

烟台高铁隧道衬砌台车 高铁隧道衬砌台车设计 鹏程钢结构

产品名称	烟台高铁隧道衬砌台车 高铁隧道衬砌台车设计 鹏程钢结构
公司名称	运城鹏程钢结构有限责任公司
价格	面议
规格参数	
公司地址	山西省运城市临猗县东张镇积善村南300米
联系电话	13935964963

产品详情

使用高铁隧道衬砌台车时应注意两侧走行轨的铺设高差不大于1%，否则将造成丝杆千斤和顶升油缸变形。在有坡道的隧道内衬砌时，为了调整衬砌标高，会造成台车前后端的高差、模板端面与门架端面不平行，将使模板与门架之间形成很大的水平分力，造成模板与门架之间的支撑丝杆千斤错位，导致千斤、油缸损坏。因此在设计时，应充分考虑前后高差造成水平分力的约束结构或调整系统。在定位立模时必须安装卡轨器，旋紧基础丝杆千斤、门架顶地千斤和模板顶地千斤，如有必要还可采用其它措施加固下模拱脚位置，使门架受力尽可能小，防止跑模和门架变形。

高铁隧道衬砌台车如何与矮边墙搭接是与施工单位具体的施工工艺有关。一般来说，用户需先浇筑矮边墙，具体的施工过程会在台车技术交底时予以明确，故在台车总装图上会作相应的标记，浇筑矮边墙时，用户可参考台车总装图，按图示尺寸与位置施工到位。衬砌时，台车行走至衬砌位置，并进行定位，台车边模起始点将与预先设计的搭接线（面）贴紧。为防止小范围施工工艺的变更，台车一般设计125px的搭接，以便调节。有部分工程施工时，矮边墙是与台车一起浇筑衬砌的，搭接定位大同小异。

高铁隧道衬砌台车在结构上与传统衬砌台车相比作了较大改动。传统衬砌台车在施工中台车门架是受力件，它受的侧压力较大，随门架的刚度大小产生不等变形，且不宜在有较大横坡和纵坡的隧道内直接工作，对工作环境要求较高，否则将造成台车整体变形和损坏。而网架式衬砌台车门架在施工中为不受力件，其模板的支撑件为边模拱脚的顶地丝杆千斤，门架只在脱立模、行走过程中才受力，且所受之力垂直向下，没有侧压力，只需按台车自重设计门架足够的刚度就不会变形。在有坡道的隧道中施工或行走时，不论是横坡还是纵坡，都可以通过门架下部的顶升油缸进行高度调节，使台车整体处于水平状态，台车整体不存在前倾力和侧倾力，保证了高铁隧道衬砌台车的整体平稳性。因台车完全取消了支撑用的丝杆千斤，台车定位简单，能非常快地调整到衬砌几何位置，节约了大量的人力物力，提高了工效，缩短了工作循环周期，相应地节约了工程成本。