

Опоры железнодорожных мостов выполняются, главным образом, из блоков весом до 4,6 т, укладываемых на цементном растворе.

Для малых мостов с пролетом до 10 м инженером А. И. Петровским предложена крупноблочная сборная конструкция.

Мост по фасаду представляет собой жесткую раму, а в поперечном направлении состоит из двух блоков, между которыми могут укладываться вставки. Достоинствами такой конструкции моста является то, вся подфундаментная его часть состоит только из двух монтажных элементов, стыки между которыми работают на усилия. Детали удобны для транспортировки и монтажа и, что очень ценно, в них отсутствуют стыки и сопряжения, работающие под нагрузкой.

[Автоклавный газобетон от АРФАТЕРМ](#) - современный материал, получивший широкое распространение благодаря своим технологическим и эксплуатационным свойствам.

На железных дорогах СССР за последние годы построено большое количество мостов с пролетами (до 23 ж) из предварительно-напряженного железобетона, армированного пучками проволоки. Вес таких пролетных строений снижается расход арматурной стали - на 55% по сравнению с обычными железобетонными мостами.

Намечается дальнейшее увеличение пролета сборных мостов до 33 м. На автодорогах сборные мосты из предварительно-напряженного железобетона имеют пролеты до 42 м.

Существует два способа армирования пучковой арматурой: натяжение ее после отвердения бетона и до отвердения его.

Преимущество первого способа заключается в том, что при этом не требуется устраивать специальные упоры и применять жесткие формы для восприятия усилия от предварительного напряжения арматуры, пока бетон не приобретет необходимой

прочности.

Конструкции с арматурными пучками широко применяются при строительстве железнодорожных и автодорожных мостов.