

FK ジョイント (荷重支持型)

1. 構造

この伸縮継手は、くし歯型の鋼板とクロロプレン系合成ゴムとをサンドイッチ構造にして構成されている。

固定方法として伸縮継手本体の交換が容易なように、強度ボルトとコンクリートに埋め込まれたソケットとの組合せによって締め付けられる。

2. 特長

1) 衝撃と振動

車輦荷重をくし歯型鋼板により等分布させ、走行時の衝撃、振動をクロロプレン系合成ゴムにより吸収させている。

2) 平滑性

クロロプレン系合成ゴム表面をくし歯型鋼板が滑動するため、伸縮継手表面は上下方向の変形がなく平坦性が害されない。

3) 耐久性

高速道路実績より8年～14年の耐久性が実証されている。油、ガソリン、グリースに対し化学的に安定があり、かつ摩耗、あるいは氷雪地域における滑り止め付きタイヤ等に対しても機械的耐性を有し、寿命は極めて長い。

4) 防水性

継手本体下面に防水用単胞性クロロプレンゴムブロックを設け、さらに良質な防水材料を用いて完全な防水処理を行っている。

5) 施工性

継手本体の厚さは伸縮量50mm型でわずか3.5cmであり、鋼橋、コンクリート橋等の据付けを容易にしている。また、継手本体を型枠として使用するため、施工時の継手下の補強鉄筋配置、溶接等が容易であり、特殊治具を用いずにコンクリートの打込みを可能としている。

6) 維持・交換

据付け後の維持管理は、交通量により目視検査、手動検査法により安全確認を実施している。アンカーボルトの締め付け力の検査、あるいは伸縮継手の全部、または一部交換のためのアンカーボルトの緊解は、路面よりトルクレンチを用いて数分間で行わ

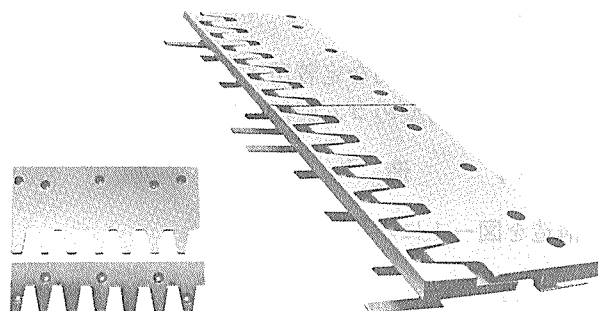


写真-1 S-75型 FKジョイント

れる。

7) 再生機能付きアンカー

一般的にアンカー装置は、ねじ部の緩みのためにその機能を満足させず、継手本体とともに後打ちコンクリート部分からの交換が必要となる。FKジョイントのアンカーソケットは、ねじ部が破損した場合でも短時間で再生が可能である。

3. 種類

FKジョイントの種類を表-1に示す。

- ① SC型は直橋、斜橋兼用である。
- ② S型は直橋および斜橋(斜角88°以上)または曲線橋(半径1000m以上)に用いられる。
- ③ CL・CR型は斜橋(斜角88°～45°)または曲線橋(半径1000m以下)に用いられる。ただし、左斜橋の場合はCL型を、右斜橋の場合はCR型を用いる。

表-1 FKジョイントの種類 (単位: mm)

種別	SC-35	S-50	S-75	S-100
設計伸縮量	35	50	75	100
最小～最大遊間	20～55	20～70	20～95	20～120

問 合 せ 先	
FKK 極東鋼弦コンクリート振興(株)	
〒104 東京都中央区銀座6-2-10	
合同ビル	
TEL 03-3571-8651	