

WYMAGANIA TECHNICZNO-UŻYTKOWE TECHNOLOGII WZMACNIANIA NAWIERZCHNI

Zastosowanie systemu do wzmocnienia naturalnych nawierzchni lotniskowych powinno zapewnić jak najszybsze przywrócenie zdolności operacyjnej lotniska.

System, powinien mieć możliwość **instalacji** w dwojaki sposób:

- poprzez wciśnięcie w istniejącą naturalną nawierzchnię lotniskową;
- poprzez ułożenie krat w sposób odwrócony na odpowiednio przygotowanej podbudowie.

Geometria krat powinna przedstawiać się następująco:

- liczba krat na m²: ~ 4 szt.;
- wymiary od 490 do 500 mm;
- wysokość ścianek ok. 40 mm;
- grubość ścianek od 3 do 5 mm;
- waga od 1,30 kg/szt. do 1,8 kg/szt.;
- stabilność wymiarów: ±3%;
- wytrzymałość na obciążenia min 200 ton/m²;
- dopuszczalny nacisk na oś min 150 kN/oś;
- wytrzymałość na ściskanie ≥2,5 MPa;
- naprężenie zginające nie mniejsze niż 17,5 MPa;
- maksymalne naprężenie rozciągające nie mniejsze niż 19 MPa;
- nasiąkliwość w materiałach eksploatacyjnych jak paliwo lotnicze, środki do odladzania nawierzchni lotniskowych, woda powinna być mniejsza od 5%;
- powierzchnia biologicznie czynna ok. 70-90% umożliwiającą wsiąkanie i odpływ wód opadowych z powierzchni wzmocnionej bez konieczności jej odwadniania.

Tworzywo, z którego będzie wykonana krata powinno być nieszkodliwe dla środowiska i neutralne dla wód gruntowych, powinno być odporne na działanie ługów (np. sól drogowa) oraz kwasów.

Poszczególne elementy systemu powinny być ze sobą spinane zamkiem umożliwiającym demontaż, ale nierozpinającym się w warunkach eksploatacji.

Elementy systemu wzmocnienia nawierzchni naturalnych (kraty) powinny być wykonane z recyklingowego materiału z tworzywa sztucznego metodą wtryskową, która jest wiodącą techniką wytwarzania skomplikowanych elementów polimerowych.

Zamawiający oczekuje poprawy nośności naturalnych nawierzchni lotniskowych średnio 20% w przypadku kraty wciśniętej i średnio 60% dla kraty ułożonej w sposób odwrócony.

