

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՇԻՆԱՐԱՐԱԿԱՆ ՆՈՐՄԵՐ

Թ ՈՒ Չ Ք Ա Ր Ա Ն Ն Ե Ր

АЭРОДРОМЫ

AERODROMES

Գործարկման քվականը 1997-01-01

1 ԿԻՐԱՌՄԱՆ ԲՆԱԳԱՎԱՌԸ

Սույն նորմերը եւ կանոնները տարածվում են ԱՊՀ երկրների տարածքներում նոր կառուցվող, ընդլայնվող եւ վերակառուցվող թռիչքարանձանների (ուղղաթռիչքարանձանների) կառուցվածքների վրա, բացառությամբ նավերի, հորատման հարթակների, շենքերի եւ հատուկ կառուցվածքների վրա, ուղղաթիռների համար վայրէջքի հրապարակների: Ընդ որում պետք է հաշվի առնել շինարարական կոնստրուկցիաների եւ նյութերի համար կիրառվող նորմերի եւ ստանդարտների պահանջները:

2 ՍԱՀՄԱՆՈՒՄՆԵՐ

Սույն նորմերում կիրառվում են հետևյալ տերմինները եւ սահմանումները.

Թռիչքարան (ուղղաթռիչքարան) - հատուկ նախապատրաստված եւ սարքավորված հողային կամ ջրային տեղամաս, օդանավերի թռիչքը, վայրէջքը, գետնավարումը, կանգառը եւ սպասարկումն ապահովելու համար:

Թռիչքարանի թռիչքադաշտ - թռիչքարանի մաս, որի վրա տեղավորված են մեկ կամ մի քանի թռիչքագոտիներ, գետնավարման ուղիներ, կառամատույցներ եւ հատուկ նշանակության հրապարակներ:

Թռիչքագոտի (ԹԳ) - թռիչքավայրէջքային գոտու սահմաններից դուրս եկած օդանավերի հնարավոր վտանգի նվազեցման համար նախատեսված թռիչքարանի թռիչքադաշտի մաս, որն իր մեջ ներառում է թռիչքավայրէջքային գոտին եւ դրան հարակից համահարդեցված ու առանձին դեպքերում խտացրած, ինչպես նաեւ ամրապնդած գրունտային տեղամասերը:

Թռիչքավայրէջքային գոտի (ԹՎԳ) - օդանավերի թռիչքի եւ վայրէջքի համար հատուկ նախապատրաստված եւ սարքավորված ԹԳ-ում հատված: ԹՎԳ-ն կարող է ունենալ արհեստական ծածկույթ (ԱԹՎԳ) կամ գրունտային (ԳԹՎԳ):

Գետնավարման ուղի (ԳՈՒ) - օդանավերի գետնավարման եւ քարշակման համար հատուկ նախապատրաստված թռիչքարանի թռիչքադաշտի հատված: ԳՈՒ-ն կարող է լինել մայրուղային (ՄԳՈՒ), միացնող, օժանդակ:

Կառամատույց - ուղեորների վայրէջքի եւ իջեցման, ուղեբեռի, փոստի եւ բեռների բեռնման եւ բեռնաթափման, ինչպես նաեւ այլ տեսակի սպասարկման նպատակներով օդանավերի տեղաբաշխման համար նախատեսված թռիչքարանի թռիչքադաշտի հատված:

Օդանավի կայանման տեղ (ԿՏ) - օդանավերի սպասարկման եւ պահպանության նպատակով, դրանց կայանման համար նախատեսված կառամատույցի հատված կամ թռիչքարանի հատուկ նշանակության հարթակներ:

Թռիչքարանային կառուցվածքները ներառում են իրենց մեջ թռիչքադաշտի գրունտային տարրեր, գրունտային հիմնատակեր, թռիչքարանային ծածկույթներ, ջրահեռացման եւ ցամաքորդային համակարգեր, ինչպես նաեւ հատուկ հարթակներ եւ կոնստրուկցիաներ:

Գրունտային հիմնատակեր - թռիչքարանային ծածկույթի կոնստրուկցիայի միջոցով բաշխված բեռնվածքների ընդունման համար նախատեսված համահարթեցված եւ խտացված տեղական կամ բերովի գրունտներ:

Թռիչքարանային ծածկույթներ - օդանավերից, շահագործման եւ բնական գործոններից բեռնվածքները եւ ազդեցությունները ընդունող կոնստրուկցիաներ, որոնք ներառում են.

- օդանավերի անիվներից բեռնվածքները, բնական գործոնների (փոփոխական ջերմաստիճանախոնավային ռեժիմի, բազմակի սառեցման եւ հալեցման, արեգակնային ճառագայթման ազդեցության, քամու քայքայման) ազդեցությունները, թռիչքարանի շահագործման համար նախատեսված օդազնաց շարժիչների եւ մեխանիզմների զազաօդային շիթերի ջերմային եւ մեխանիկական ազդեցությունները, ինչպես նաեւ հակամերկասացային քիմիական միջոցների ազդեցություն-

ներն անմիջապես ընդունող վերին շերտեր (շերտ), հետայսու անվանարկվող «ծածկույթ»:

- ծածկույթի հետ համատեղ գրունտային հիմնատակին բեռնվածքների փոխանցումն ապահովող ստորին շերտեր, հետայսու անվանարկված «արհեստական հիմնատակ», որոնք կրող գործառույթից գատ, կարող են կատարել նաև ցամաքեցնող, հակաանոդմակալող, ջերմամեկուսացնող, հակափրվածային ջրամեկուսացնող եւ այլ գործառույթներ:

Ջրահեռացման եւ ցամաքորդային համակարգեր - գրունտների ամենամեծ խոնավացման հաշվարկային ժամանակաշրջանում բեռնվածքների ընդունման դեպքում գրունտային հիմնատակների եւ թռիչքարանային ծածկույթի շերտերի անհրաժեշտ կայունությունն ապահովելու նպատակով ծածկույթների մակերեսից ջրի արտաթողման եւ ստորգետնյա ջրերի մակարդակի իջեցման, ինչպես նաև ԱԹՎԳ-ով շարժման դեպքում օդանավերի անիվների ջրասավառումը բացառելու համար նախատեսված կառուցվածքների համակարգ:

Քամուց, անիվային բեռնվածքից, ավիաշարժիչների գազաօդային շիթերից եւ այլն ճիգերն ընդունող, հատուկ կոնստրուկցիաները (շիթաշեղող վահաններ, կառանման եւ հողակցման սարքվածքներ, խորացված ջրանցքեր, ջրհորներ, լույսագղանշանային սարքավորումներ եւ այլն), որոնք նախատեսված են թռիչքարանի տարբեր տեղամասերում օդանավերի շահագործման նորմալ անվտանգությունն ապահովելու համար:

3 ԸՆԳՀԱՆՈՒՐ ԳՐՈՒՅԹՆԵՐ

3.1 Սույն նորմերում թռիչքարանների դասակարգումը չի բերվում եւ որոշվում է գերատեսչական նորմատիվային փաստաթղթերով:

3.2 Մերձթռիչքարանային տարածքի չափերը եւ բնական ու արհեստական խոչընդոտների թույլատրելի բարձրությունը նրա սահմաններում պետք է սահմանել ճյուղային նորմատիվային փաստաթղթերով, ելնելով օդանավերի թռիչքի եւ վայրէջքի անվտանգության ապահովման պայմանից:

3.3 Թռիչքադաշտի գլխավոր հատակագծի, ուղղածիզ հատակագծման նախագծումը պետք է կատարել այն գերատեսչության նորմերին համապատասխան, ում պատկանում է թռիչքարանը:

3.4 Միջազգային օդանավակայանների թռիչքարանների համար պետք է, բացի սույն նորմերից, պահպանվեն քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության (ԲԱՄԿ) ստանդարտները եւ հանձնարարականները:

3.5 Սույն նորմերում օգտագործված են նորմատիվային փաստաթղթերի վկայակոչումներ, համաձայն հավելված Ա-ի:

4 ԹՐՈՒՉՔԱՐԱՆԻ ԹՐՈՒՉՔԱՎԱՇՏԻ ԳՐՈՒՆՏԱՅԻՆ ՏԱՐՐԵՐ

4.1 Թռիչքադաշտի գրունտային տարրեր պետք է համապատասխանեն անվտանգության, հարբությամբ, ամրության, էրոզիոն կոնուրսյան պահանջներին: Դրանց մակրետույթը պետք է մարքված լինի կողմնախրերից եւ ունենա անձրեային եւ հալոցքային ջրերի հուսալի հոսքն ապահովող թեքություն: Դրանք կարող են լինել ճնածածկույթով առանց դրա:

4.2 ԹԳ-ի գրունտային տարրերի երկանական եւ լայնական թեքությունների թույլատրելի արժեքները պետք է ընդունվեն այն գերատեսչության նորմերին համապատասխանորին պատկանում է թռիչքարանը:

4.3 ԹԳ-ի գրունտային մասը պետք է լինառանց գրունտային վաքի: ԹԳ-ի սահմաններում գրունտային վաքերը թյուլատրվում բացառիկ դեպքերում տեխնիկատնտեսական հիմնավորմամբ, հաշվի առնելով տեղանք ջրաբանական, ջրաերկրաբանական եւ ճարտարագիտաերկրաբանական պայմանները:

4.4 ԹԳ-ի հարթեցված մասի գրունտային մակերեսույթը արհեստական մակերեսույթների (ԹՎԳ-երի, ճամփեզրերի, գետնավարման ուղիների եւ այլն) հետ կցորդման տեղերում պետք է դասավորված լինի միեւնույն մակարդակի վրա:

4.5 ԱԹՎԳ-ի ճակատին հարող ԹԳ-ի հատվածը, պետք է լինի ամրապնդված, ավիաշարժիչների գազաօդային շիթերից էրոզիայի կանխման եւ վայրէջք կատարող օդանավերի ԱԹՎԳ-ի կողային հարվածից պաշտպանելու նպատակով: Այդ հատվածները պետք է պահեն օդանավերից բեռնվածքները դրանց պատահական գործման դեպքում թռիչքի կամ վայրէջքի ժամանակ, ինչպես նաև շահագործման տեխնիկայից բեռնվածքները:

4.6 ԱԹՎԳ-ի ԳՈՒ-ի, ՕԿ-ի եւ կառամատույցների գրունտային ճամփեզրերը պետք է ապահովեն արհեստական ծածկույթների մակերեսներից մակերեսույթային ջրերի արտաթողումը եւ աստճանական անցումը արհեստական ծածկույթներից գրունտին, ինչի համար պետք է սարքվեն ամրապնդված սալվածքներ (կցորդումներ):

4.7 Սալվածքները պետք է պահեն օդանավի կողմից պատահական գործման դեպքում սուսպենդող բեռնվածքը չառաջացնելով նրա մոտ կոնստրուկտիվ վնասվածքներ, ինչպես նաև վերգետնյա տրանսպորտային միջոցների բեռնվածքները, որոնք կարող են տեղաշարժվել ճամփեզրով:

4.8 Մինչեւ 30 սմ խորության վրա գրունտների խտացման գործակիցը պետք է լինի ոչ պակաս:

Աղյուսակ 2-ի շարունակությունը

3 - քաղ տեղանք	Ստորգետնյա ջրերը կամ երկար ժամանակ - կանգնած (20 օրից ավելի) մակերեսային ջրերը գտնվում են գրունտների սառեցման խորությունից վերև, տորֆային հողեր ճահճացման նշաններով գլենացված
<p>Ծանոթություններ. 1 I Ճանապարհակալիմայական գույրու համար տեղանքի տիպերը յուրաքանչյուր կոնկրետ դեպքում պետք է որոշվի ըստ հեղուկացման խորությունների կարգերի, հաշվի առնելով թոփարանի տարրերի դասավորման տեղը (գետերի եւ լճերի հողահարթակները, փունդրա, անտառատնային եւ այլն), տորֆամանուշային ծածկույթի առկայությունը, դրա տարածման համարաբաժնությունը եւ հաստությունը, ստորգետնյա սառույցի, վերգետնյա սառած ջրերի առկայությունը եւ այլն:</p> <p>2 Ստորգետնյա ջրերը էական ազդեցություն չեն բողոնում գրունտների վերին հասարակարգի խոնավացման վրա, եթե մինչ սառնամանիքային շրջանը ստորգետնյա ջրերի մակարդակը տարածվում է սառեցման հաշվարկային խորությունից ցածր՝</p> <p>2 մ եւ ավելի - կավերում, փոշեկերպ ավազակավերում,</p> <p>1,5 մ եւ ավելի - ավազակավերում, փոշեկերպ կավավազներում,</p> <p>1 մ եւ ավելի - կավավազներում, փոշեկերպ ավազներում:</p> <p>3 Գրունտի սառչելու սկզբում ստորգետնյա ջրերի հորիզոնի մակարդակը հաշվարկվում է ծածկույթի վերնից մինչեւ հեղուկացման հասարակած ստորգետնյա ջրերի մակարդակը, իսկ խորքային ցամաքորդների կամ այլ ջրափոխակները սարքավածքների առկայության դեպքում - մինչեւ անկումային կորի վերնը:</p> <p>4 Որպես ստորգետնյա ջրերի հաշվարկային մակարդակ հարկավոր է ընդունել առավելագույն հնարավոր աշնանային (սառչելուց առաջ) մակարդակը, իսկ այն շրջաններում, որտեղ նկատվում են հաճախակի տեսական շնեղալներ, ստորգետնյա ջրերի առավելագույն հնարավոր գարնանային մակարդակը: Անհրաժեշտ փոխադրման քաղաքական դեպքում քաղաքականություն է որպես հաշվարկային ընդունել գրունտների գլենային վերնի գծից որոշվող մակարդակը:</p>	

5.3 Գրունտային հիմնատակերի սեղմվող հաստաշերտի խորությունը, որի սահմաններում հաշվի է առնվում գրունտների կազմությունը եւ հատկությունները, ընդունվում են ըստ աղյուսակ 3-ի, կախված օդանավի հիմնական հենարանի անիվների թվից եւ այդ հենարանի մեկ անիվի վրա բեռնվածքից:

5.4 Սեզոնային սառեցման կամ հավերժա կան սառած գրունտների համար ճնհալքի խորությունը որոշվում է հաշվարկով՝ քաղ, ճյունի, մարքված ծածկույթի մակերեսային համար ե հաշվարկվում է իր երեսից, հաշվի առնելով թոփարանի մակերեսային ուղղաձիգ հարումը եւ հիմնատակերի ու ծածկույթի նյութի ջերմատեխնիկական բնութագրերը:

5.5 Գրունտային հիմնատակերում թույլ գրունտների (ջրահագեցած կավային, տորֆացած, տորֆի, տիղմի, նեխատիղմի) լյուսային աղակալած, ուռչող եւ այլ նստվածքային տարատեսակներով գրունտների, ինչպես նաեւ նստվածքային հավերժական սառած գրունտների առկայության դեպքում հողային աշխատանքներ կատարելիս, ինչպես նաեւ հիմնատակի գրունտի հետագա ամրապնդման դեպքում անհրաժեշտ է հաշվի առնել բնակլիմայական գործոնների ազդեցության տակ ծածկույթի շահագործման ժամանակաշրջանում տեղի ունեցող Տժ նստվածքները:

Ծանոթություն. Թույլ գրունտներին եւ դասվում այն գրունտները, որոնց դեֆորմացիայի մոդուլը հավասար կամ փոքր է 5 ՄՊա-ից:

5.6 Ծածկույթների շահագործման ժամանակաշրջանում հիմնատակերի ուղղաձիգ դեֆորմացիաների հաշվարկային Տժ մեծությունը չպետք է գերազանցի աղյուսակ 4-ում ցույց տրված սահմանային Su մեծությունից Գոյություն ունեցող թոփարանների ծածկույթները վերակառուցելիս կամ ուժեղացնելիս այն դեպքերում, երբ իրենց փաստացի ուղղաձիգ դեֆորմացիաները (ըստ շահագործման փորձի) գերազանցում են աղյուսակ 4-ում ցույց տրված սահմանային մեծություններին, դեֆորմացիաների գերազանցման թույլատրելիությունը վերակառուցումից (ուժեղացումից) հետպետք է լուծվի հաշվի առնելով գոյություն ունեցող ծածկույթների շահագործման փորձը:

5.7 Գրունտային հիմնատակերի սահմանային ուղղաձիգ դեֆորմացիաների գերազանցումը չթույլատրելու նպատակով, պետք է նախատեսել հետեւյալ միջոցառումները՝ քաղաքներում կամ փոքրացնելու բնական եւ շահագործման գործոնների վնասավոր ազդեցությունը թոփարանի ծածկույթի տակ գրունտի որպարենպատ առանձնահատկությունների վերացման համար:

- արհեստական հիմնատակերի եւ միջնաշերտերի հատուկ շերտերի սարքումը (ջրամեկուսիչ, կաթիլաբնդհատվող, ջերմամեկուսիչ, հակաաղմակալող, ամրամալորող եւ այլն),

- խոնավության փոփոխությանը զգայուն գրունտներից կազմված հարթակների ջրապաշտպան միջոցառումներ (մակերեսային ջրերի հոսն ավաիտվող թոփարանի տարածքի համապատասխան հորիզոնական եւ ուղղաձիգ հարթում, ջրիու-ցամաքորդային ցանցի սարքում):

Աղյուսակ 3

Օդանավի հիմնական հենարանի անիվների քանակը	Գրունտային հիմնատակի սեղմվող հաստաշերտի խորությունը ծածկույթի վերելից, մ, հիմնական հենարանի մեկ անիվի վրա բեռնվածքի դեպքում, կմ				
	250	200	150	100	50
1	5	4.5	4	3	2
2	6	6	5	4.5	4
4 եւ ավելի	6	6	6	5	5

Աղյուսակ 4

Թռիչքարանային ծածկույթներ	Հիմնատակի ուղղաձիգ դեֆորմացիաների սահմանային մեծությունները S ₀ , մ, համար		
	ԱԹՎԳ	Մայրուղային ԳՈՒ	ԳՈՒ, ՕԿ եւ այլն
Հիմնական, կոշտ ծածկույթով, բետոնե ամրանաբետոնե, միաձույլ երկաթբետոնե	0.02	0.03	0.04
Հավաքովի երկաթբետոնե	0.03	0.04	0.06
Հիմնական, ոչ կոշտ ծածկույթով	0.03	0.04	0.06
Թեթևացված, ոչ կոշտ ծածկույթով	0.04	0.05	0.08

Աղյուսակ 5

Հիմնատակի (լիքքի) գրունտը	Ստորգետնյա ջրերի մակարդակի նկատմամբ ծածկույթի մակերեսային նվազագույն բարձրացումը, մ, ճանապարհակալիմայական գոտիներում			
	II	III	IV	V
Միջին խոշորության ավազ	1.1	0.9	0.8	0.7
Մանր ավազ, կավավազ	1.6	1.2	1.1	1.0
Կավ, ավազակավ, ավազ եւ կավավազ փոշեկերպ	2.3	1.8	1.5	1.3

- գրունտային հիմնատակերի շինարարական հատկությունների բարելավում (տոփանումով խտացում, նստվածքային գրունտների նախնական թրչում, անբավարար հատկություններով գրունտների ամբողջովին կամ մասնակի փոխում եւ այլն), հաշվարկով որոշվող խորությամբ՝ ելնելով հիմնատակերի հնարավոր ուղղաձիգ դեֆորմացիայի մինչեւ թույլատրելի սահմանը փոքրացման պայմանից:

- գրունտների ամրապնդում, (քիմիական, էլեկտրաքիմիական, ջերմային եւ այլ եղանակներով):

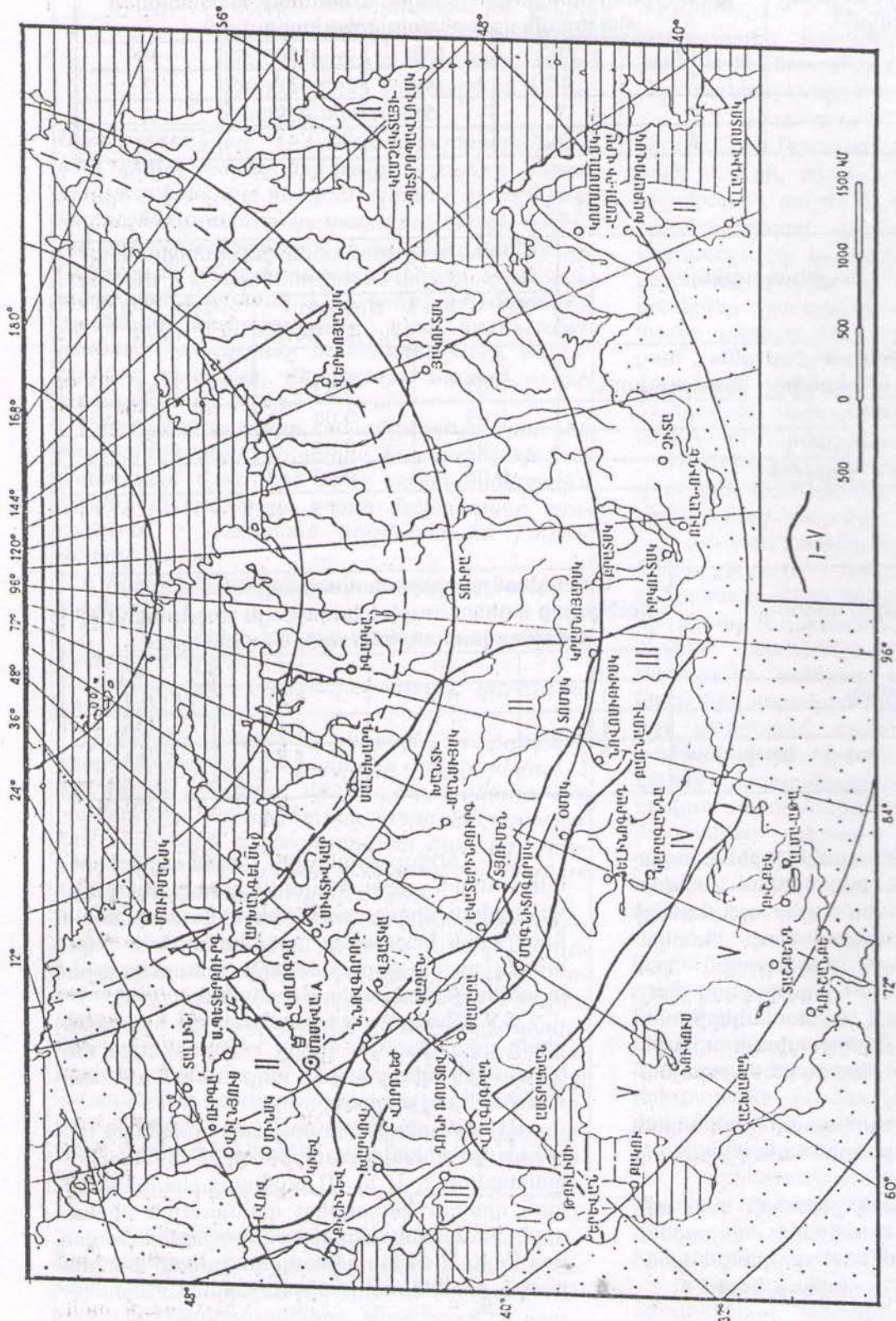
Հիմնատակի հատուկ շերտերի կամ անբարենպաստ հատկությունները վերացվածությամբ գրունտի սահմանները պետք է լինեն հեռու ծածկույթի եզրից ոչ պակաս, քան 3 մ:

5.8 Թռիչքարանային ծածկույթի տակ գրունտների անբարենպաստ հատկությունների վերացման միջոցառումների հիմնավորումը եւ նստվածքի հաշվարկը հանձնարարվում է կատարել ըստ թռիչքարանային շինարարության եւ նախագծման ամփոփ կանոնների (ԱԿ)*:

5.9 Ծածկույթի մակերեսային բարձրացումը ստորգետնյա ջրերի հաշվարկային մակարդակից պետք է լինի աղյուսակ 5-ում սահմանվածից ոչ պակաս:

Այն դեպքում, երբ սույն պահանջների կատարումը տեխնիկատնտեսապես աննպատակահարմար է, II եւ III ճանապարհակալիմայական գոտում կառուցվող գրունտային հիմնատակերում պետք է սարքել կաթիլաընդհատվող, իսկ IV եւ V ճանապարհակալիմայական գոտիներում - ջրամեկուսիչ միջնաշերտեր, որոնց

* մինչեւ թռիչքարանային շինարարության եւ նախագծման ամփոփ կանոնների ընդունումը, որպես հանձնարարելի նորմեր, պետք է օգտագործել չեղյալ համարված ~~FOCT~~ 2.05.08-85 եւ ~~FOCT~~ 3.06.06-88, սույն նորմերի պահանջներին չհակասող մասով: *Շուրթ* *Շուրթ*



Ճանապարհա-կլիմայական գոտիները իրենց մեջ ներառում են հետևյալ աշխարհագրական գոտիները. I - սուսդրաներ, անտառատունդրամեր եւ իսպերժառամած գրունտների տարածմանը անտառային գոտու հյուսիս-արեւմտյան մասը; II - առավել խոնավացված գրունտներով անտառներ; III - առանձին տարիներին առավել խոնավությամբ գրունտներով անտառատափաստանային; IV - ոչ բավարար խոնավությամբ գրունտներով տափաստանային; V - չորային կլիմայով եւ տարածված աղանագեցված գրունտներով անապատային եւ անապատա-տափաստանային:

Կուբանը եւ հյուսիսային Կովկասի արեւմտյան մասը հարկավոր է դասել III ճանապարհա-կլիմայական գոտու: Մեծավան ակի, Նախակովկասյան տափաստանները, բացառությամբ Կուբանից եւ հյուսիսային Կովկասի արեւմտյան մասից հարկավոր է դասել IV գոտու: Ծովի մակերեսու լից 1000 մ-ից վեր տեղակայված լեռնային շրջանները հնչյուն կունեն թի, ուսումնասիրված

Աղյուսակ 7

Կոնստրուկտիվ տարր, աշխատանքների տեսակ եւ վերահսկվող պարամետր	Նորմատիվային պահանջների մեծությունները նորմատիվային բեռնվածքների կարգերի համար		Վերահսկման մեթոդը
	ա/կ *, I, II եւ III	IV, V եւ VI	
1	2	3	4
Գրունտային հիմնատակեր, ԳԹՎԳ, ԹԳ գրունտային տարրեր 1 Արգավանդ շերտի հաստությունը	Ոչ ավելի 5% մեծությունները կարող են ունենալ շեղումներ նախագծայիններից մինչեւ մինուս 20%, մնացածը - մինչեւ մինուս 10%	Ոչ ավելի 10%	Մակարդակաչափում
2 Բարձրության նիշեր, ըստ առանցքի	Նույնը, մինչեւ + 30 մմ, մնացածը - մինչեւ + 20 մմ		” ” ” ” - - - - -
3 Երկայնական թեքություններ	Նույնը, մինչեւ + 0,02, մնացածը - մինչեւ + 0,01		Հաշվարկն ըստ կատարողական գեոդեզիական հանույթի արդյունքների
4 Լայնական թեքություններ	Նույնը, մինչեւ + 0,008, մնացածը - մինչեւ + 0,03		” ” ” ” - - - - -
5 Գրունտային շերտի խտությունը	Որոշումների արդյունքների ոչ ավել 10% արդյունքները կարող են ունենալ շեղումներ մինչեւ մինուս 2% մինչեւ մինուս 4% մնացածները - պետք է լինեն նախագծայիններից ոչ պակաս		ГОСТ 5180, թույլատրվում է օգտագործել արագացված եւ դաշտային արագընթաց մեթոդներ եւ սարքեր
6 Հավասարությունն ըստ առանցքի (3,0 մ երկարությամբ նշածողի տակ արանքը). ԳԹՎԳ-ում, ԹԳ-ի գրունտային տարրերում	Ոչ ավելի 2% որոշումների արդյունքները կարող են ունենալ արանքների արժեքներ մինչեւ 60 մմ, մնացածը - մինչեւ 30 մմ	Ոչ ավելի 5%	Ըստ ГОСТ 30412
գրունտային հիմնատակի վրա	Նույնը, մինչեւ 40 մմ, մնացածը մինչեւ 20 մմ		Ըստ ГОСТ 30412
7 ԳԹՎԳ առանցքով կետերի բարձրության նիշերի հանրահաշվական տարբերությունը 5, 10 եւ 20մ միջակայքով	Որոշումների ոչ ավելի 5 % արդյունքները կարող են ունենալ արժեքներ մինչեւ 60, 100, 160 մմ 75, 120 200 մմ մնացածը - մինչեւ 30, 50, 80 մմ		Մակարդակաչափում եւ հաշվարկ

* ա/կ - Արտակարգային նորմատիվային բեռնվածք

6.1.3 Թռիչքարանային ծածկույթները պետք է համապատասխանեն պահանջներին. օդանավերի թռիչքավայրէջքային գործողությունների անվտանգության եւ կանոնավորության կոնստրուկցիայի ամբողջությամբ եւ նրա բաղկացուցիչ տարրերի ամրության, հուսալիության եւ երկարակեցության (ապահովվում են ըստ ամրության հաշվարկով եւ շինարարական նյութերին ներկայացվող պահանջների

կատարումով) մակերեսային հարթության եւ խորքորոշության համաձայն աղյուսակ 8-ի շրջակա միջավայրի պաշտպանության համաձայն բաժին 9-ի: Նորմատիվային պահանջները, որոնք թռիչքարանային ծածկույթի յուրաքանչյուր շերտի շինարարության դեպքում պետք է կատարել եւ վերահսկել, ինչպես նաեւ վերահսկման մեթոդները բերված են աղյուսակ 8-ում:

Աղյուսակ 8

Կոնստրուկտիվ տարր, աշխատանքների տեսակը եւ վերահսկվող պարամետրը	Նորմատիվային բեռնվածքների կարգերի համար նորմատիվային պահանջների մեծությունները		Վերահսկման մեթոդը
	Ա/Կ, I, II եւ III	IV, V եւ VI	
1	2	3	4
<p>1 Արհեստական հիմնատակերի եւ ծածկույթների բոլոր շերտերը</p> <p>1.1 Յուրաքանչյուր շարքի առանցքով բարձրության միջերը</p> <p>1.2 Յուրաքանչյուր շարքի լայնական բեռությունը</p>	<p>Ոչ ավելի 5% որոշման արդյունքները կարող են ունենալ շեղումներ նախագծային մեծություններից մինչեւ 15 մմ, մնացածները - մինչեւ 5 մմ</p>	<p>Ոչ ավելի 10% որոշման արդյունքները կարող են ունենալ շեղումներ նախագծային մեծություններից մինչեւ 15 մմ, մնացածները - մինչեւ 5 մմ</p>	<p>Մակարդակաչափում</p> <p>Հաշվարկն ըստ կատարողական գեոդեզիական հանույթի</p>
<p>2 Հիմնատակեր, հարբեցնող միջնաշերտեր եւ ծածկույթներ (բացառությամբ հավաքովի բետոնյա)</p> <p>2.1 Տեղադրման շարքի լայնությունը. միաձույլ բետոնյա, ամրանաբետոնյա, երկաթբետոնյա ծածկույթների (հիմնատակերի) եւ մնացած բոլոր տիպերի հիմնատակերի ասֆալտաբետոնե ծածկույթների ու ավազացեմենտե խառնուրդից հարբեցնող միջնաշերտերի</p> <p>2.2 Ծածկույթների լայնական եւ երկայնական կարանների ուղղագծությունը</p> <p>2.3 Բոլոր տիպի ծածկույթների դեֆորմացիոն կանոնների փորակների լայնությունը</p> <p>2.4 Կոնստրուկտիվ շերտի հաստությունը ցեմենտաբետոնյա հիմնատակերի եւ բոլոր տիպերի ծածկույթների մնացած բոլոր տիպերի հիմնատակերի եւ ծածկույթների</p> <p>2.5 Ասֆալտաբետոնյա կոնստրուկտիվ շերտերի խտացման գործակիցները</p> <p>2.6 Բետոնի ամրությունը</p>	<p>Նույնը, մինչեւ +10 մմ, մնացածները - մինչեւ +5 մմ</p> <p>Նույնը, մինչեւ +20 մմ, մնացածը - մինչեւ +10 մմ</p>	<p>Չափումը չափիչ ժապավենով, չափերիզով</p> <p>Նույնը</p>	<p>Չափումը մետաղյա քանոնով շերտի եզրով</p> <p>Չափումը արանքաչափիչով կամ ձողակարկիմով</p> <p>Չափումը մետաղյա քանոնով շերտի եզրով</p> <p>Նույնը</p> <p>Ըստ ГОСТ 12801</p> <p>Ըստ ГОСТ 18105</p>
	<p>Ոչ ավելի 5% որոշման արդյունքները կարող են ունենալ ուղիղ գծից շեղումներ մինչեւ 8 մմ, մնացածները - մինչեւ 5 մմ 1 մ վրա (բայց ոչ ավելի 10 մմ 7,5 մ վրա)</p>	<p>Ոչ ավելի 10% որոշման արդյունքները կարող են ունենալ շեղումներ նախագծային մեծություններից մինչեւ մինուս 7,5%, մնացածները - մինչեւ մինուս 5%, բայց ոչ ավելի 10 մմ</p>	
	<p>Նույնը, մինչեւ մինուս 7,5%, մնացածները մինչեւ մինուս 5%, բայց ոչ ավելի 20 մմ</p>		
	<p>Նույնը, մինչեւ մինուս 0,03, մնացածները - մինչեւ մինուս 0,02</p>		
	<p>Ոչ ցածր ամրության նախագծային դասից</p>		

Աղյուսակ 8-ի շարունակությունը

1	2	3	4
2.7 Բետոնի սառնակայունությունը	Ոչ ցածր նախագծային տեսականիշից		Ըստ ՀՍ ԳՕՏ 10060.0 ՀՍ ԳՕՏ 10060.2 ՀՍ ԳՕՏ 10060.3
2.8 Հարթությունը շարքի առանցքով (3,0 մ երկարությամբ նշաձողի տակ արանքը).	Ոչ ավելի 2% որոշումների արդյունքները կարող են ունենալ արանքի մեծություններ մինչև 10 մմ	Ոչ ավելի 5% որոշումների արդյունքները կարող են ունենալ արանքի մեծություններ մինչև 14 մմ	Ըստ ԳՕՏ 30412
արհեստական հիմնատակերի բոլոր տիպի ծածկույթների եւ հարթեցնող միջնաշերտերի համար	5 մմ	7 մմ	
2.9 Շարքի առանցքով ծածկույթի բարձրության միջերի հանրահաշվական տարբերությունը (իրարից 5,10 եւ 20 մ հեռավորության վրա ետ ընկնող կետերի)	Նույնը, մինչև 6 մմ		Մակարդակաչափում եւ հաշվարկ
2.10 Միաձույլ կոշտ ծածկույթների կարաններում հարակից սալերի եզրերի գերազանցում. լայնական	մնացածները - 3 մմ		
երկայնական	Ոչ ավելի 10% որոշման արդյունքները կարող են ունենալ մեծություններ մինչև 6 մմ, մնացածները - մինչև 3 մմ	Ոչ ավելի 20% որոշման արդյունքները կարող են ունենալ մեծություններ մինչև 8 մմ, մնացածները - մինչև 5 մմ	Չափումները մետաղաքանոնով կամ ձողակարկինով
3 Նախապես լարված երկաթբետոնյա սալերից հավաքովի ծածկույթներ	Նույնը, մինչև 10 մմ, մնացածները - մինչև 3 մմ		Նույնը
3.1 Հարթությունը (3 մ երկարությամբ նշաձողի տակ արանքը)	Ոչ ավելի 2% որոշման արդյունքները կարող են ունենալ արանքների մեծություններ մինչև 10 մմ, մնացածները - մինչև 5 մմ	Ոչ ավելի 5% որոշման արդյունքները կարող են ունենալ արանքների մեծություններ մինչև 14 մմ, մնացածները - մինչև 7 մմ	Ըստ ԳՕՏ 30412
3.2 Հավաքովի ծածկույթների կարաններում եզրերի գերազանցումը. լայնական	Ոչ ավելի 10% որոշման արդյունքները կարող են ունենալ մեծություններ մինչև 6 մմ, մնացածները - մինչև 3 մմ		Չափումները մետաղաքանոնով կամ ձողակարկինով
երկայնական	Նույնը, մինչև 10 մմ, մնացածները - մինչև 5 մմ		
4 ԹՎԳ-ի, ԳՈՒ-ի, կառամատույցի եւ ԿՏ-ի իրենց առանցքներով ծածկույթների երկարությունը	Ոչ պակաս նախագծային մեծությունից		Չափումները չափիչ ժապավենով
5 ԹՎԳ-ի ծածկույթի հետ անիվի կաշման գործակիցը	Ոչ պակաս 0,45		Ըստ ԳՕՏ 30413 կամ АТТ-2 մեքենայով չափումները ծածկույթի թաց մակերեսային

6.1.4 Ծածկույթները ԱԹՎԳ-ի ԳՈՒ-ի, ԿՏ-ի կառամատույցներում, ԱԹՎԳ-ի ճակատներին հարող ամրացնող տեղամասերում եւ արգելման ծայրային գոտիների ծածկույթները պետք է նախատեսել կայուն՝ ավիաշարժիչներից գազաօդային շիթերի, ինչպես նաեւ տրանսպորտային եւ շահագործման միջոցների հնարավոր բեռնվածքների ազդեցությամբ:

6.1.5 Ամրակվող տեղամասերում ծածկույթների հաստությունը պետք է ընդունել հաշվարկով, բայց ոչ պակաս տվյալ նյութից կոնստրուկտիվ շերտի համար նվազագույն բույլատրելիից:

6.1.6 Նորմատիվային բեռնվածքների IV եւ ավելի բարձր կարգերով քաղաքացիական բռնիքարաններում օդանավերի ԱԹՎԳ-ից պատահական դուրս գալու դեպքում վնասվածքներից խուսափելու համար ԳՈՒ-ի ճամփեզրերի ամրակվող հատվածների, ԱԹՎԳ-ի ճակատներին կիպ մոտեցող ամրակման հատվածների, ինչպես նաեւ ջրիոս-ցամաքորդային ցանցի (ջրհորների, փակ ջրանցքների, վաբերի եւ այլն) կառուցվածքների շուրջը սալվածքների ԹԳ-ի գրունտային մակերեսային հետ կցորդումները պետք է սարքել պանդուսի ձեւով, ծածկույթի (ճամփեզրի) եզրը գրունտի մեջ հաշվարկով սահմանված խորությամբ խորացմամբ: Ընդ որում պանդուսի թեքությունը պետք է լինի ոչ ավելի 1:10:

6.2 Արհեստական հիմնատակեր

6.2.1 Արհեստական հիմնատակերի եւ ջերմամեկուսացնող շերտերի համար պետք է օգտագործել ծանր եւ մանրահատիկ բետոն՝ ըստ GOCT 26633, թեթեւ բետոն՝ ըստ GOCT 25820, կոշտ բետոնային խառնուրդներ՝ ըստ գործող նորմատիվային փաստաթղթերի, խիտ ծակոտեն, բարձրակոտեն ասֆալտաբետոն՝ ըստ GOCT 9128, չմշակված խճային, կոպճային եւ ավազային նյութեր՝ ըստ GOCT 25607, եւ մշակված անօրգանական՝ ըստ GOCT 23558, եւ օրգանական կապակցանյութերով, խիճ եւ կոպիճ՝ ըստ GOCT 3344, GOCT 23845, ավազ՝ ըստ GOCT 8736, ինչպես նաեւ այլ տեղական նյութեր:

Արհեստական հիմնատակերի բոլոր շերտերի նյութերը պետք է օժտված լինեն շինարարության շրջանի կլիմայական պայմաններին համապատասխանող սառնակայունությամբ: Սառնակայունության պահանջները բերված են աղյուսակ 9-ում:

6.2.3 Ամմիջապես կավային գրունտների վրա դրվող խոշորահատիկ նյութերից արհեստական ծածկույթներ սարքելու դեպքում պետք է նախատեսված լինի հակատղմանստվածքային միջնաշերտ, որը կբացառեր հիմնատակի գրունտի, այն խոնավանալիս, թափանցման հնարավորությունը ծակոտկեն նյութի շերտի մեջ:

Հակատղմանստվածքային միջնաշերտի հաստությունը պետք է լինի օգտագործվող հատիկային նյութերի առավել մեծ մասնիկի չափից ոչ պակաս, բայց ոչ ավելի փոքր 5 սմ:

6.2.4 Երկրորդ տիպի հիդրոերկրաբանական պայմաններով տեղանքի համար, երբ գրունտային հիմնատակը բաղկացած է ոչ ցամաքորդային գրունտներից (կավերից, ավազակավերից եւ փոշեման կավավազներից), արհեստական հիմնատակերի կոնստրուկցիաներում պետք է սարքել 7 մ/օր ոչ պակաս ծծանցման գործակցով նյութերից ցամաքորդային շերտեր: Խոշոր եւ միջին խոշորության ավազներից ցամաքորդային շերտի հաստությունը պետք է համապատասխանի աղյուսակ 10-ի տվյալներին:

Այլ նյութերից, այդ թվում սինթետիկ, ոչխուսված նյութերով միջնաշերտի օգնությամբ ցամաքորդային շերտի հաստությունը պետք է որոշել հաշվարկով:

6.2.5 Արհեստական հիմնատակերի կրող շերտերի ամրությունը պետք է լինի բավարար արհեստական հիմնատակերի շինարարության ընթացքում օգտագործվող կառուցման տրանսպորտից բեռնվածքներն ընդունելու համար:

6.3 Կոշտ ծածկույթներ

6.3.1 Կոշտ ծածկույթների շինարարությունը պետք է, որպես կանոն, իրականացնել սույն նորմերի եւ GOCT 26633 պահանջներին բավարարող ծանր բետոնից:

Թույլատրվում է կիրառել GOCT 26633 պահանջներին բավարարող մանրահատիկ բետոն, ընդ որում, ըստ սեղման ամրության, դասը այն միաշերտում կամ երկշերտ ծածկույթի վերին շերտում օգտագործելիս պետք է լինի ոչ ցածր B30-ից:

6.3.2 Բետոնի ըստ ամրության դասը ձգման ծռման դեպքում անհրաժեշտ է ընդունել աղյուսակ 11-ի տվյալներից ոչ ավելի ցածր:

6.3.3 Միաշերտ եւ երկշերտ ծածկույթների վերին շերտի համար ըստ սառնակայունության բետոնի տեսականիչը պետք է սահմանել նկար 2-ի քարտեզի համապատասխան:

Քարտեզում նշված շրջանների սահմաններում տեղադրված բռնիքարանների համար պետք է ընդունել ըստ սառնակայունության ավելի մեծ տեսականիչը:

Երկշերտ ծածկույթների ստորին շերտի համար բետոնի ըստ սառնակայունության տեսականիչը պետք է ընդունել առավել ցուրտ ամառային միջին ամսական ջերմաստիճանի դեպքում $^{\circ}\text{C}$.

0-ից մինչեւ մինուս 5՝ ոչ ավելի ցածր F50
մինուս 5-ից մինչեւ 15՝ ոչ ավելի ցածր F75
մինուս 15-ից ցածր՝ F100

Աղյուսակ 9

Արհեստական հիմնատակերի շերտերի նյութը	Նյութերի սառնակայունությունը, ոչ պակաս, ստավել ցուրտ ամսվա օդի միջին ամսական ջերմաստիճանի դեպքում, °C		
	մինուս 15-ից ցածր	մինուս 5-ից ցածր մինչև մինուս 15 ներառյալ	մինուս 5 եւ ավելի
Խիճ եւ խիճ կոպիճից	F50	F25	F15
Կոպիճ	F25	F15	F15
Խիճ, կոպիճ, ավազակոպճային, գրունտակոպճային եւ գրունտախճային խառնուրդներ, ամրապնդված օրգանական կապակցանյութերով	F25	F25	F15
Խիճ, մշակված անօրգանական կապակցանյութերով	F50	F25	F15
Կոպիճ, ավազակոպճային, գրունտակոպճային եւ գրունտախճային խառնուրդներ, ամրապնդված անօրգանական կապակցանյութերով, ավազացեմենտ եւ գրունտացեմենտ հիմնատակերի մասերում.			
վերին ստորին	F25 F15	F25 F15	F15 F10
Ավազակոպճային, գրունտակոպճային եւ գրունտախճային խառնուրդներ	F25	F15	F15
Մանրահատիկ բետոն, կերամզիտաբետոն, խարամաբետոն, վտիտ բետոն	F50	F50	F25

Ծանոթություն. հիմնարակի վերին մասին եւ դասվում սառման խորության տեղամասերի վերին կեսի սահմաններում գրնվող շերտերը, սյուրիկին՝ ծածկույթի մակերեսույթից հաշված սառման խորության ստորին կեսի սահմաններում գրնվող շերտերը:

Աղյուսակ 10

Բնական հիմնատակի գրունտ	Ցամաքուրդային շերտի նվազագույն ճանապարհակլիմայական գոտիների համար հաստությունը, սմ			
	I	II	III	IV
Կավ, ավազական	35	30/35	20/25	15
Փոշեման ավազակավ եւ կավավազ	50	40/50	30/35	15/20

Ծանոթություն - զծից առաջ նշված շերտի հաստությունը պետք է ընդունել ճանապարհակլիմայական գոտու հարավային մասում տեղաբաշխված շրջանի համար, զծից հետո - հյուսիսային մասերում:

Ծանոթություններ. 1 Արտաքին օդի հաշվարկային միջին ամսական ջերմաստիճանն ընդունվում է շինարարական կլիմայաբանության նորմատիվային փաստաթղթերի պահանջներին համապատասխան:

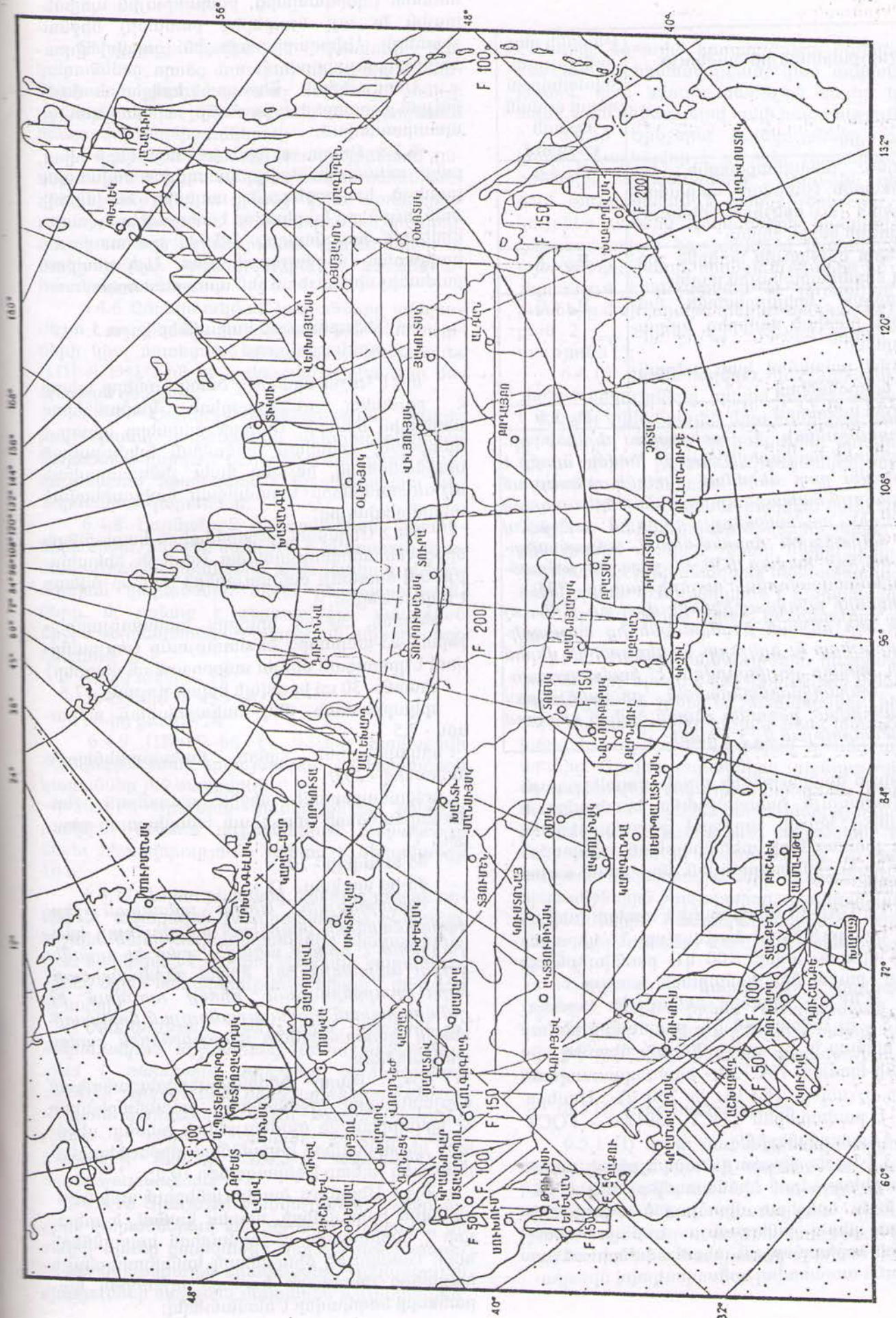
2 Եթե սյուրիկ շերտը չմուսն շրջանում մնում է բաց վիճակում, նա պետք է պարված լինի ջրամերժացնող կամ այլ պաշտպանիչ կազմություններով:

6.3.4 Ամրանի տեսակը եւ դասը պետք է սահմանել կախված ծածկույթի տեսակից, ամրանի նշանակությունից, ամրանային տարրերի

պատրաստման տեխնոլոգիայից եւ դրանց օգտագործման եղանակներից (չլարվող եւ լարվող ամրան):

Ամրանային պողպատների բնութագրերը հարկավոր է սահմանել բետոնե եւ երկաթբետոնե կոնստրուկցիաների նորմատիվային փաստաթղթերի պահանջներին համապատասխան:

6.3.5 Միաձույլ կոշտ շերտերի պահանջվող հաստությունը հարկավոր է սահմանել հաշվարկով:



Նկար 2 - Աղ 2 տարածքի շրջանացում, ըստ միաշերտու էկվիպրոյի վերին շերտի համար բեռնոմի պահանջ: Կող տարածվածությունը

Աղյուսակ 11

Թռիչքարանային ծածկույթ	Բետոնի ըստ ամրության նվազագույն դասը ձգման ծունան դեպքում
Բետոնե, ամրանաբետոնե, երկաթբետոնե (չլարված ամրանով) միաշերտ եւ երկշերտ միաձույլ ծածկույթի վերին շերտը	B ₁₆ 4,0
Երկշերտ ծածկույթի ստորին շերտը եւ ենթակարանային սալեր	B ₁₆ 2,8
Հավաքովի՝ երկաթբետոնե նախապես լարված սալերից, ամրանավորված լարային ամրանով կամ ամրանային ճոպաններով	B ₁₆ 4,0
ձողային ամրանով	B ₁₆ 3,6
<p><i>Ծանոթություններ. 1. Նախապես լարված երկաթբետոնե հավաքովի սալերի համար պետք է ապահովել ըստ սեղմման բերրոնի ամրության նվազագույն նախագծային դասին ներկայացվող լրացուցիչ պահանջները. լարային ամրանով կամ ամրանային ձուլաններով ամրանավորված սալերի համար B30 եւ չողային ամրաններով ամրանավորված սալերի համար - B25:</i></p> <p><i>2 Անիվների պնեմատիկների վրա 0,6 ՄՊա ոչ ավելի օդի ձևման բեռնվածքներից հաշվարկված միաշերտ եւ երկշերտ ծածկույթների վերին շերտի համար թույլատրվում է, համապարասխան փոխնիկարներեական ցուցանիշներով հիմնավորված, ընդունել բերուն ծունան դեպքում չզման ամրության B₁₆ 3,2 դասի:</i></p>	

Կոշտ ծածկույթների շերտի առավելագույն եւ նվազագույն հաստությունը հարկավոր է նշանակել, հաշվի առնելով բետոնատեղադրային լրակազմերի տեխնիկական հնարավորությունը եւ շինարարության ընդունված տեխնոլոգիան:

6.3.6 ՊԱԳ-14 տիպարային սալերի հավաքովի ծածկույթները հարկավոր է կիրառել անիվի վրա ոչ ավելի 100 կՆ բեռնվածքների համար՝ բազմանիվ հենարանի համար եւ ոչ ավելի՝ 170 կՆ միանիվ հենարանի համար, ՊԱԳ-18 - ոչ ավելի 140 կՆ բազմանիվ հենարանի համար եւ ոչ ավելի 200 կՆ միանիվ հենարանի համար, ՊԱԳ-20 - համապատասխանաբար ոչ ավելի 180 կՆ եւ 250 կՆ: Սալերը պետք է բավարարեն ГОСТ 25912.0 - ГОСТ 25912.4 պահանջներին:

6.3.7 Կոշտ միաձույլ ծածկույթների սալերի եւ արհեստական հիմնատակերի միջուկ, ինչպես նաեւ երկշերտ միաձույլ ծածկույթների շերտերի միջուկ անհրաժեշտ է նախատեսել շերտերի հորիզոնական տեղաշարժերի անկասխտությունն ապահովող կոնստրուկտիվ միջոցա-

ռուներ (պերզամիսից, քաղանքային պոլիմերային եւ այլ նյութերից բաժանիչ միջնաշերտեր): Ավազաբխտումային գորգի կիրառումը չի թույլատրվում:

Սերտաման մեթոդով երկշերտ ծածկույթներ սարքելիս բաժանիչ միջնաշերտ չի պատրաստվում:

6.3.8 Բոլոր տիպի հիմնատակերի վրա, բացի ավազայիններից, կառուցվող նախապես լարված երկաթբետոնե սալերից հավաքովի ծածկույթները հարկավոր է տեղադրել ավազեմենտե խառնուրդից 3-5 սմ հաստությամբ հարթեցնող միջնաշերտի վրա: Այդ դեպքում բաժանիչ միջնաշերտ չեն պատրաստում:

6.4 Դեֆորմացիոն կարաններ կոշտ ծածկույթներում

6.4.1 Կոշտ միաձույլ ծածկույթները պետք է բաժանել դեֆորմացիոն կարաններով առանձին սալերի: Սալերի չափերը պետք է սահմանել կախված տեղական կլիմայական պայմաններից, ինչպես նաեւ շինարարական աշխատանքների կատարման նախատեսված տեխնոլոգիայից:

6.4.2 Սեղմման դեֆորմացիոն կարանների միջուկ հեռավորությունները (սալերի երկարությունը) միաձույլ ծածկույթների համար չպետք է գերազանցեն, մ.

բետոնե, 30 սմ պակաս հաստությամբ - շերտի 25-ապատիկ հաստությունը (թույլատրվում է կտրացում մինչեւ ամբողջական մետրեր) բետոնե, 30 սմ եւ ավելի հաստությամբ - 7,5 երկաթբետոնե, մեկ մակարդակում ամրանով - 7,5

երկաթբետոնե երկու մակարդակներում ամրանով - 20,0

ամրանաբետոնե միջին ամսական ջերմաստիճանների տարեկան ամպլիտուդի դեպքում °C

- 45 եւ ավելի - 10
- 45-ից պակաս - 15

Ծանոթություն. Միջին ամսական ջերմաստիճանների տարեկան ամպլիտուդը հաշվարկվում է որպես առավել փաթ եւ առավել ցուրտ ամիսների օդի միջին ջերմաստիճանների տարբերություն, որոնք որոշվում են շինարարական կլիմայաբանության նորմատիվային փաստաթղթերի պահանջներին համապատասխան:

6.4.3 Բարդ ինժեներատեխնիկական պայմաններով շրջաններում ամրանաբետոնե եւ երկաթբետոնե ծածկույթների համար սեղմման դեֆորմացիոն կարանների միջուկ հեռավորությունը չպետք է գերազանցի 10 մ:

6.4.4 Միաձույլ ծածկույթներում տեխնոլոգիական կարանները, որպես կանոն, հարկավոր է համատեղել դեֆորմացիոն կարանների հետ: Ծածկույթի միատեսակ կոնստրուկցիայի հարակից գոտիների համար լայնական կարանները հարկավոր է համատեղել:

Տեխնոլոգիականին է դասվում այն կարանները, որոնց պատրաստումը պայմանավորվում է բետոնադարսող մեքենայի բռնիչի լայնությամբ եւ շինարարական պրոցեսում հնարավոր ընդմիջումներով:

6.4.5 Կոշտ միաձույլ ժածկույթներում ընդարձակման կարանների պատրաստման անհրաժեշտությունը եւ դրանց միջեւ հեռավորությունը հարկավոր է հիմնավորել հաշվարկով, հաշվի առնելով կլիմայական պայմանները եւ ժածկույթների կառուցվածքային առանձնահատկությունները:

6.4.6 Ընդարձակման կարանները անհրաժեշտ է սարքել այլ շինություններին ժածկույթների կիպ մոտեցման դեպքում, ինչպես նաեւ ԳՈՒ-ն ԹՎԳ-ին եւ կառամատույցին կիպ մոտեցման դեպքում:

6.4.7 Սալերի հորիզոնական շարժը խոչընդոտող կցվանքային միացություններով նախապես լարված սալերով հավաքովի ժածկույթներում հարկավոր է իրականացնել դեֆորմացիոն կարաններ:

6.4.8 Լայնական դեֆորմացիոն կարանների միջեւ, ինչպես նաեւ ԿՍ-ի եւ հատուկ նշանակության հարթակների երկայնական դեֆորմացիոն կարանների միջեւ հեռավորությունները, մ, չպետք է գերազանցեն ամսական միջին ջերմաստիճանի տարեկան ամպլիտուդի դեպքում $^{\circ}\text{C}$.

- 45-ից ավելի - 12
- 30-ից մինչեւ 45 - 18
- 30-ից ցածր - 24

6.4.9 ԱԹՎԳ-ին եւ ԳՈՒ-ի հավաքովի ժածկույթներում երկայնական դեֆորմացիոն կարաններ չեն սարքվում:

6.4.10 Երկշերտ ժածկույթների բետոնե ստորին շերտում դեֆորմացիոն կարանների միջեւ հեռավորությունը չպետք է գերազանցի 10 մ:

6.4.11 Վտիտ բետոնից, կերամզիտաբետոնից եւ ավազային (մանրահատիկ) բետոնից, ինչպես նաեւ խարամաբետոնից հիմնատակերում հարկավոր է սարքել սեղմման կարաններ, որոնց միջեւ հեռավորությունը պետք է լինի 15 մ ոչ ավելի:

Ծանոթություն. Եթե չնռան շրջանում շինարարական աշխատանքներում նախապեսվում է ընդմիջում, երկշերտ ժածկույթների ստորին շերտերում եւ հիմնապակերում դեֆորմացիոն կարանների միջեւ հեռավորությունը պետք է ընդունել ինչպես բետոնե ժածկույթների համար՝ 6.4.2-ի պահանջներին համապատասխան:

6.4.12 Միաշերտ ժածկույթների դեֆորմացիոն կարաններում անհրաժեշտ է կիրառել մի սալից մյուսը բեռնվածքի փոխանցումն ապահովող կցվանքային միացումներ: Կցվանքային միացումներ սարքելու փոխարեն թույլատրվում

է սալերի եզրային հատվածներն ուժեղացնել, հաշվարկով հիմնավորված, կամ ամրանավորումով, կամ ենթակարանային սալեր կիրառելով, կամ մեծացնելով սալի հաստությունը:

6.4.13 Երկշերտ ժածկույթները, որպես կանոն, հարկավոր է սարքել շերտերում կարանների համատեղմամբ: Առանձին դեպքերում թույլատրվում է սարքել երկշերտ ժածկույթներ առանց կարանների համատեղման (չհամատեղված կարաններով համարվում են այն ժածկույթները, որոնցում ստորին եւ վերին շերտերում երկայնական եւ լայնական կարանները փոխադարձ տեղաշարժված են ավելի քան 2 t_{sup} , որտեղ t_{sup} - վերին շերտի հաստությունն է):

6.4.14 Համատեղված կարաններով երկշերտ ժածկույթները, որպես կանոն, հարկավոր է սարքել կցվանքային միացումներով: Թույլատրվում է սարքել կցվանքային միացումներ միայն վերին շերտում երկայնական եւ լայնական կարաններում:

6.4.15 Առանց համատեղված կարաններով երկշերտ ժածկույթներում վերին շերտի ստորին գոտին ստորին շերտի կարանների վրա հարկավոր է ամրանավորել համապատասխան հաշվարկով: Թույլատրվում է ամրանավորումը փոխարինել վերին շերտի հաստության մեծացմամբ:

6.4.16 Կոշտ ժածկույթների դեֆորմացիոն կարանները պետք է պաշտպանված լինեն մակերեսային ջրերի եւ շահագործման հեղուկների բավանցումից, ինչպես նաեւ ավազներով, խճով եւ այլ կոշտ նյութերով դրանց ախտոտումից: Որպես կարանների լցանյութ պետք է օգտագործվեն դեֆորմատիվության, բետոնին հարակցման ջերմաստիճանակայունության, քիմիական կայունության, ավիացիոն անիվների պնեմատիկ կաշտության եւ հոգնածության դեֆորմացիաների գերատեսչական, պահանջներին բավարարող, դրանց կիրառման պայմաններին համապատասխանող տաք եւ սառը կիրառմամբ հատուկ հերմետիկացնող նյութեր:

Նյութերը - կարանների լցանյութերը, չպետք է փոխեն իրենց շահագործման հատկությունները ավիաշարժիչների տաք գազաօդային շիբերի կարճատեւ ազդեցության դեպքում:

6.5 Ոչ կոշտ ժածկույթներ

6.5.1 Ոչ կոշտ ժածկույթները սարքում են բազմաշերտ: Շերտերի պահանջվող հաստությունը հիմնավորում են հաշվարկով: Կոնստրուկտիվ շերտի (խտացված վիճակում) նվազագույն թույլատրելի հաստությունը ընդունում են համաձայն աղյուսակ 12-ի:

Աղյուսակ 12

Ոչ կոշտ ծածկույթի եւ արհեստական հիմնատակի կոնստրուկտիվ շերտի նյութը	Շերտի նվազագույն հաստութունը, սմ
Ասֆալտաբետոն՝ օդանավերի անիվների պնեմատիկում օդի ներքին ճնշման դեպքում, ՄՊա, (կգս/սմ ²):	
0,6 (6)-ից պակաս	5
0,6(6)-ից մինչեւ 0,7(7)	7
0,7 (7)-ից բարձր մինչեւ 1,0 (10)	9
1,0 (10)-ից բարձր	12
Խիճ, կոպիճ, գրունտներ՝ մշակված կապակցանյութերով	8
Խիճ, ներծծման եղանակով օրգանական կապակցանյութերով մշակված	8
Գրունտներ եւ թույլ ամրությամբ քարանյութեր, մշակված հանքային կապակցանյութերով	15
Խիճ կամ կոպիճ, կապակցանյութերով չմշակված եւ ավագե հիմնատակերի վրա տեղադրվող	15
<i>Ծանոթություններ. 1 Հանքային նյութի շերտում օգտագործվող խոշոր ֆրակցիայի հասիկի առավելագույն չափը պետք է լինի փոքր կոնստրուկտիվ շերտի հաստությունից ոչ պակաս քան 1,5 անգամ:</i>	
<i>2 Թույլատրվում է ասֆալտաբետոն 9-12 սմ հաստությամբ շերտերի երկու շերտով սարքում, նույն որակի խառնուրդից, դրանց միջեւ շաղկապումն ապահովելու պայմանի դեպքում:</i>	

6.5.2 Ասֆալտաբետոնն շերտերի ընդհանուր հաստությունը անօրգանական կապակցանյութերով մշակված նյութերից հիմնատակերի վրա պետք է լինի աղյուսակ 13-ում բերվածներից ոչ պակաս:

Աղյուսակ 13

Առավել ցուրտ ամսվա օդի միջին ամսական ջերմաստիճանը, °C	Անօրգանական կապակցանյութերով մշակված նյութերից հիմնատակերի վրա եւ ցեմենտաբետոնից ծածկույթների վրա ասֆալտաբետոնն շերտերի ընդհանուր նվազագույն հաստությունը, սմ					
	ԱԹՎԳ-ի, մայրուղային ԳՈՒ-ի վրա			Թռիչքարանի մնացած հատվածների վրա		
	Նորմատիվային բեռնվածքների կարգի դեպքում					
	ա/կ* I,II	III,IV	V,VI	ա/կ I,II	III,IV	V,VI
Մինուս 5 եւ ավելի	9	7	7	9	7	6
Մինուս 5-ից ցածր մինչեւ մինուս 15	12	9	7	9	7	6
Մինուս 15-ից ցածր կամ ջերմաստիճանի °C-ի միջով տարեկան 50 անգամից ավելի անցումների քիվը	16	13	7	12	9	7

*) ա/կ - արտակարգային նորմատիվային բեռնվածք

6.5.3 Ասֆալտաբետոնն ծածկույթները անհրաժեշտ է իրականացնել, ԳՕՇ 9128 պահանջներին բավարարող, ասֆալտաբետոնն խառնուրդներից կամ գործող նորմատիվային փաստաթղթերին համապատասխան պոլիմեր ասֆալտաբետոնն խառնուրդներից:

6.5.4 Ասֆալտաբետոնն ծածկույթների վերին շերտերը հարկավոր է սարքել խիտ խառնուրդներից, ստորինները - խիտ կամ ծակոտ կեն խառնուրդներից: Չի թույլատրվում ծակոտ կեն ասֆալտաբետոնն խառնուրդների օգտագործումն այն հիմնատակերի վրա, որոնք իրենցից ներկայացնում են ջրահեստ շերտ:

6.5.5 III եւ ավելի բարձր նորմատիվային կարգերի բեռնվածքների տակ ոչ կոշտ ծածկույթների վերին շերտերում հարկավոր է կիրառել ըստ ամրության I տեսականիշի խիտ ասֆալտաբետոնն (կամ պոլիմեր-ասֆալտաբետոնն) խառնուրդներ, IV կարգի բեռնվածքների տակ - II-ից ոչ ցածր տեսականիշի, V եւ VI կարգերի բեռնվածքների տակ - III-ից ոչ ցածր տեսականիշի:

6.5.6 Սառը ասֆալտաբետոնն խառնուրդները թույլատրվում է կիրառել միայն ԳՈՒ-ում, կառամատույցներում եւ ԿՏ-ում IV եւ ցածր կարգերի բեռնվածքների տակ՝ համապատասխան տեխնիկատնտեսական հիմնավորման դեպքում:

6.5.7 Ասֆալտաբետոնն խառնուրդների տիպը եւ բիտումի համապատասխան տեսականիշը պետք է ընդունել ԳՕՇ 9128 եւ ԳՕՇ 22245 համապատասխան եւ հաշվի առնելով կլիմայական պայմանները:

6.5.8 IV եւ բարձր նորմատիվային կարգի բեռնվածքների տակ ասֆալտաբետոնն ծածկույթները պետք է տեղադրել կապակցանյութերով մշակված նյութերից արհեստական հիմնատակերի վրա:

6.6 Գոյություն ունեցող ծածկույթների ուժեղացումը

6.6.1 Թռիչքարանցները վերակառուցելիս գոյություն ունեցող ծածկույթների ուժեղացման անհրաժեշտությունը եւ մեթոդը պետք է սահմանել հաշվի առնելով թռիչքարանցի նշանակվող դասը եւ նորմատիվային բեռնվածքի կարգը, ինչպես նաեւ կախված գոյություն ունեցող ծածկույթի, արհեստական եւ բնական հիմնատակերի եւ ջրհորդա-ցամաքորդային ցանցի վիճակից, տեղական հիդրոտերկրաբանական պայմաններից, գոյություն ունեցող ծածկույթների եւ հիմնատակերի նյութերի բնութագրերից, ծածկույթի մակերեսային բարձունքային դիրքը:

6.6.2 Ուժեղացման շերտի պահանջվող հաստությունը պետք է սահմանվի հաշվարկով, հաշվի առնելով գոյություն ունեցող ծածկույթի փաստացի կրողունակությունը: Ընդ որում գոյություն ունեցող ծածկույթների եւ հիմնատակերի հաշվարկային բնութագրերը հարկավոր է, որպես կանոն, որոշել փորձարկումների տվյալների հիման վրա:

Ծանոթություն. այն դեպքերում, երբ փորձարկումների կատարումը հնարավոր չէ, թույլատրվում է գոյություն ունեցող ծածկույթների կոնստրուկտիվ շերտերի հաշվարկային բնութագրերը որոշել ըստ նախագծի փվյալների, հաշվի առնելով թռիչքարանցային ծածկույթների փարբեր փիպերի եւ փեսակների փեխնիկական վիճակի զանգվածային փվյալների վիճակագրական մշակման հիման վրա սահմանված քայքայման դասը:

6.6.3 Ծածկույթներն ուժեղացնելիս հարկավոր է նախապես վերացնել գոյություն ունեցող կոնստրուկցիաների թերությունները, ինչպես նաեւ վերականգնել ջրհորդացամաքորդային ցանցը: Ցանցի բացակայության դեպքում՝ լուծել մրա կառուցման անհրաժեշտության հարցը: Թույլատրվում է կատարել գոյություն ունեցող կոշտ ծածկույթների վերին շերտի հատվածացում:

6.6.4 Կոշտ ծածկույթները կարող են ուժեղացվել բոլոր տիպերի կոշտ ծածկույթներով եւ ասֆալտաբետոնով, ելնելով գոյություն ունեցող ծածկույթների կրողունակության առավել արդյունավետ օգտագործումից, հաշվի առնելով կոնկրետ պայմանները:

6.6.5 Հավաքովի ծածկույթները հավաքովի սալերով ուժեղացնելիս, ուժեղացման շերտի կարանները գոյություն ունեցող ծածկերի կարանների նկատմամբ հարկավոր է տեղաշարժել ոչ պակաս քան 0,5 մ երկայնական եւ 1 մ լայնական կարանների համար:

6.6.6 Միաձույլ կոշտ ծածկույթները միաձույլ բետոնով, ամրանաբետոնով կամ երկաթբետոնով ուժեղացնելիս, պետք է բավարարվեն համաձայն 6.3.7, 6.4.13-6.4.15 երկշերտանի ծածկույթներին ներկայացվող պահանջները:

Երկուսից ավելի թվով շերտերի դեպքում հարկավոր է ընդունել ստորին այն շերտը, որը տեղակայված է ամսիջապես վերինի տակ, իսկ մնացած շերտերը դիտարկել ինչպես արհեստական հիմնատակեր:

6.6.7 Հավաքովի, նախապես լարված երկաթբետոնե սալերով կոշտ ծածկույթներն ուժեղացնելիս, հիմնատակի հետ սալի հպումն ասպիտակելու համար, գոյություն ունեցող ծածկույթի եւ հավաքովի սալերի միջեւ հարկավոր է անպայման պատրաստել ավազաբետոնե հարթեցնող շերտ, 3 սմ ոչ պակաս հաստությամբ, անկախ գոյություն ունեցող ծածկույթի հարթությունից: Այդ դեպքում բաժանիչ միջնաշերտ չեն սարքում:

6.6.8 Կոշտ ծածկույթներն ուժեղացնելիս ասֆալտաբետոնե շերտերի ընդհանուր նվազագույն հաստությունը պետք է համապատասխանի աղյուսակ 13-ի պահանջներին: Ասֆալտաբետոնով կոշտ ծածկույթների ուժեղացման համար բոլոր շերտերում օգտագործվում են միայն խիտ ասֆալտաբետոնե խառնուրդներ:

6.6.9 Ոչ կոշտ ծածկույթների ուժեղացումը կարող է իրականացվել բոլոր տիպերի ոչ կոշտ եւ կոշտ ծածկույթներով:

6.6.10 Գոյություն ունեցող կոշտ ծածկույթներն ասֆալտաբետոնով ուժեղացնելիս, հարկավոր է կիրառել կոնստրուկտիվ միջոցառումներ (ամրանավորում, ասֆալտաբետոնում դեֆորմացիոն կարանների պարուրակում եւ այլն), ուղղված նվազեցնելու ուժեղացման շերտում եւ հարթեցնող շերտում անդրադարձած ճաքերի առաջացման հնարավորությունը:

6.7 Ծածկույթների ամրության հաշվարկի ընդհանուր սկզբունքները

6.7.1 Թռիչքարանցների ծածկույթները, ներառյալ արհեստական հիմնատակերի շերտերը, պետք է հաշվարկել ըստ սահմանային վիճակների մեթոդի, օդանավերից ուղղաձիգ բեռնվածքների բազմակի ազդեցության տակ, որպես բազմաշերտ կոնստրուկցիաներ, տեղադրված առաձգական հիմնատակի վրա:

Ասֆալտաբետոնե ծածկույթները, բացի դրանից, հարկավոր է հաշվարկել ավիաշարժիչների զազաօդային շիթերից աերոդինամիկական բեռնվածքների ընկալման տակ, եթե ծածկույթի հետ շփման գոտում շիթի միջին արագությունը հավասար կամ ավելին է 100 մմ/վրկ:

Կոշտ ծածկույթների հաշվարկային սահմանային վիճակներ համարվում են.

բետոնե եւ ամրանաբետոնե - սահմանային վիճակն ըստ ամրության,

չլարված ամրանով երկաթբետոնե - սահմանային վիճակն ըստ ամրության, ճաքերի բացման եւ գրունտային հիմնատակերի վրա ճնշման,

լարված ամրանով երկաթբետոնե - սահմանային վիճակն ըստ ճաքերի գոյացման եւ գրունտային հիմնատակերի վրա ճնշման:

Ոչ կոշտ ծածկույթներում հաշվարկային սահմանային վիճակներ համարվում են.

հիմնական տիպի ծածկույթների համար - սահմանային վիճակներ, ըստ ամբողջ կոնստրուկցիայի հարաբերական ճկվածքի եւ սաֆալտաբետոնից շերտերի ըստ ամրության,

թեթևացված տիպի ծածկույթների համար - սահմանային վիճակն ըստ ամբողջ կոնստրուկցիայի հարաբերական ճկվածքի:

6.7.2 Քաղաքացիական ավիացիայի թռիչքարանձների ծածկույթների կոնստրուկցիաները հարկավոր է հաշվարկել նորմատիվային բեռնվածքների տակ, որոնց կարգերը եւ պարամետրերը բերված են աղյուսակ 14-ում (ինքնաթիռների համար) եւ աղյուսակ 15-ում (ուղղաթիռների համար):

Աղյուսակ 14

Թռիչքարանձների համար նորմատիվային բեռնվածքի կարգը	Ինքնաթիռի հիմնական (պայմանական) հենարանի վրա F _n նորմատիվային բեռնվածքը, կՆ	Անիվների պնեւմատիկներում օդի ներքին Pa ճնշումը, ՄՊա	Հիմնական հենարան
ա/կ	850		
I	700		
II	550	1,0	Չորսանիվային
III	400		
IV	300		
V	80	0,6	Մեկանիվային
VI	50	0,4	

Ծանոթություններ. 1 Չորսանիվային հենարանի պնեւմատիկների միջեւ հեռավորություններն ընդունված են հավասար 70 սմ հարսակից անիվների միջեւ եւ 130 սմ - անիվների շարքերի միջեւ:

2 III եւ IV կարգերի նորմատիվային բեռնվածքները բույլարվում է փոխարինել մեկ անիվային հիմնական հենարանի բեռնվածքներով եւ ընդունել համապարաստիասնաբար 170 եւ 120 կՆ, իսկ անիվների պնեւմատիկների ճնշումը V եւ VI կարգերի նորմատիվային բեռնվածքների համար - հավասար 0,8 ՄՊա:

3 ԱԹՎԳ-ի ճակարակողմերին հարող սալվածքների եւ ուժեղացվող հարվածամասերի ծածկույթների համար, նորմատիվային բեռնվածքը բազմապարկվում է 0,5 գործակցով:

Աղյուսակ 15

Ըստ թռիչքային զանգվածի ուղղաթիռների կարգը	Հիմնական (պայմանական) հենարանի վրա նորմատիվային բեռնվածքը F _n , կՆ	Անիվների պնեւմատիկներում օդի Hf ներքին ճնշումը, ՄՊա
Ծանր	170	0,7
Միջին	60	0,6
Թեթև	20	0,4

Ծանոթություններ. 1 Հիմնական հենարան - մեկանիվային

2 Ուղղաթռիչքարանձներին եւ դրանց փարրերին կոնստրուկտիվ պահանջներ նշանակելիս, ծանր ուղղաթիռների բեռնվածքները (15 տ ավելի թռիչքային զանգվածով) հավասարեցվում են III կարգի նորմատիվային բեռնվածքներին, միջին (5 մինչև 15) - V կարգի, թեթև (5 տ-ից պակաս) - VI կարգի:

ԱԹՎԳ-ի ճակատակողմերին հարող սալ-վածքների եւ ուժեղացվող տեղամասերի ծածկույթների հաստությունը հարկավոր է հաշվարկել, ինչպես Դ խմբի տեղամասերի համար, հաշվի առնելով աղյուսակ 14-ի 3-րդ ծանոթությունը:

6.7.6 Թռիչքարանցների ծածկույթների ամրության հաշվարկները կատարվում են թռիչքարանցների նախագծման եւ շինարարության վերաբերյալ ԿԺ-ին համապատասխան:

7 ՋՐԱՒԵՆՈՒՄՍԱՆ ԵՎ ՅԱՄԱԲՈՒՐԿԻ ՀԱՍԱԿԱՐԳԵՐ

7.1 Թռիչքարանցներում, մակերեսային եւ ստորգետնյա ջրերի հավաքման եւ հեռացման համար, կախված կլիմայական եւ երկրաբանական պայմաններից, հարկավոր է իրականացնել ջրահեռացման եւ ցամաքորդային համակարգեր:

7.2 Ջրահեռացման համակարգերը հարկավոր է նախատեսել թռիչքարանցների կալային գրունտներով տեղամասերի համար, ինչպես նաեւ ողողաքայքայման վտանգի պայմաններում (էրոզիայի ենթարկված գրունտների տեղանքի նշանակալի թեքության, տեղատարափային բնույթի մտովածքի առկայության դեպքում) դասավորվող տեղամասերի համար:

Ավազային, կավավազային եւ այլ լավ գտող գրունտներով տեղամասերի համար, ինչպես նաեւ V ճանապարհակլիմայական գոտում, ջրահեռացման համակարգերը պետք է նախատեսել ընտրովի:

7.3 Ջրահեռացման համակարգերի (խողովակների, վաքերի, առուների) տարրերի լայնական հատվածքների չափերը եւ իրենց նախագծային թեքությունները սահմանվում են հիդրավիկ հաշվարկի հիման վրա: Ջրահեռացման եւ ցամաքորդային համակարգերի խողովակների տեղադրման խորությունը սահմանվում է շահագործման բեռնվածքների ազդեցությունից, դրանց ըստ ամրության հաշվարկի հիման վրա:

7.4 Ջրահեռացման եւ ցամաքորդային համակարգերի ուրվագծերը եւ կոնստրուկտիվ լուծումները հարկավոր է ընդունել, կախված թռիչքարանցի դասավորման ճանապարհակլիմայական գոտուց, ըստ մակերեսային հոսի խոնավության աստիճանի տեղանքի տիպից, գրունտների տեսակից, հատկությունից եւ վիճակից, տեղագրական եւ այլ տեղական պայմանների՝ թռիչքարանցների նախագծման եւ շինարարության ԿԺ-ին համապատասխան:

7.5 Անհրաժեշտ է ապահովել ջրերի արտաթողումը ջրաքաշող շերտից, ինչպես նաեւ վերջիններիս պաշտպանությունը ստորգետնյա ջրերի մուտքից կամ ծածկույթին հարակից տարածքների վերնաջրերից:

7.6 Ջրահեռացման եւ ցամաքորդային

համակարգերն իրականացնելիս հարկավոր է կապարկել ջրամատակարարման եւ կոյուղարտաքին ցանցերի եւ կառուցվածքների պատերի նորմատիվային փաստաթղթերի պահանջներով, ինչպես նաեւ անհրաժեշտ է հաշվառնել թռիչքարանցի տարրերի զարգացման հեռանկարները եւ պահպանել հետեւի կանոնները.

- ջրահեռացման եւ ցամաքորդի գծային կառուցվածքների երկարությունը պետք է լինի նվազագույնը,

- թռիչքարանցային ծածկույթների տարրերի հավաքիչների միջադիրը թույլատրվում է բացառության կարգով,

- ջրահեռացման եւ ցամաքորդային համակարգերից ջրի էջը պետք է կատարվի բնական ջրատարուղու մեջ կամ ռելիեֆի մակերեսի վրա, ընդ որում պետք է կատարվի 9-րդ բաժնում շարադրված շրջակա միջավայր պահպանության պահանջները:

7.7 Ջրահեռացման եւ ցամաքորդային համակարգերը կարող են ներառել հետեւյալ տարրերը. լեռնային առուները, ծածկույթներում բաց վաքերը, գրունտային վաքերը, դրոշմային, անձրեւընդունիչ եւ հնահուն հարկերը, հավաքիչները, ջրաքաշող շերտերը, արտաքին եւ էկրանավորող ցամաքորդախողովակները, խողովակածեւ տարաթողումները չորուցուցիչները, որոնց նախագծումը պետք է կատարվի թռիչքարանցների շինարարության նախագծման ԿԺ-ի պահանջներին համապատասխան:

7.8 Գրունտային վաքի առանցքը պետք է տեղադրված լինի ԱԹՎԳ-ի ծածկույթներից ոչ պակաս 25 մ, ԳՈՒ- ոչ պակաս 10 մ հեռավորության վրա:

7.9 Հավաքիչները հարկավոր է դասավորել թռիչքարանցային ծածկույթների եզրերի երկարությամբ դրանցից 10-ից մինչեւ 15 մ հեռավորության վրա:

7.10 Հավաքիչների խողովակների տեղադրման խորությունը (գրունտի մակերեսային մինչեւ թաղազագաթի հեռավորությունը) պետք է ընդունել ձյունից ազատ մակերեսային դեպքում գրունտների սառչման խորությունից պակաս:

1,5 մ ավելի սառչման խորության գրունտներով շրջաններում թույլատրվում է հավաքիչի խողովակները տեղադրել սառչման գոտում, ընդ որում հարկավոր է տեղանքի պայմաններից ելնելով ջրընդունիչներում նախատեսել առավելագույն հնարավոր թվաքանակով ջրի էջեր, ինչպես նաեւ խողովակների ջերմամեկուսացում:

7.11 Գրունտի սառչման գոտում տեղադրվող հավաքիչների եւ թողումների խողովակները պետք է ունենան կրիտիկականից ոչ պակաս թեքություն, որն ընդունվում է կախված խողովակների տրամագծից, մմ, հավասար.

մինչեւ 750 - 0,008
1000 մինչեւ 1200 - 0,007
1500 - 0,006

7.12 Ջրահեռացման առուները հարկավոր է դասավորվել թռիչքարանի թռիչքագոտու սահմաններից դուրս, որպես կանոն, հավաքիչների եզրային գլխամասերից մինչեւ ջրընդունիչները ամենակարճ հեռավորություններով:

7.13 Ջրահեռացման առվի հատակը այն ջրընդունման կիս մոտեցման տեղում պետք է լինի ջրընդունիչում վարարման ջրերի հորիզոնի առավելագույն մակարդակից 0,3-0,5 մ բարձր՝ վարարման 5 տարին մեկ կրկնման դեպքում:

7.14 Թռիչքարանին հարակից ջրհավաք հարթակներից ստացվող մակերեսային ջրերի հավաքման եւ արտաթողման համար իրականացվող լանջառուները պետք է դասավորել թռիչքային գոտիների կամ դրանց հարթեցված մասերի սահմաններից դուրս, դրանց սահմաններից, ինչպես նաեւ կառավատույցների եւ հատուկ հարթակների ծածկույթների եզրերից 30 մ ոչ պակաս հեռավորություններով:

7.15 Թռիչքարանի տարածքը հարակից ջրատարողներում ջրի մակարդակի բարձրացման դեպքում ջրածածկումից պաշտպանելու համար, հարկավոր է սարքել բարձր ջրի հաշվարկային մակարդակից ոչ պակաս քան 0,5 մ բարձր պատող փակ պատնեշ, հաշվի առնելով ալիքի բարձրությունը եւ նրա կոտակումը պատնեշի շեպի վրա:

7.16 Բարձր ջրի հաշվարկային մակարդակը թռիչքարանը հեղեղման ջրերի ջրածածկումից պաշտպանելու անհրաժեշտության դեպքում հարկավոր է ընդունել գերազանցման 1:100 հավանականությամբ II եւ ավելի բարձր կարգի նորմատիվային բեռնվածքի օդանավերի շահագործման համար նշանակված թռիչքարանների համար, եւ 1:50 - մնացած թռիչքարանների համար:

7.17 Չամրացված մակերեսային ունեցող գրունտային վաքերում, ջրահեռացման եւ լեռնային առուներում ջրի շարժման արագությունը չպետք է գերազանցի ողողմանը հանգեցնող սահմանային մեծություններից:

Ջրի շարժման մեծ արագությունների դեպքում գրունտային վաքերի, ջրահեռացման եւ լեռնային առուների մակերեսայինը հարկավոր է ամրապնդել, ինչպես նաեւ անհրաժեշտության դեպքում նախատեսել արագաջրատարներ եւ ջրանկումներ:

7.18 Երկայնական թեքությունները պետք է ապահովեն ջրահեռացման եւ ցամաքուր-դային համակարգերի գծային տարրերի տիղ-մերով չլցվելը:

7.19 Բարդ ինժեներատեխնիկական պայմաններում դասավորված թռիչքարանների ջրահեռացման եւ ցամաքուրդային համակար-

գերի սարքվածքները հարկավոր է կատարել թռիչքարանների նախագծման եւ շինարարության ԿԺ-ին համապատասխան:

7.20 Բետոնի եւ ասբեստացեմենտի նկատմամբ ազդեսիվ աղակալված գրունտներում եւ ստորգետնյա ջրերում անհրաժեշտ է կատարել հավաքիչների խողովակների, դիտարկման եւ հեղեղարահունային հորերի քսվածքային մեկուսացում՝ մեկուսիչ եւ վերջնահարդարիչ ծածկույթների նորմատիվային փաստաթղթերին համապատասխան: Տարաթղման ցամաքուրդախողովակների համար պետք է օգտագործվեն, որպես կանոն, պոլիէթիլենային խողովակներ:

8 ՀԱՏՈՒԿ ԿՈՆՍՏՐՈՒԿՑԻԱՆԵՐ

8.1 Շիթերաշեղող վահանները հարկավոր է կիրառել այն հարթակներում, որոնք նախատեսված են օդանավերի կանգառատեղերում ավիաշարժիչների վազքի համար, ինչպես նաեւ թռիչքարանի այլ մասերում, անհրաժեշտության դեպքում պաշտպանելու մարդկանց, քոչող ապարատները, կառուցվածքները եւ վերգետնյա սարքավորումները գազաօդային շիթերի ազդեցությունից: Թույլատրվում է օգտագործել շիթերաշեղող վահաններ թռիչքադաշտի փոշոտումը կանխարգելելու համար, փոշեվնասազերծման այլ մեթոդների հետ համեմատություն պարունակող տեխնիկատնտեսական հիմնավորման դեպքում:

Վահանի կոնստրուկցիան պետք է ապահովի շիթի հաստությամբ հատվածքի կեսից ոչ քիչ հավաքումը եւ շեղի այն դեպի վերեւ:

8.2 Կառանումային սարքվածքները հարկավոր է օգտագործել քամու բեռնվածքի ազդեցության ժամանակ կանգառատեղերում օդանավերը տրված դիրքում պահելու համար, իսկ շարժիչների վազքի հրապարակներում՝ քամու բեռնվածքի գումարային ազդեցությունից եւ շարժիչների բարշից:

8.3 Կառանումային սարքվածքների դասավորության ուրվագիծը, յուրաքանչյուր սարքվածքի վրա հաշվարկային ճիգերի մեծությունը ընդունում են հաշվարկային տիպի օդանավերի տեխնիկական շահագործման գերատեսչական նորմատիվային փաստաթղթերին համապատասխան: Քամու բեռնվածքի մեծության որոշման համար քամու հաշվարկային արագությունը (5 տարին մեկ գերազանցման հավանականությամբ) որոշում են կլիմայաբանական տեղեկատվությունով կամ հիդրոօդերևույթաբանական կայանների տվյալներով:

Կառանումային սարքվածքների շինարարության համար նյութերին պահանջները հարկավոր է ընդունել ինչպես կոշտ ծածկույթների համար:

8.4 Մետաղյա շիթերաշեղող վահանների, որմնակապերի եւ կառանումային սարքվածք-

ների խառնախառն օղերի պատրաստման համար անհրաժեշտ է կիրառել պողպատներ բաց մետաղյա կոնստրուկցիաների համար, կախված տեղանքի կլիմայական պայմաններից:

8.5 Հաղորդակցուղիների տեղադրման համար ստորգետնյա կառուցվածքները պետք է ապահովեն դեպի իրենք մոտեցում՝ վերանորոգման աշխատանքներ կատարելու և փոխելու համար, ի հաշիվ հորերի համապատասխան տեղաբաշխման, հանովի սալերով ծածկելու կամ անցումային հավաքիչների օգտագործման:

8.6 Թռիչքարանի տեղամասերում, ինչպես նաև թռիչքագոտու սահմաններում տեղաբաշխված օդանավերի մանևերելու և կանգառի համար նախատեսված ուղիների ծածկի չխորացված սալերը և դիտահորերի կոնստրուկտիվ տարրերը պետք է հաշվարկված լինեն օդանավերի անիվներից բեռնվածքի ընդունմանը և համապատասխան են թռիչքարանային ծածկույթներին ներկայացվող սառնակայունության պահանջներին:

8.7 Խորացված հավաքիչներ և թունելներ սարքելու դեպքում պետք է հաշվի առնվեն հեռանկարում բեռնվածքի աճի հնարավորությունը ի հաշիվ թռիչքարանային ծածկույթների վերակառուցման և շահագործվող օդանավերի գանգվածի մեծացման:

8.8 Հատուկ նշանակության հրապարակներ (շարժիչների գործի գցելը, նախասանգարային, չափաբերման աշխատանքները, շեղման վերացումը, օդանավերի և ավիաքիմապարատուրայի ապագազեցումը և լվացումը, կառամատույցային մեխանիզացիայի և հատուկ ավտոտրանսպորտի կանգառը և պահպանումը, թռիչքարանային պարեկային ճանապարհներ և ցանկապատի սարքվածքներ, ինչպես նաև հողակցող սարքվածքներ լուսաազդանշանային սարքվածքներ) շինելիս, ծածկույթների վրա դրոշմանիշեր գծելու և ցուցանիշներ տեղակայելու դեպքում պետք է ղեկավարվել գերատեսչական նորմատիվային փաստաթղթերով:

9 ՇՐՋԱԿԱ ՄԻՋՎԱԿԱՅՐԻ ՊԱՀՊԱՆՈՒԹՅՈՒՆ

9.1 Թռիչքարանի շինարարության համար տեղամասն ընտրելիս և թռիչքարանային ծածկույթների կոնստրուկցիաների տարբերակները մշակելիս, հարկավոր է հաշվի առնել թռիչքարանի ազդեցության աստիճանը, շրջակա օդային, ջրային և վերգետնյա միջավայրի վրա ինչպես շինարարության ժամանակաշրջանում, այնպես էլ շահագործման ժամանակ, տալով առաջնությունն այն որոշումներին, որոնք շրջակա միջավայրի վրա թողում են նվազագույն ազդեցություն:

9.2 Թռիչքարանների (ուղղաթռիչքների) շինարարության դեպքում պետք է կանացվեն բնության պահպանման միջոցներ՝ ուղղված կանխելու թռիչքարանուցման և շահագործման համար բեռնվաստ պրոցեսների առաջացումը և ակտիվացումը: Բնապահպանության միջոցների կազմի մեջ անհրաժեշտ է ներառել ինժեներական լուծումներ, նախատեսվող

- տարածքը նախապատրաստելիս րացնելիս փոփոխվող շրջակա միջավայրի մա-գանգվածափոխանակության փոխհարցում,

- սառնածին պրոցեսների զարգացման կարգավորում և սահմանափակում, ծրագրային, անձրևային և տեխնոլոգիկոսների կազմակերպում և կարգավորում,

- բուսածածկույթի կենսաբանական րամշակում,

- ջերմաապաքերման սահմանափակ կարգավորում:

9.3 Թռիչքարանները կառուցելիս շահագործելիս նախատեսվող բնության պահպանության միջոցառումները պետք է բարձրագույն շրջակա միջավայրի պահպանության հարցերի օրենսդրության հիմունքների, ընդհանուր օրենսդրության հիմունքների գործառնականության, գործող որոշումներ, դրույթներին, կանոններին, նորմատիվներին հրահանգներին և մեթոդական ցուցումներին հաստատված համապատասխան մարմին կողմից ի զարգացումն դրանց:

9.4 Բոլոր տեսակի աշխատանքների տարումը թույլատրվում է միայն մշտական ժամանակավոր օգտագործման համար սահմանված կարգով հատկացված մակերես պատվիրատուի կողմից տեղանքի վրա դրված սահմաններում:

9.5 Թռիչքարանի շինարարության (ընդհանուր) դեպքում պետք է կատարվի հարկաբեր շերտի հատում, այն հետագա օգտագործման նպատակով՝ խախտված կամ ցրտարտադրողականությամբ գյուղատնտեսական հողերի վերականգնման (վերամշակման) կառուցապատման շրջանի կանաչապատման համար:

9.6 Հավերժաստամ գրունտների տարածման շրջաններում հարկավոր է նախատեսված միջոցառումներ, ուղղված կանխարգելելու ջրամակորստի, ջերմակորոզիայի, ջերմաապաքերման, ուռչման, ցրտաճաքեցման, սոլիֆյուցիայի, փառագոյացման և այլ սառցած պրոցեսների առաջացումը և ակտիվացումը:

9.7 Աշխատանքներ կատարելիս գրունտում քաղված հնեաբանական կամ պալեոտոլոգիական օբյեկտների, մշակույթի պատմության այլ կամ բնության ֆենոմեններ հայտնաբերման դեպքում հարկավոր կանգնեցնել աշխատանքները տվյալ հատվ-

ածամասերում, ձեռնարկելով միջոցներ օբյեկտի պահպանման համար եւ հայտնել այդ մասին համապատասխան վարչական մարմիններին:

9.8 Շինարարությունն ավարտված թռիչքարանի (նրա տեղամասի) ընդունումից առաջ, թռիչքարանին հարակից անտառները, բուսածածկույթի այլ զանգվածները, ինչպես նաեւ ջրամբարների եւ ջրհորների հատակը եւ ավիերը, պետք է ամբողջովին մաքրվեն աշխատանքների կատարման ժամանակ առաջացած թափոններից:

9.9 Թռիչքարանի շինարարության ժամանակահատվածի համար հատկացված հողային տեղամասերը տեղակայելու համար ժամանակավոր արտադրական բազաներ, ժամանակավոր առբերման ճանապարհներ եւ շինարարության այլ կարիքների համար, շինարարության ավարտից հետո ենթակա են վերադարձման այն հողօգտագործողներին, որոնցից այդ տեղամասերը վերցվել են, սահմանված կարգով դրանք վերականգնելուց հետո:

9.10 Նոր կառուցվող թռիչքարանները (ուղղաթռիչքարանները) անհրաժեշտ է տեղակայել քաղաքների եւ բնակավայրերի սահմաններից դուրս: Ընդ որում թռիչքարանի (ուղղաթռիչքարանի) թռիչքագոտու սահմաններից մինչեւ շինարարության հատկացրած տարածքի սահմանների հեռավորությունները հարկավոր է որոշել յուրաքանչյուր կոնկրետ դեպքում, հաշվի առնելով.

- օդանավերի թռիչքի անվտանգության ապահովումը,
- ГОСТ 2283 սահմանված ավիացիոն աղմուկի թուլատրելի առավելագույն եւ համարժեք մակարդակը,
- տվյալ թռիչքարանում շահագործվող օդանավերի տիպը, դրանց թռիչքի ինտենսիվությունը,
- թռիչքարանում ԹՎԳ-ի քանակը,
- շինարարության համար հատկացված տարածքի սահմանների դասավորությունները ԹՎԳ-ի նկատմամբ,
- ռելիեֆը, օդի ջերմաստիճանը եւ խոնավությունը, քամու ուղղությունը եւ արագությունը, ինչպես նաեւ այլ տեղական սլայմանները:

9.11 Շինարարության համար հատկացրած տարածքի սահմանի որպես հաշվարկային մոտեցում, թռիչքարանի (ուղղաթռիչքարանի) թռիչքային դաշտին, հարկավոր է ընդունել թռիչքների անվտանգությունն ապահովող գործոնների, ավիացիոն աղմուկի թուլատրելի մակարդակի կամ էլեկտրամագնիսական ճառագայթման աղբյուրներից ճառագայթահատման ինտենսիվության հիման վրա ստացված առավելագույն հեռավորությունը:

9.12 Նոր կառուցվող թռիչքարանների հա-

մար թռիչքային դաշտերի սահմաններից մինչեւ շինարարության հատկացրած տարածքի սահմանները հեռավորությունը, հաշվի առնելով դրանց հեռանկարային ընդարձակումը, թռիչքարանների շրջանում տեղաբաշխումը, օդային մոտեցումների սահմաններում եւ սահմաններից դուրս, դրանց կից շենքերի, կառուցվածքների, ներառյալ կապի գծերը, էլեկտրահաղորդման բարձր լարման գծերում, ռադիոտեխնիկական եւ այլ օբյեկտները, որոնք կարող են վտանգ սպառնալ օդանավերի թռիչքներին կամ ստեղծել թռիչքարանների ռադիոտեխնիկական միջոցների նորմալ աշխատանքին խոչընդոտներ, ինչպես նաեւ այդ օբյեկտների տեղաբաշխման համաձայնեցման կարգը անհրաժեշտ է ընդունել հաշվի առնելով քաղաքային եւ գյուղական բնակավայրերի հատակագծման եւ կառուցապատման նորմատիվային փաստաթղթերի պահանջները: Այդ դեպքում, եթե թռիչքային ուղեգիծը չի հատում շինարարության հատկացրած տարածքի սահմանը, հարկավոր է ապահովել նաեւ դեպի վայրէջք մուտքի երթուղով թռիչքների ուղեգծի շինարարության հատկացրած տարածքի սահմանի միջեւ եղած նվազագույն հեռավորությունը, 1500 մ եւ ավելի ԹՎԳ-ի երկարությամբ թռիչքարանների համար - 3 կմ, մնացածների - 2 կմ:

9.13 Ուղղաթիռների վայրէջքային հրապարակները պետք է տեղաբաշխվեն թռիչքի (վայրէջքի) ուղղությամբ շինարարությանը հատկացված տարածքից 2 կմ ոչ մոտ եւ ունենան անջրպետ ԹԳ կողային սահմանի (վայրէջքային հրապարակի) եւ շինարարության հատկացրած տարածքի սահմանի միջեւ ոչ պակաս 0,3 կմ:

9.14 Մարդկանց, կենդանիների, բուսականության, շրջակա միջավայրի (մթնոլորտ, ջրավազաններ, հող եւ լանդշաֆտ) վրա թռիչքարանների վնասակար ազդեցության հիմնական տեսակներ են համարվում.

- ձայնային (ավիացիոն շարժիչների եւ վերգետնյա տեխնիկայի շարժիչների աղմուկի ազդեցությունը),
- անշարժ եւ շարժական ռադիոտեխնիկական միջոցներից ստեղծված էլեկտրամագնիսական դաշտերը,
- թռիչքարանների եւ օբյեկտների շինարարության շահագործման հետեւանքով մթնոլորտի, հողի, ստորգետնյա ջրերի եւ ջրավազանների աղտոտումը,
- բուսական ծածկույթի եւ մակերեսային ու ստորգետնյա ջրերի ջրաբանական ռեժիմի խախտումը:

9.15 Թռիչքարանի մոտակայքում բնակելի եւ այլ կառուցապատման տարածքների վրա ձայնային ազդեցության մակարդակը չպետք է գերազանցի, ГОСТ 22283 նորմավորված, սահմանված մեծություններին:

9.16 Արգելավայրերի եւ պահպանվող գոտիների տարածքների մոտ տեղաբաշխված թռիչքարանցների համար ավիացիոն աղմուկի թույլատրելի պարամետրերը պետք է սահմանվեն շրջակա միջավայրի պահպանման տեղական տարածքային ճարմնի պարտադիր համաձայնեցմամբ:

9.17 Սպասարկող անձնակազմին, ուղեվորներին եւ տեղի բնակչությանը էլեկտրամագնիսական ճառագայթման ազդեցությունից պաշտպանելու համար անհրաժեշտ է տեղակայվող ռադիոտեխնիկական միջոցի շուրջը սարքել սանիտարապաշտպանիչ գոտի (ՄՊԳ) եւ կառուցապատման սահմանափակման գոտի (ԿՍԳ): Այդ գոտիների չափերը պետք է որոշվեն հաշվարկով, գերատեսչական նորմատիվային փաստաթղթերին համապատասխան:

9.18 ՄՊԳ-ի եւ ԿՍԳ-ի սահմաններում նոր բնակելի շինարարություն չի թույլատրվում, բայց գոյություն ունեցող բնակելի կառուցապատումը կարող է պահպանվել հաշվարկով հիմնավորված համալիր միջոցառումների կատարման պայմանով, որը նախատեսում է՝ ճառագայթման հզորության միջեւ ապահով մակարդակի իջեցված հատվածների առանձնացում, ռադիոպաշտպան նյութերից հատուկ էկրանների կիրառում, պաշտպանող անտառատունկերի օգտագործում, ԳՕՇ 12.1.006 պահանջներին համապատասխան ճառագայթման մակարդակի կանոնավոր վերահսկում եւ այլ միջոցառումներ:

9.19 Շինարարական աշխատանքներ կատարելիս, ինչպես նաեւ թռիչքարանց շահագործելիս օդանավերի շարժիչներից եւ վերգետնյա տրանսպորտից մթնոլորտ փոխանցվող աղտոտված նյութերի կենտրոնացումը (միջավայրային աղտոտվածություն) չպետք է գերազանցի սանիտարական նորմերով սահմանված սահմանային թույլատրելի մեծություններին:

9.20 Արհեստական ծածկույթներից ջրահեռացում եւ ստորգետնյա ու մակերեսային անձրեաջրերից (տեղատարափային եւ ձնհալ) ցամաքորդ ունեցող 1500 մ եւ ավելի երկարությամբ ԹՎԳ-ով թռիչքարանցները պետք է սարքավորված լինեն աղտոտված ջրերի մեխանիկական, կենսաբանական եւ այլ մաքրող տեղային շինություններով:

9.21 Գյուղատնտեսությունում եւ անտառապահպանման դեպքում պարարտանյութեր եւ պեստիցիդներ ներմուծելու համար օգտագործվող օդանավերի սպասարկման համար նախատեսված թռիչքարանցների տեղամասերը,

եւ այլ հատուկ հրապարակները (նախաանգարային, մինչքրային, օդանավերի լվացման եւ հակասառցակալման միջոցառումների, հատուկ ավտոբազայի, վառելիքաքսուկային նյութերի պահեստների եւ այլ), պետք է սարքավորված լինեն քիմիաազդանյութային եւ մեխանիկական մաքրման, ինչպես նաեւ թռիչքարանցի կոյուղի լցվող անձրեաջրերի վնասազերծման շինություններով:

9.22 Մաքրման կառուցվածքների կազմությունը, դրանց արդյունավետությունը եւ արտադրողականությունը պետք է համապատասխանեն ջրամատակարարման ու կոյուղու արտաքին ցանցերի եւ կառուցվածքների նորմատիվային փաստաթղթերի պահանջներին եւ թռիչքարանցների տարածքներից անձրեաջրերի ու ձնհալ ջրերի մակերեսային հոսի մաքրման համար շինությունների նախագծման գերատեսչական նորմատիվային փաստաթղթերին:

9.23 Անձրեաջրերի, ձնհալ եւ ցամաքորդային ջրերի մակերեսային հոսի վարկերը կոյուղու քաղաքային համակարգ պետք է բավարարի ըստ աղտոտված նյութերի անվանակարգված եւ քանակական կազմության բնակելի վայրերի կոյուղու համակարգ արդյունաբերական հոսային ջրերի ընդունման կանոնների պահանջներին եւ հաշվի առնի բնակելի վայրի մաքրող շինությունների սեփականատիրոջ պահանջները:

9.24 Շահագործման ընդունված թռիչքարանց պետք է ունենա էկոլոգիական անձնագիր, կազմված ԳՕՇ 17.0.0.04 համապատասխան:

9.25 Թռիչքարանցի կառուցման ներդրումների նախաանախագծային հիմնավորման նախապատրաստման կամ թռիչքարանցի վերակառուցման կամ ընդլայնացման, կառուցման տեխնիկատնտեսական հիմնավորման մշակման դեպքում պետք է կատարվի թռիչքարանցի նախատեսվող գործունեության շրջակա միջավայրի վրա ազդեցության գնահատում (ՇՄԱԳ), ինչպես նաեւ մշակվի հասարակության էկոլոգիական անվտանգությունը երաշխավորող գործնական միջոցառումներ:

9.26 ՇՄԱԳ-ի նյութերը պետք է բովանդակեն հնարավոր վթարային իրավիճակների գնահատական եւ վթարային իրավիճակների հետեւանքների սահմանափակման եւ վերացման միջոցառումների ցանց, որոնք ապահովում են մարդկանց եւ շրջակա բնական միջավայրի անվտանգությունը, գերատեսչական նորմատիվային փաստաթղթերին համապատասխան:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ Ա (Տեխնիկաառու)

Սույն նորմերում օգտագործված են վկայակոչումներ հետևյալ ստանդարտներին.

ГОСТ 12.1.006-84 Электромагнитные поля радиочастот. Допустимые уровни на рабочих местах и требования к проведению контроля

ГОСТ 17.0.0.04-90 Охрана природы. Экологический паспорт промышленного предприятия. Основные положения

ГОСТ 3344-83 Щебень и песок шлаковые для дорожного строительства. Технические условия

ГОСТ 5180-84 Грунты. Методы лабораторного определения физических характеристик

ՀԱՏ ԳՕՏ 8267-95 Խիճ եւ կոպիճ խիստ լեռնային շինարարական պշխատանքների համար: Տեխնիկական պայմաններ

ՀԱՏ ԳՕՏ 8736-95 Ավազ շինարարական պշխատանքների համար: Տեխնիկական պայմաններ

ՀԱՏ ԳՕՏ 10060.0-95 Բետոններ: Սառնայականության որոշման մեթոդներ: Ընդհանուր դրույթներ

ՀԱՏ ԳՕՏ 10060.2-95 Բետոններ: Սառնակայունության որոշման արագացված մեթոդներ բազմակի սառեցման եւ հալեցման դեպքում

ՀԱՏ ԳՕՏ 10060.3-95 Բետոններ: Սառնայականության արագացված որոշման ընդարձակաչափական մեթոդ

ГОСТ 12801-84 Смеси асфальтобетонные дорожные и аэродромные, дегтебетонные дорожные, асфальтобетон и дегтебетон. Методы испытаний

ГОСТ 18105-86 Бетоны. Правила контроля прочности

ГОСТ 22245-90 Битумы нефтяные дорожные вязкие. Технические условия

ГОСТ 22283-88 Шум авиационный. Допустимые уровни шума на территории жилой застройки и методы его измерения

ՀԱՏ ԳՕՏ 23558-95 Խառնուրդներ խճա-կոպճաավազային եւ գրունտներ, մշակված անօրգանական կապակցող նյութերով, ճանապարհային եւ բոխքարանային շինարարության համար: Տեխնիկական պայմաններ

ГОСТ 23845-86 Породы горные скальные для производства щебня для строительных работ. Технические требования и методы испытаний

ՀԱՏ ԳՕՏ 25100-96 Գրունտներ: Դասակարգումը

ՀԱՏ ԳՕՏ 25607-95 Ավտոմոբիլային ճանապարհների եւ բոխքարանների ծածկույթների եւ հիմնատակերի համար խճա-կոպճաավազային խառնուրդներ: Տեխնիկական պայմաններ

ГОСТ 25820-83* Бетоны легкие. Технические условия

ГОСТ 25912.0.-91 Плиты железобетонные предварительно напряженные ПАГ для аэродромных покрытий. Технические условия

ГОСТ 25912.1-91 Плиты железобетонные предварительно напряженные ПАГ-14 для аэродромных покрытий. Конструкция

ГОСТ 25912.2-91 Плиты железобетонные предварительно напряженные ПАГ-18 для аэродромных покрытий. Конструкция

ГОСТ 25912.3-91 Плиты железобетонные предварительно напряженные ПАГ-20 для аэродромных покрытий. Конструкция

ГОСТ 25912.4-91 Арматурные и монтажно-стыковые изделия железобетонных плит для аэродромных покрытий. Конструкция

ГОСТ 26633-91 Бетоны тяжелые и мелкозернистые. Технические условия

ГОСТ 30412-96 Дороги автомобильные и аэродромы. Методы измерений неровностей оснований и покрытий

ГОСТ 30413-96 Дороги автомобильные. Метод определения коэффициента сцепления колеса автомобиля с дорожным покрытием