

F60型桥梁伸缩缝施工图纸

产品名称	F60型桥梁伸缩缝施工图纸
公司名称	衡水大鹏橡塑制品有限公司
价格	280.00/米
规格参数	品牌:天鹏 产地:河北 伸缩量:60mm
公司地址	衡水市桃城区河沿镇种家庄村
联系电话	0318-8078809 18631841680

产品详情

桥梁伸缩缝常见的几种型号有c型，D型，E型，F型，异型 伸缩缝的型号有很多，按照伸缩缝的性能及伸缩缝安装方法,是采用热轧整体成型的异型钢材设计的桥梁伸缩缝装置可分为；GQF-C型、GQF-Z型、GQF-L型、GQF-F型伸缩缝装置适用于伸缩量80mm以下的桥梁接缝；型号具体型号为GQF-C40.C60.C80型、GQF-Z40.Z60.Z80型、GQF-D40.D60.D80.D120.D160型、GQF-F40.F60.F80型、GQF-E40.E60.E80型、GQF-MZL40.60.80.160.240.320.400型、SSFB-80.100.120.160.240.320.400、TST等型号齐全；单组式桥梁伸缩缝、多组式桥梁伸缩缝 XF，SGF系列桥梁伸缩缝型等伸缩缝装置是由边梁、中梁、横梁和连动机构组成的模数式桥梁伸缩缝装置，适用于伸缩量80mm-1200mm的大中跨度桥梁。

对于C、D、F型 [桥梁伸缩缝](#) 都是公路桥梁专用的伸缩装置的一种，它由一组钢质边梁及锚固件组成加一条整长的橡胶密封条组成。在伸缩装置的钢质边梁外侧的锚固件，与梁端预埋钢筋相焊接，浇筑高强度混凝土过渡段后，同梁体连接。 [GQF-C型伸缩缝](#)

具有连结可靠，与桥面接合平顺，密封止水、伸缩灵活，行车平稳，使用寿命长的特点。适用于伸缩量为40mm，60mm和80mm的桥梁。C、D、F型桥梁伸缩缝是国内交公路规划设计院设计的一种新颖桥梁伸缩装置，产品适用于大流量交通地段的公路、城市桥梁、高架道路与立交工程。

由于这几种伸缩缝产品主要材料：钢质边梁：采用16Mn钢轧制，剖面呈c形。密封胶条：采用氯丁或三元乙丙橡胶制造，具有良好的耐老化、耐曲挠性能。锚固件：有锚钉、锚环、锚板结构三种，公路桥梁工程师可根据桥面板设计厚度选用

公路桥梁伸缩缝处跳车产生的原因

A.桥梁伸缩缝的作用 众所周知,在气温变化的影响下,桥梁梁体长度会发生变化,从而使梁端发生位移,为适应这种位移并保持行车平顺,就必须设置桥梁伸缩缝装置。由此可见,桥梁伸缩缝的作用,在于调节由车辆荷载环境特征和桥梁建筑材料的物理性能所引起的上部结构之间的位移,并保证上部结构之间的联接。桥梁伸缩缝装置是桥梁构造的一部分,如果设计不当、安装质量低劣、缺乏科学的和

不及时的养护,大部分桥梁会在桥梁伸缩缝处形成台阶,直接影响到桥梁的服务质量。

B.桥梁伸缩缝装置损坏原因分析 目前,工程上常常采用的伸缩装置有板式橡胶缝、BF缝、毛勒型钢缝以及TST弹性体伸缩装置。板式橡胶伸缩装置是使用zui多、zui广泛的伸缩装置,但损坏也比较严重,这种损坏首先表现在过渡段的混凝土破坏,继而锚固系统破坏,zui后整个伸缩装置破坏而无法使用,这是桥梁伸缩缝装置损坏比较典型的一种情况。概括而言,桥梁伸缩缝装置损坏大致可总结为以下几点。首先,对目前常用桥梁结构而言,伸缩装置的锚固系统很难准确地预埋在梁中,甚至不能预埋,大部分锚固在铺装层混凝土中。一般的桥梁铺装厚度为8~12cm,zui厚也不超过15m。例如板式橡胶伸缩装置锚固系统由于缝本身厚度的影响,锚固深度一般只有5~7cm,zui多不过10cm。伸缩装置一般设计要求过渡段混凝土采用C20、C30甚至更高的高标号混凝土,由于混凝土厚度太薄,体积太小,再加上预埋件的位置干扰,施工难度大,过渡段混凝土的锚固作用实际上大打折扣,预埋件的锚固质量也大受影响。

C.桥面通常采用沥青混凝土铺装,往往伸缩装置安装在先,桥面铺装在后,沥青面层和过渡段混凝土之间很难铺平,加上刚柔相接,容易产生台阶。车辆通行振动产生冲击使伸缩装置锚固系统和过渡段混凝土受力瞬时加大,而由此产生的振动又是高频振动,在反复的车辆瞬时荷载作用下,伸缩装置锚固混凝土不能保持弹性而破坏,锚固装置在反复动载震动下产生变形并与混凝土剥离,zui终全部破坏。第二,桥梁的设计施工质量也是影响伸缩装置使用寿命的一个主要原因。

D.从设计上看:设计工程师在伸缩缝设计过程中只注重计算桥梁的伸缩量,并以此进行选型,而往往对伸缩装置的性能了解不全面,忽略了产品的相应技术要求。

E.从施工上看:伸缩装置安装是桥梁施工的zui后几道工序之一,为了赶竣工通车,施工人员对这道细活、难活易疏忽大意,施工马虎,不按安装程序及有关操作要求施工。另外,伸缩装置安装后混凝土没有达到强度就提前开放交通,致使过渡段的锚固混凝土产生早期损伤,从而导致伸缩缝营运环境下降。

F.另外,伸缩装置的受力复杂,而与之密切相关起决定作用的锚固系统却不尽合理,锚固混凝土薄,强度很难达到设计要求,极容易损坏。另外一个比较重要的原因是目前为了减少伸缩缝大量采用连续梁或连续桥面,桥面连续就需设置连续缝,目前,连续缝的设置不够完善,致使连续缝破损,而产生桥面跳车。桥面连续缝处,变形假缝的宽度和深度设置得不够规范,不够统一,这也不同程度地影响着连续缝的正常工作。当然,桥梁在营运过程中,养护不当、接缝处桥面铺装凸凹不平和老化,桥梁营运过程中交通流量大、车速快、载重车辆多等都会引起桥面破坏,严重影响行车安全