Қазақстан Республикасының Бірінші Президенті күніне арналған **«Сейфуллин оқулары – 9:** жоғарғы білім және ғылым дамуындағы жаңа бағыт» атты Республикалық ғылыми-теориялық конференция материалдары = Материалы Республиканской научно- теоретической конференции **«Сейфуллинские чтения – 9:** новый вектор развития высшего образования и науки**»** посвященная дню Первого Президента Республики Казахстан. – 2013. – Т.2, ч.1. – С.124-126

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ АЭРОПОРТОВ В РЕГИОНАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ

Желиховская Л.

Современный аэропорт представляет собой сложный производственный комплекс, обеспечивающий безопасное и качественное оказание услуг пассажирам и авиакомпаниям. Основу аэровокзального комплекса (АВК) составляют технологии, обеспечивающие процессы обслуживания пассажиров, обработки багажа и наземного обслуживания воздушных судов.

При проектировании объектов подобного рода выделяются следующие стадии:

-стадия предварительного проектирования,

-стадия научно-исследовательских работ, связанная с поиском принципиальных возможностей построения систем, исследованием новых принципов, структур, технических средств, обоснованием наиболее общих решений; результат - техническое предложение.

Проектирование наземного оборудования воздушных линий во многом зависит от эксплуатационно-технических условий, подчиняется им и ограничивает в известной мере свободу архитектурной композиции в рамках технических требований. В данной отрасли проектирования до сих пор преобладает чисто инженерный подход к решению ряда основных задач, причем вопросам архитектурной композиции уделяется лишь роль внешнего оформления.

Метод архитектурной композиции в своей принципиальной основе не изменяется, однако в данной специальной области наблюдаются некоторые характерные черты, характеризующие основные принципы и положения, дополненные в последующем изложении эксплуатационно-техническими расчетами и примерами проектирования. Поэтому большое значение приобретает в архитектурном решении всего комплекса аэропорта разработка его генплана; наряду с этим значительно возрастает и эстетическая роль его архитектурной композиции.

Особое архитектурно-композиционное значение в планировке приобретает сеть дорог, рулежных дорожек, летных полос, поле, компоновка аэронавигационных знаков, очертание площадок и зеленых насаждений.

Возникает потребность художественного оформления зданий не только по вертикали (фасады), но и по горизонтали (покрытия — крыши зданий), в равной мере приобретает чрезвычайно большое значение фактура и обработка элементов, образующих план (озеленение, покрытия, навигационные знаки и т. п.).

В результате архитектурная композиция плана аэропорта играет роль, аналогичную композиции фасадов зданий, и детали плана приобретают значение, подобное архитектурным деталям фасадов.

Архитектурная часть проекта при изыскании территории транспортного аэропорта должна базироваться на следующих основных положениях: отыскание средств органической композиционной связи аэропорта с селитебной территорией

города; свободное развитие объемно-пространственной композиции всего аэропорта на основе учета формообразования оперативного сектора (летного поля) в разрезе районной планировки, создание свободной композиционной связи района подходов с окружающей планировкой; обеспечение архитектурно-композиционных мероприятий по созданию центра тяготения подъездных путей.

Останавливаясь на вопросах планировки и размещения отдельных помещений в здании, необходимо главным образом установить связь этих помещений между собой, ориентирование их по отношению к окружающему внешнему пространству и поэтажное расположение.

Следует заметить, что ряд помещений требует обязательного ориентирования в сторону оперативного сектора либо не менее обязательного расположения в первом этаже.

Планировка пассажирских помещений оперативной группы полностью подчиняется принятой схеме движения пассажиров в станционном здании. Она должна обеспечить быстрое и удобное обслуживание пассажиров, не вызывая при этом с их стороны затраты времени на дополнительные переходы. Планировка помещений этой группы должна быть наиболее простой, давая пассажирам ясное представление о направлении движения. Оперативные пассажирские помещения не следует обязательно располагать со стороны фасада, обращенного к оперативному сектору; желательно лишь обеспечить возможность обозрения привокзальной площади и станционного парка из окон операционного зала-вестибюля.

Другая группа пассажирских помещений, служащая для отдыха и питания, предназначается для лиц, имеющих некоторый запас времени для пребывания в станционном здании. Поэтому расположение этих помещений меньше связано с оперативной схемой движения пассажиров. Вместе с тем некоторые из этих помещений требуют наличия хорошего обозрения станционного парка и всего летного поля. Расположение зала для ожидания, курительной, ресторана, балконов и террас должно быть таково, чтобы пассажиры, провожающие и встречающие могли удобно наблюдать за отправлением и прибытием самолетов. Желательно также предоставить им возможность наблюдения за движением городского транспорта на привокзальной площади.

Особо внимание при проектировании уделяется помещениям долговременного отдыха и ночлега для пассажиров. Эти помещения представляют собой гостиницу для пассажиров, которую следует изолировать от суеты и шума операционного зала и шума самолетов на летном поле. Гостиная, балконы и террасы гостиницы проектируются преимущественно со стороны оперативного сектора, а комнаты отдыха по возможности должны быть изолированы от шума моторов на самолетах.

Следует отметить, что помещения служебного назначения, связанные с пассажирской группой помещений по чисто техническим причинам или условиям эксплуатации наиболее важны при проектировании.

Объемно-пространственное решение должно являться основным методом архитектурной разработки аэропорта.

На сегодняшний день аэропорты приобретают существенное значение как элементы внешне городской транспортной системы, являясь новыми и дополнительными центрами в системе движения городского транспорта. Художественный облик нового города становится немыслимым без должного внимания планировщика к воздушному транспорту, обслуживающему город.

В данное время по результатам проведенных исследований Пропускная способность и скорость обслуживание Международных аэропортов имеют огромное значение не только в нашей стране, но и во всем мире. При проектировании и строительстве аэропортов используются самое современное технологическое оборудование, позволяющее улучшить не только работу аэропорта, но и создать совершенно новый современный архитектурный облик.

Руководитель: Андришулик В.М., старший преподаватель