

Изобретение относится к строительству, в частности, к способам реконструкции малоэтажных зданий в многоэтажные.

Известен способ реконструкции малоэтажных зданий с повышением этажности путем догрузки существующих стен и фундаментов [1].

Недостатком этого способа является возможность достройки только одного дополнительного этажа мансардного типа.

Наиболее близким к предлагаемому является способ реконструкции малоэтажного здания в многоэтажное, включающий применение каркаса, устанавливаемого на буронабивные свайные основания, расположенные с наружных сторон дома и установку дополнительных транспортных трубопроводов в надстраиваемой части здания.

Недостатком этого способа является большая трудоемкость сооружения транспортных трубопроводов для надстраиваемой части реконструируемого здания, а также необходимость отселения жильцов на период реконструкции.

В основу изобретения поставлена задача усовершенствования способа реконструкции здания с повышением этажности, в котором за счет особенностей выполнения рамного каркаса и расположения дополнительных транспортных трубопроводов для надстраиваемой части здания снижается трудоемкость сооружения транспортных трубопроводов и увеличивается прочность рамного каркаса, что обеспечивает повышение долговечности реконструированного здания и его надстроенной части. Поставленная задача решается тем, что в способе реконструкции здания с повышением этажности, включающий применение обжимающего здание и не соединяющегося с ним стального рамного каркаса, устанавливаемого на буронабивные свайные основания и установку дополнительных транспортных трубопроводов для надстраиваемой части здания, согласно изобретению, дополнительные трубопроводы для надстраиваемой части здания располагают вертикально на наружных поверхностях его стен, соединяют поперечными связями с основными несущими стойками рамного каркаса и вводят в козырьковую часть надстраиваемых этажей реконструируемого здания.

Расположение транспортных вертикальных трубопроводов для надстраиваемой части здания на наружных поверхностях его стен, вхождение их в козырьковую часть надстраиваемых этажей реконструируемого дома и соединение их поперечными связями с основными несущими вертикальными стойками рамного каркаса позволяет исключить очень трудоемкие сантехнические работы внутри реконструируемого дома и тем самым открывается возможность выполнения реконструкции здания без отселения жильцов. Такое расположение упрощает эксплуатацию и ремонт транспортных трубопроводов. Соединение вертикальных транспортных трубопроводов поперечными связями с основными несущими вертикальными стойками рамного каркаса повышает его запас прочности, что увеличивает долговечность реконструированного здания и его надстроенной части.

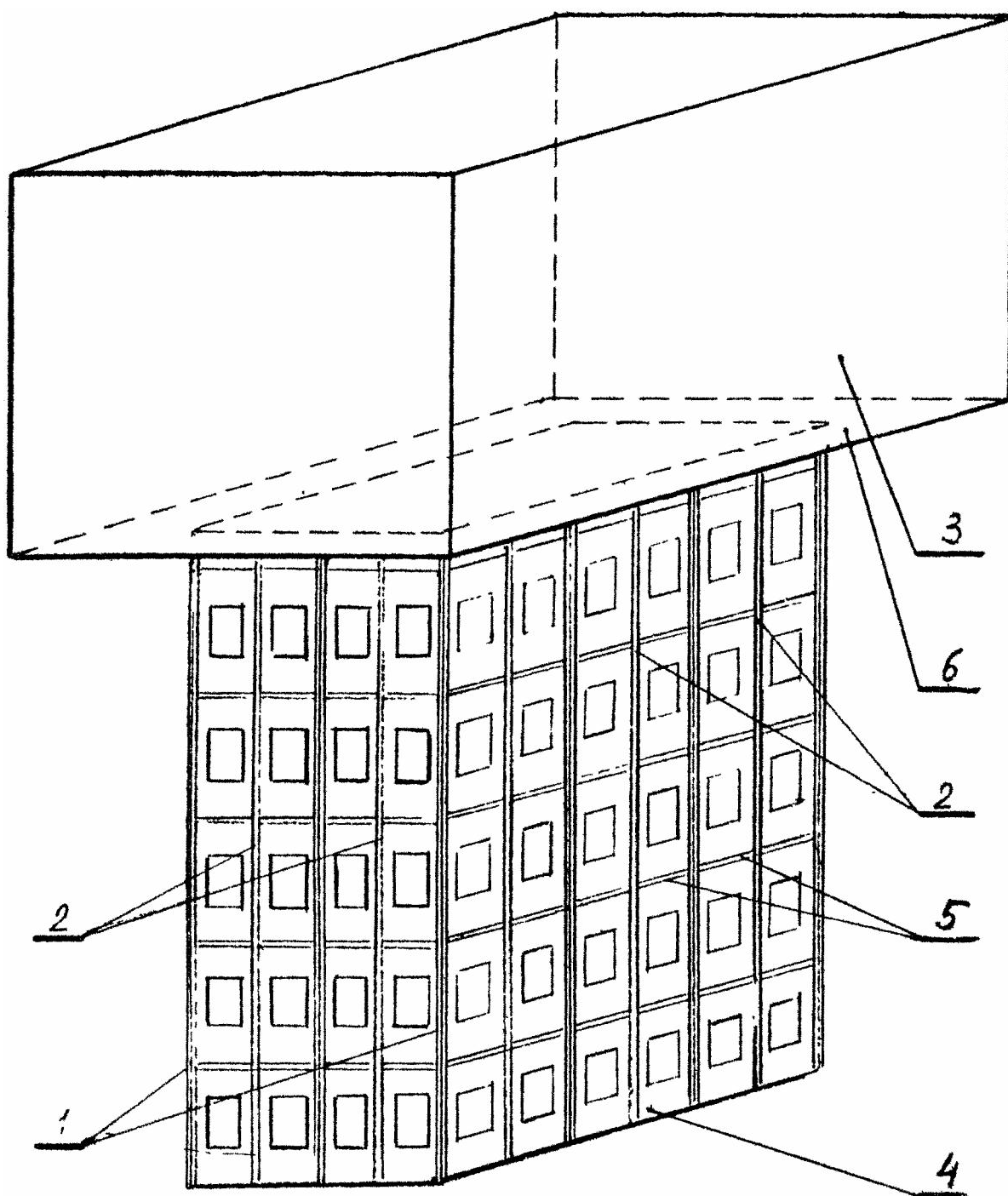
На чертеже (фиг.) показано в аксонометрии расположение транспортных трубопроводов в рамном каркасе на наружной поверхности одной из стен реконструируемого здания.

Рамный каркас включает основные несущие стойки 1 и дополнительные транспортные трубопроводы 2 для надстраиваемой части 3, расположенные на наружных стенах реконструируемого здания 4, соединенные со стойками каркаса поперечными связями 5 и входящие в козырьковую часть 6 надстраиваемой части здания.

Предлагаемый способ реализуют следующим образом.

На буронабивные свайные основания устанавливают вертикальные стойки 1 рамного каркаса, а на наружных поверхностях стен реконструируемого здания 4 устанавливают дополнительные транспортные трубопроводы 2 для надстраиваемой части 3, соединяют их со стойками каркаса 1 поперечными связями 5 и вводят их в козырьковую часть 6 надстраиваемой части здания.

Таким образом, предлагаемый способ реконструкции малоэтажного здания в многоэтажное позволяет снизить трудоемкость сооружения транспортных трубопроводов для надстраиваемой части реконструируемого здания, повысить запас прочности рамного каркаса и увеличить долговечность реконструированного здания и его надстроенной части, то есть решить поставленную задачу.



ФИГ.