

水泥混凝土路面破碎

免责声明：上海矿山破碎机网：<http://www.jawcrusher.biz>本着自由、分享的原则整理以下内容于互联网，若有侵权请联系我们删除！

上海矿山破碎机网提供沙石厂粉碎设备、石料生产线、矿石破碎线、制砂生产线、磨粉生产线、建筑垃圾回收等多项破碎筛分一条龙服务。

联系我们：您可以通过在线咨询与我们取得联系！周一至周日全天竭诚为您服务。



更多相关设备问题，生产线配置，设备报价，设备参数等问题

可以**免费咨询**在线客服帮您解答 | 24小时免费客服在线

一分钟解决您的疑惑

点击咨询



水泥混凝土路面破碎

出租碎石化PS型多锤头水泥路面破碎机?PS?型多锤头水泥混凝土路面破碎机简介PS?型破碎机是针对破损水泥路面的改造而开发的新产品，采用进口液压元件及电器元件，强劲的康明斯发动机为动力，目前国内尚属首创。

此种机械是将原有的旧水泥路面彻底打碎，完全消除原有路面存在的病害，释放面板下空洞的隐患，将打碎的混凝土面板直接作为基层或底基层，再加铺新的面层，是旧水泥路面翻修改造的理想方法。此种机械最大的优点是不必把破损的水泥面板打碎搬走，节约了路基材料及运输成本，提高了工程进度，大大降低了工程的总费用。企业简介山东公路机械厂创建于年,为山东省交通厅公路局直属企业,企业总资产亿元,占地面积万?,德州市“花园式单位”。筑养路机械,桥梁附件,公路设备租赁与工程施工三个产业年营业额近亿元,主要生产“路星”牌水泥路面破碎机,振动压路机,轮胎压路机,稳定土拌和机,冷再生机,热再生机,桥梁伸缩缝,桥梁支座等系列产品。

拥有数控切割机,落地镗床,大型立车,落地车床,龙门刨床,龙门铣床,数控车床,高频电炉,抛丸机,各种制齿机及磨床等大,精,稀设备。近三年成功开发了PS型多锤头路面破碎机,PS型多锤头路面破碎机,YL型轮胎压路机,LZS型冷再生机,LY型热再生机,YZC振动压路机等新产品。

混凝土破碎

面对激烈的竞争环境,细分市场,并采取不同的发展战略:对轮胎压路机,振动压路机,稳定土拌和机等筑路机械产品,不断降低成本,完善性能,稳固市场份额。对路面破碎机,冷再生机,热再生机,小型振动压路机等养护机械产品作为主攻方向,凭借“路面破碎王”等产品的领先技术和良好信誉,做大做强,保持该行业的全国第一。吸收国际先进技术,自主开发的国产专用材料桥梁伸缩缝(总产量已超过万延米),桥梁支座等桥梁附件产品,已广泛应用于多个省市的高速公路等工程项目,并出口印尼,越南,台湾等国家和地区,深受用户欢迎,成为企业新的发展亮点。

公路工程施工拥有二级专业承包资质,经验丰富,承揽路面破碎工程已达万?,设备租赁业务量也逐年提高。

企业先后获得“山东名牌”,“山东省产品质量奖”,“中国质协用户满意先进企业”,“山东省机械工业十大自主创新品牌”,“全国质量合格评定用户满意十佳品牌”,“中国优质名牌产品”等荣誉称号。主导产品“水泥路面破碎王”是山东公路机械厂针对水泥路面的改造而开发的专用设备,可实现自动控制,目前国内尚属首创。

此种机械是将原有的旧水泥路面彻底打碎,直接作为基层或底基层,不必把破损后的水泥面板搬走,既节约了路基材料及运输成本,又达到环保和节能降耗目的。

破碎后的水泥路面粒径自上而下逐渐增大,上部小颗粒经压实后形成平整表面易于摊铺,下部大颗粒之间形成嵌挤结构,强度更大,是旧水泥路面翻修改造的理想方法。该机可售可租,目前已在山东,山西,湖南,四川,广东,云南,安徽,河南等省市得到应用,“白改黑”路面改造逾万平方米。路面破碎王首开国内路面破碎先河,碎石化机械已系列化设备拥有量,工程量全国双双第一,可售可租,最大限度满足客户需求特点:全液压驱动加自动控制,效果更佳近十年的破碎机制造经验和几百万平方米的施工验证与改进,使设备更可靠,施工效果更完美水泥混凝土路面碎石化改造专用水泥路面破碎机LZS型现场冷再生机是一种高效率,多用途的施工机械。水稳基层可以再生全方再生铣拌滚与机身固定一体,工作更平稳恒功率分配与机械再生效率更高国际先进水平国内领先水平替代进口产品道路改造--经济,高效,环保特点:液压元件,控制元件,减速机,分动箱,离合器等均为进口件。

全液压驱动加自动控制,效果更佳主要技术参数型号LZS型铣拌宽度(mm) 铣拌深度(mm) -4整机重量(t) 3爬坡能力(%) 『工程施工效果』桥梁伸缩缝路星牌桥梁伸缩缝路星栅格式桁梁伸缩缝水泥混凝土路面破碎适用于位移量为8-12mm的桥梁建设。

安装在桥梁梁端或桥台的伸缩装置在梁体因温差等因素发生伸缩时,上部每组中梁通过下部支撑横梁的运动,在控制弹簧的作用下等距离展开或闭合,焊接在边梁和支撑箱上的锚固构件有效地与桥梁梁体和桥台结构刚性连接在一起,以确保承载最大交通载荷,并均衡地传递到整个桥梁结构中,形成一个平顺的路面。特点一:优质的材料我厂通过材料的对比,实现了所用材料完全国产化,优质的材料保证产品质量与进口产品相同。

水泥路面

特点二:锚固装置的设计伸缩装置的优劣取决于锚固装置,我厂在充分理解了德国毛勒?索尼公司伸缩装置设计理念之后,结合中国桥梁实际情况,采用环型锚固体系,可将车辆的冲击力有效,均匀地传递到桥梁基础构件上。特点三:良好的防水,防锈性能我厂伸缩装置的异型钢采用了热轧后精加工工艺,保证了异型钢与密封胶带的配合精度,起到了良好的防水效果,而密封胶带的“V”型形式,又可以达到自行清除泥沙的作用。

整体加工过程中采用了一流的抛丸设备及进口喷漆设备,严格遵守工艺,达到了与进口同类产品相同的防锈,防腐效果。安装在桥梁梁端或桥台的伸缩装置在梁体因温差等因素发生伸缩时,上部每组中梁通过下部支撑横梁的运动,在控制弹簧的作用下等距离展开或闭合,焊接于边梁和支撑箱上的锚固构件有效地与桥梁梁体和桥台结构刚性连接在一起,以确保承载最大的交通负荷,并均衡地传递到整个桥梁结构中,形成一个平顺的路面。

布朗桥梁伸缩缝美国布朗公司是德国毛勒,瑞士玛格坝公司齐名的国际知名企业,水泥混凝土路面破碎最早成立于年,前身是三个公司,致力于桥梁,隧道,建筑结构工程类产品的研发,设计和生产,尤其模数式桥梁伸缩缝,盆式桥梁支座,桥梁阻尼器等产品更是销往世界各地,年这三个公司为增强竞争力,提高知名度合并成一个公司,并注册商标为“TechStar”。年山东公路机械厂与美国布朗公司建立了合作伙伴关系,年在我厂成功生产了“路星-TechStar-LG”型转轴式桥梁伸缩缝,此伸缩缝现已安装应用于济荷高速公路大清河特大桥的工程建设中,并取得了良好的效果,得到了专家和用户的一致认可。

山东公路机械厂引进美国布朗TechStar公司先进技术生产的桥梁伸缩缝,将以往大位移伸缩缝中梁与支撑梁的刚性联结改为柔性联结,使得大位移伸缩缝的使用寿命和安全系数大大提高;而布朗缝独有的支撑系统决定了中梁和横梁可以在桥梁横向和垂直向发生较大的位移,更加水泥混凝土路面破碎适用于地震多发地带的桥梁和横向位移较大的特殊桥梁。

山东公路机械厂年成为毛勒?索尼公司在山东省的生产加工基地,十年来十余延米毛勒伸缩缝在本公司设计生产并被应用到全国各地的公路桥梁建设中,用户一致认为本公司的产品性能稳定,质量可靠,给予了本公司充分的肯定。强强联手使两个公司获得了双赢的局面,毛勒伸缩缝产品在中国占领了大部分市场,本公司也从中学到了先进的设计理念和生产工艺。今后我们的合作将更加紧密,共同开拓美好未来,为中国道路及桥梁建设做出更大贡献!多锤头水泥砼路面破碎机碎石化商品信息出租碎石化PS型多锤头水泥路面破碎机?PS?型多锤头水泥混凝土路面破碎机简介PS?型破碎机是针对破损水泥路面的改造而开发的新产品,采用进口液压元件及电器元件,强劲的康明斯发动机为动力,目前国内尚属首创。此种机械是将原有的旧水泥路面彻底打碎,完全消除原有路面存在的病害,释放面板下空洞的隐患,将打碎的混凝土面板直接作为基层或底基层,再加铺新的面层,是旧水泥路面翻修改造的理想方法。此种机械最大的优点是不必把破损的水泥面板打碎搬走,节约了路基材料及运输成本,提高了工程进度,大大降低了工程的总费用。第一个热拌沥青(hma)罩面的水泥混凝土路面破碎项目是年免责申明:以上所展示的信息由企业自行提供,内容的真实性准确性和合法性由发布企业负责,中国建材网对此不承担任何保证责任。

按照《公路养护技术规范》(JTJ-)规定,水泥混凝土路面综合评定指标(SI)为优良,坏板率在%~1%的路段,除按正常的养护程序进行接缝裂缝修理以及破碎板处理外,宜安排大中修进行处治;对路面综合评定指标(SI)为中差,坏板率在1%~0%的路段,必须安排大中修进行处治;坏板率在0%以上的路段,必须进行改善。为此唐山市曾在线市站段丰南段尝试过钻孔压浆并加铺结构层的方法来改造水泥板体的稳定性,并得到有关专家的认可。

但由于该路线各个路段水泥混凝土板体及基层部分的破损程度不同,导致有些路段的钻孔压浆效果较好,有些路段效果则较差。以唐山市国道为例,对东出口段丰南新河庄收费站以西段都做了钻孔压浆处理并都加铺了沥青混凝土结构层,现在东出口段加铺层虽然出现了一些反射裂缝,但该路段路面综合评价指标水泥混凝土路面破碎还可达到良等以上;丰南新河庄收费站以西段则完全相反,路况很差,几乎每一块板上加铺层都出现了不同程度的反射裂缝,而且沥青混凝土加铺层出现了坑槽松散等病害。

为什么会出现以上两种截然相反的状况呢,究其原因,主要是基础原因,东出口段石灰土基层较好,而丰南段水泥混凝土路面是在原沥青路面上做石渣调平层基础上实施的,基础差造成了上述原因。

事实表明,对于象丰南段这种情况,采用一般的养护修复手段是不行的,水泥混凝土路面的破碎与固定技术是修复水泥混凝土路面并改善其基础的一种有效方法。破碎与固定技术的原理在旧水泥混凝土路面板上加铺沥青混凝土结构层是我们修复水泥混凝土路面的常用技术,但由于水泥板体的不连续性,导致加铺层很容易出现反

射裂缝，通常我们认为反射裂缝产生的力学机理是加铺层承受原路面因垂直和水平位移引起的应力。以上关系可用以下关系式说明：收缩位移= $acTL$ / 式中： ac 温度应变系数； T 温度变化差额； L 板体长度。车辆通过接缝或裂缝会引起不均匀的垂直位移，这种位移的量取决于接缝或裂缝处的荷载传递以及下层混凝土板内产生的位移。由此可见，如果将水泥混凝土板体的长度缩短，也就相应降低了板的收缩位移，从而降低反射裂缝出现的机率，降低水泥混凝土板体长度，也就将板体破碎成小块儿，以上过程就是水泥混凝土路面的破碎；水泥混凝土路面板体破碎后，水泥混凝土块与块之间要形成嵌锁，使碎块均能与基层接触，以提高该结构层的承载能力，此过程就是水泥混凝土路面的固定。因此说水泥混凝土路面的破碎与固定技术是控制加铺层反射裂缝的一种方法，破碎与固定的目的就是将水泥混凝土破碎成小块，以消除产生反射裂缝的温度应力，并使块体与块体之间形成嵌锁，增加基础结构的强度，对其上的加铺层提供较好的支承。破碎与固定技术的实施要点.1破碎破碎与固定是在保留水泥混凝土路面结构的某种程度完整性的同时将其破碎成边长~cm碎块的过程，而不是把水泥混凝土路面变成尺寸较小的碎块。

对于该施工方法的指标控制一般采用高差控制，高差的控制方法是在施工前，每车道米确定一点测定其高程，施工时每碾压遍测一次，当前后两次高差小于mm时，认为破碎并碾压密实（该指标及控制要求为南非LANDPAC施工单位提供）。经济效益分析由于该技术是利用旧水泥混凝土板体破碎固定后作为底基层，没有对水泥混凝土面板结构强度造成破坏。但如果将水泥混凝土板破坏后清除，再按照有关规范做结构层，比将水泥混凝土板体破碎固定增加%以上投资。总之，水泥混凝土路面的破碎与固定技术从目前来说是一项新技术，由于水平有限，有些方面论证可能不是很充分，请同行多提宝贵意见。

原文地址：<http://jawcrusher.biz/xkj/WnNOShuiNiqntuX.html>