

## ДОПУСК К ЭКСПЛУАТАЦИИ АЭРОДРОМОВ И АЭРОПОРТОВ

*Бекаревич Павел Петрович, студент 5-го курса  
кафедры «Мосты и тоннели»*

*Белорусский национальный технический университет, г. Минск*

*(Научный руководитель – Ходяков В.А., ассистент)*

*(Научный руководитель – Яковлев А.А., старший преподаватель)*

Каждый строительный объект, после окончания строительства, обязательно должен пройти проверку на доступ к эксплуатации, не исключением будут аэропорты и аэродромы, к этим строительным объектам предъявляются повышенные требования по безопасности.

При сдаче объекта и введении его в эксплуатацию, делают оценку, где проверяется, соответствует ли данный объект нормам НГЭА. Для определения готовности аэродрома к взлету и посадке, проводят специальную комиссию, по заключению которой выносится вердикт. Лишь только на основании приказа аэродром можно эксплуатировать. Если при обследовании аэродрома есть несоответствия нормами требованиям НГЭА, то этот объект может быть допущен только в том случае, если эти нормы будут компенсированы введением определенных мер, которые будут обеспечивать требуемый нормы по безопасности. Для разработки документов, доказывающих пригодность данного строительного объекта к эксплуатации, привлекаются различные организации на договорных условиях.

Всякому аэродрому присваивается свой класс, он присваивается по длине взлетно-посадочной полосы, если на аэродроме несколько таких полос, значит класс будет определяться по длине самой длинной из них.

Показатель	Класс ИВПП			
	Более 2600	2100	1500	1000
Минимальная длина ИВПП в стандартных условиях*, м				
Класс аэродрома экспериментальной авиации	I	II	III	IV

### *Физические характеристики аэродромов:*

#### 1) Наличие дистанций для посадки и взлета

На любом аэродроме для благополучного взлета и посадки, необходимо наличие таких элементов как: располагаемая дистанция разбега, располагаемая дистанция взлета, располагаемая дистанция прерванного полета, располагаемая посадочная дистанция.



Рисунок 1 – Общий вид взлётно-посадочной полосы

2) Геометрические характеристики компонентов аэродрома

Ширину взлетно-посадочной полосы (ВПП) необходимо соблюдать неизменной по всей площади:

- 60 метров для первого класса
- 42 метра для второго класса
- 32 метра для третьего класса
- 28 метра для четвертого класса

Для аэродромов первого класса можно делать ширину ВПП 45 метров, но только при условии что необходимо предусмотреть укрепительные обочины так , что бы дистанция от центральной оси ВПП до края левой либо правой обочины будет не менее 30 метров.

Длина концевых полос безопасности (КПБ) обязана быть больше 150 метров для аэродромов первого, второго и третьего классов и 120 метров для четвертого класса. Так же на любой КПБ обязаны находиться укрепительные участки, ширина которых обязаны быть больше ширины ВПП и длина не менее 50 метров для первого и второго классов аэродромов и не менее 30 метров для третьего и четвертого классов.

Уклоны в продольном и поперечном направлении обязаны соответствовать значениям в таблице ниже.

Наименование уклона	Все классы аэродромов
1	2
Максимальный продольный	0,015
Средний продольный	0,010
Максимальный поперечный	0,015

### 3) Свойства несущей способности искусственных покрытий.

Искусственные покрытия обязаны соответствовать нормам, не разрушаться под нагрузками от самолетов. На покрытиях не должно располагаться ничего лишнего в виде: оголенной арматуры, углублений, выбоин, поверхность необходимо содержать ровной и однородной.

### Литература:

1. Глушков Г.И, Тригопи В.Е. Изыскания и проектирование аэродромов. Справочник. – 2013. – № 97. – С. 133–137.
2. Федотов Г.А. Изыскания и проектирование автомобильных дорог. – 2015. С. 77–78.
3. Сергей Каменев. Строительство автомобильных дорог и аэродромов. - 2010. –С. 36-42.