



АЭРОДРОМНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО:

ПОЛИЭТИЛЕН КАК ДОСТОЙНАЯ АЛЬТЕРНАТИВА БЕТОНУ

Алексей Кучмин

Традиционно при строительстве инженерных сетей аэропортов использовались железобетонные трубы. Несмотря на все их очевидные недостатки (плохая герметичность стыков, трудоемкая укладка, восприимчивость к физическому воздействию при транспортировке и проч.), в расчет принималась только их прочность и дешевизна.

Считалось, что только железобетон способен вынести те колоссальные нагрузки, которые испытывают системы водопровода, канализации и дренажа в аэропортах. И даже после того, как стали появляться современные материалы (полиэтилен, а позже – полипропилен), проектные институты не спешили отказываться от привычных материалов.

Класс нагрузки на грунт аэропортов по европейской классификации – F900. Могло казаться, что пластик

не способен выдерживать такие нагрузки. Однако двухслойные гофрированные трубы КОРСИС, КОРСИС ПРО, КОРСИС ПЛЮС и ПЕРФОКОР, выпускаемые предприятиями Группы ПОЛИПЛАСТИК, благодаря своей конструкции обладают достаточной кольцевой жесткостью (до SN 16) и прочностью и могут быть проложены даже под ВПП, рулежными дорожками и местами стоянок самолетов.

За два года совместно с нашими партнерами ООО «АИР Групп» (гене-

ральный директор А.Б. Кучмин) были реализованы проекты по реконструкции инженерных систем в аэропортах Москвы (Внуково, Шереметьево), Анапы и Белгорода, Владивостока и Воронежа, Магаса и Мурманска, Перми и Сочи. Не менее удачно завершилось переустройство инженерных систем с использованием полимерных труб на аэродроме Чкаловский и аэродроме г. Ейска, а также на вертодроме г. Ленингор (Южная Осетия).