових каналів розширені догори і мають кут нахилу від вертикалі в межах від 3° до 10° .



Фіг. 1



Фіг. 2

Комп'ютерна верстка І. Мироненко

Державна служба інтелектуальної власності України, вул. Урицького, 45, м. Київ, МСП, 03680, Україна

ДП "Український інститут промислової власності", вул. Глазунова, 1, м. Київ – 42, 01601