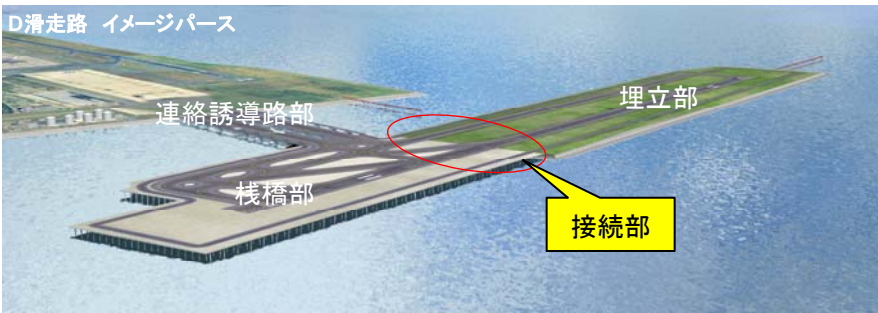
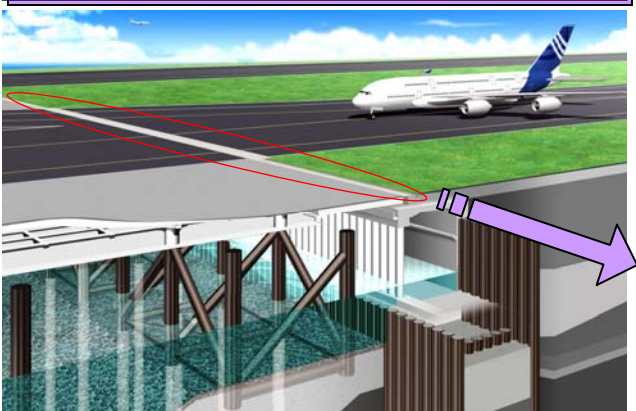


D滑走路 イメージパース



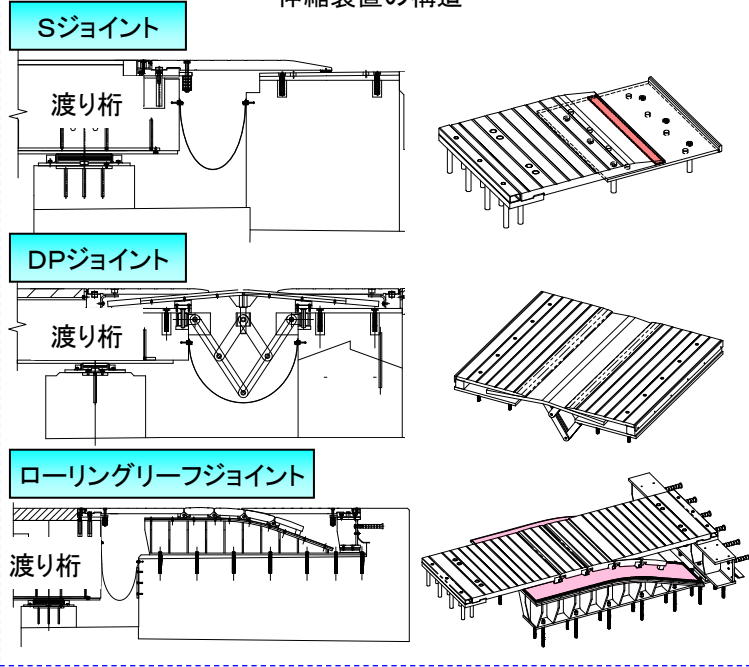
埋立部	栈橋部
接続部	連誘部
環境	その他
工種名:伸縮装置設置工	

現在、接続部では伸縮装置の施工が行われています。今回の現場日記は、伸縮装置についてレポートします。



※伸縮装置とは？
D滑走路は栈橋部と埋立部のハイブリッド構造となっており、温度変化時、地震時にはそれぞれ別々の動きをします。その時の変位(±600mm程度)を吸収するために設置されるのが伸縮装置です。
伸縮装置には、ローリングリーフジョイント、Sジョイント、DPジョイントの3タイプがあり、滑走路や誘導路、場周道路、着陸帯などそれぞれ必要に応じた耐荷重や変形性能を考慮した設計となっています。

伸縮装置の構造



写真①



写真②

写真①、②は伸縮装置の土台となる台座コンクリートの鉄筋を組んでいる様子です。台座コンクリートの高さは、約1.5m~2mあります。台座コンクリートは、伸縮装置の許容伸縮量以上の変位が生じた際に、渡り桁との衝突によって滑走路本体の構造物が致命的な被害を受けないようにノックオフ機能を有した構造となっています。



写真③



写真④

写真③が場周道路部に設置されるDPジョイントと呼ばれる伸縮装置です。図のように両端の板が中央の板上を滑ることによって±600mmの変位に対応します。
写真④は着陸帯部に設置されるSジョイントと呼ばれる伸縮装置です。この伸縮装置の構造は、他の2つの伸縮装置に比べて単純な構造をしており、上部の板が、下部の板上を滑ることによって±600mmの変位に対応します。



写真⑤



写真⑥

写真⑤、⑥はローリングリーフジョイントの設置の様子です。ローリングリーフジョイントは、滑走路及び誘導路など常時、航空機の荷重がかかる場所に設置されます。写真⑥のような支持架台上面をヒンジで固定された板と渡り桁に取り付けられた板が、一体となって滑ることによって、±600mmの変位に対応します。
伸縮装置は、今後も引き続き施工が行われ、6月には施工完了予定です。