

DMS-65

Drogowy most składany DMS-65



Drogowy most składany DMS-65 przeznaczony jest szybkiej i wielokrotnej przebudowy przepraw mostowych oraz częściowo odbudowy zniszczonych mostów stałych. Jednym z jego elementów jest składana podpora stalowa SPS-69B. Sama konstrukcja dźwigarów umożliwia budowę mostów jednoprzęślowych oraz wieloprzęślowych i rozpiętości przęseł od 3 do 45 metrów (w zależności od przyjętej podczas budowy klasy obciążenia użytkowego). Wykonany został ze stali o podwyższonej wytrzymałości St18G2A, a sam ciężar konstrukcji przęsłowej zmienia się w zależności od przyjętego układu konstrukcyjnego w granicach od 16 kN/m do 30 kN/m.

Wojsko Polskie dysponuje kilkoma wariantami układów konstrukcyjnych DMS-65 i wiaduktu SWD-83. W układzie podstawowym, jest on jednokierunkowy, o szerokości jezdni 4200 mm. Ale może być on również zbudowany w układzie trójdźwigarowym, pozwalającym na uzyskanie jezdni dwukierunkowej. Zgodnie z przyjętą normą STANAG 2012 konstrukcja ta spełnia wymagania klasy MLC 70 z ograniczeniami ze względu na szerokość pomostu w układzie podstawowym (4200 mm).

Budowa tego mostu obejmuje prace przygotowawcze (rozpoznanie

rejonu budowy, opracowanie polowego projektu budowy, zgrupowanie i przygotowanie materiałów, sprzętu i urządzeń, przygotowania brzegów dla mostu i placu montażowego) oraz prace zasadnicze (ułożenie stosów i rolek montażowych, montaż urządzeń do budowy podpór i budowa fundamentów podpór, montaż nadbudowy podpór oraz konstrukcji przeszłowej i nasuwania jej na podpory). Ponadto należy ustalić zakres prac związanych z przygotowaniem placu montażowego, trasy dowozu sprzętu i elementów konstrukcji do miejsca montażu czy w rejonie rozmieszczenia pododdziału mostowego i sprzętu. Jak widać nie jest to zadanie łatwe oraz szybkie do wykonania. Wymaga ono także odpowiedniego zabezpieczenia i ochrony mostu, zarazem podczas jego budowy, jak i następnie zwykłego użytkowania.

Most typu DMS-65 był i jest obecnie bardzo intensywnie wykorzystywany np. do budowy mostów zastępczych na czas przeprowadzania remontów obiektów stałych, a jego elementy obecnie nie są już produkowane przez polski przemysł. Pozostające w dalszej eksploatacji mosty i rezerwy elementów tej konstrukcji z roku na rok, w wyniku coraz to większego zużycia, ulegają znaczącemu zmniejszeniu.







Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Centrum Szkolenia Wojsk Inżynieryjnych i Chemicznych im. gen.
Jakuba Jasińskiego

REKON 2022

Oczywiście sama konstrukcja mostu nie jest sama w sobie

pozbawiona wad, do których można zaliczyć np. ruch jednokierunkowej w układzie podstawowym, a dla zmodernizowanej konstrukcji mostu DMS-65, o jezdni, która jest poszerzona, to można uzyskać rozpiętość przęsła do tylko 24 metrów. Ponadto w układzie podstawowym, pomost mostu posiada bardzo niską trwałość, występują często poważne problemy z jego odwodnieniem, zastosowana w niej stal, posiada dzisiaj bardzo niewielką wartość konstrukcyjną i nie spełnia większość współcześnie przyjętych norm wytrzymałości konstrukcyjnej oraz to, że sama stal nie jest odporna na korozję, która po wielu latach coraz bardziej degraduje całą konstrukcję, osłabiając jej nośność użytkową.

Ostatnio, dość intensywnie wykorzystywano most DMS-65 podczas przygotowania i trwania Światowych Dni Młodzieży. Wówczas to zbudowano cztery takie przeprawy o łącznej długości 336 metrów i szerokości od 5 do 38 metrów (co odpowiada siedmiu pasom jezdni). Mosty budowano z wykorzystaniem nowej techniki montażu – z obu stron rzeki jednocześnie łącząc ze sobą całe moduły nad wodą. Następcy tej już starzejącej się konstrukcji jeszcze nie ma, a wszystkie prace nad skonstruowaniem następcy zostały anulowane.

Bibliografia

1. Centrum Szkolenia Wojsk Inżynieryjnych i Chemicznych im. gen. Jakuba Jasińskiego
2. Dąbrowski Marek, Polskie Wojska Inżynieryjne w zabezpieczeniu manewru sił własnych i sojuszniczych, Nowa Technika Wojskowa, Nr. 8/2019, sierpień, Magnum-X