

Винахід належить до галузі будівництва і може бути використаний в мостобудуванні для прольотних будов автодорожніх, залізничних, міських та суміщених мостів великих прольотів.

Відомі рішення [2, 3, 4, 5] прольотних будов мостів, які включають два несучі кабелі з великої кількості тонких сталевих високоміцних дротів, розташованих на чотирьох одностоякових пілонах, та балку жорсткості, по якій здійснюється проїзд транспорту.

Недоліком відомих рішень є те, що несучі кабелі розташовані в двох різних вертикальних площинах, що потребує будівництво під кожним несучим кабелем по два одностоякових пілона на кінцях висячого прольоту.

Відомі також рішення вантових мостів [1], в яких на кожному з кінців прольоту розташований тільки один пілон.

Найбільш близьким до запропонованого рішення, вибраним за прототип, є Танкервільський міст через р. Сену, збудований у Франції в 1959 р. (3, стор. 35-58).

Недоліком прототипу є те, що два паралельні кабелі мосту розташовані на чотирьох стояках пілонів.

В основу цього винаходу поставлене завдання створити рішення, яке б ліквідувало недоліки прототипу.

Це завдання вирішується тим, що запропоновано несучі кабелі мосту не розташовувати в паралельних площинах, а на початку та в кінці висячого прогону моста несучі кабелі, на яких тримається балка жорсткості, розташовувати на одному одностояковому пілоні поряд один з одним на вісі моста, а в середині прогону розвести їх на края балки жорсткості та закріпити до неї. Таким чином, на початку та в кінці прольоту будуть розташовані всього два одностоякових пілони.

На доданих кресленнях зображені:

фіг.1 - фасад висячого моста з двома одностояковими пілонами;

фіг.2 - поперечний переріз А-А моста по фіг.1;

фіг.3 - поперечний переріз В-В моста по фіг.1;

фіг.4 - поперечний переріз С-С моста по фіг.1.

На фіг.1, фіг.2, фіг.3, фіг.4 позначені:

1, 2 - несучі кабелі мосту;

3 - балка жорсткості;

4 - одностояковий пілон;

5 - підвіски балки жорсткості.

Запропоноване рішення підвищує поперечну жорсткість мосту, скорочує обсяги робіт та терміни спорудження пілонів, дозволяє формування обох несучих кабелів вести одночасно.

Література:

1. Байтовые мосты.

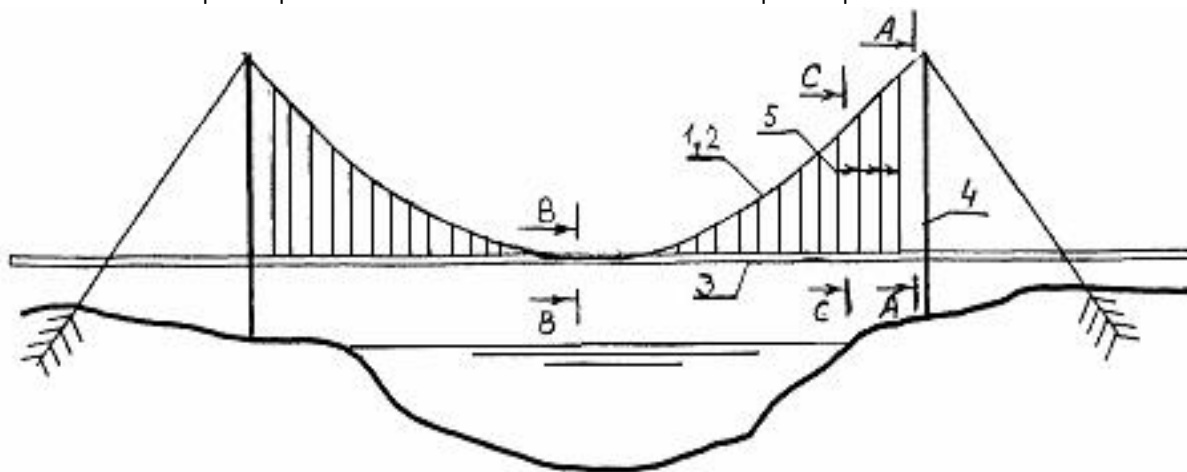
Под редакцией профессора Петропавловского А.А. Москва «Транспорт» 1985 г.

2. Проектирование металлических мостов. Под редакцией проф. Петропавловского А.А. Москва «Транспорт» 1982 г.

3. В.А. Смирнов. Висячие мосты больших пролетов. Москва «Высшая школа» 1975 г.

4. В.К. Качурин, А.В. Брагин, Б.Е. Ерунов. Проектирование висячих и вантовых мостов. Москва «Транспорт» 1971 г.

5. Е.Е. Гибшман. Проектирование металлических мостов. Москва «Транспорт» 1969 г.



Фиг. 1

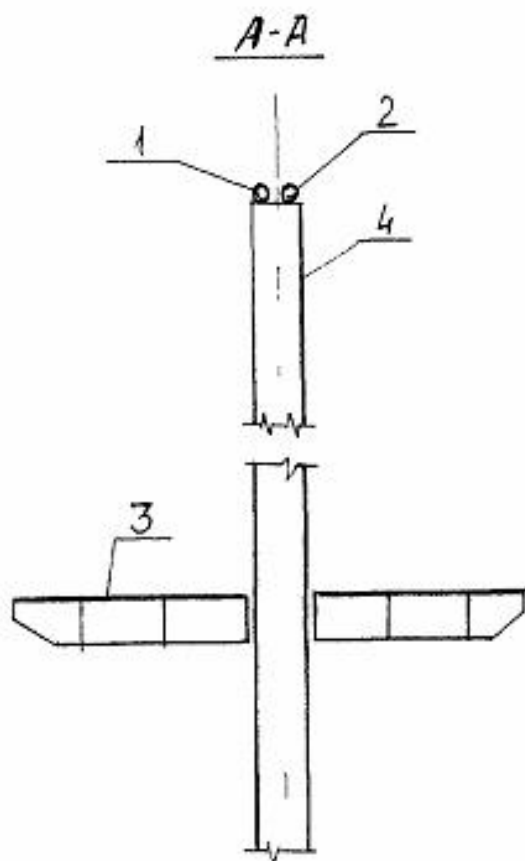


Fig. 2

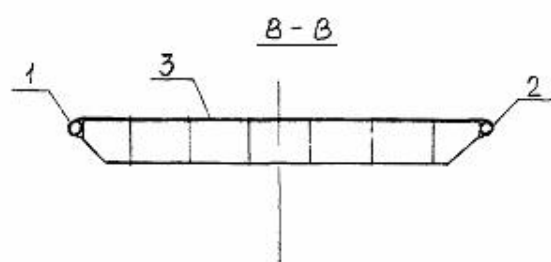


Fig. 3

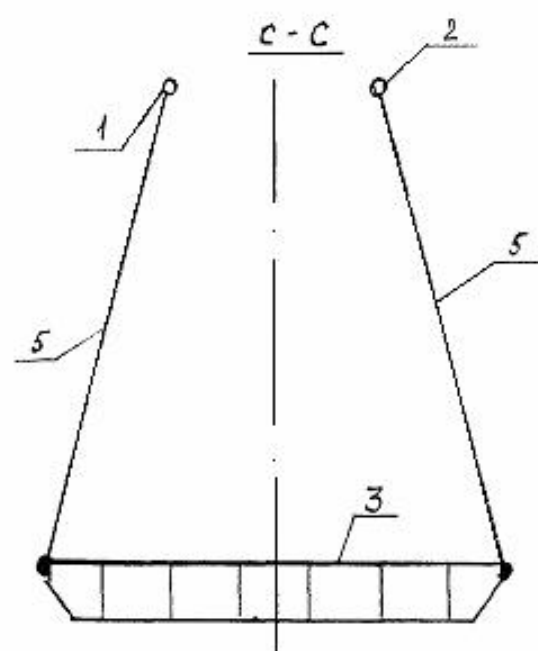


Fig. 4