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. 165-166

АРХИТЕКТУРНО – ПЛАНИРОВОЧНОЕ ФОРМИРОВАНИЕ АЭРОПОРТОВ В XX – XXI ВВ

Тулаева Е.

В настоящее время авиация является неотъемлемой составляющей инфраструктуры современного общества. Несмотря на то, что авиация считается сравнительно молодой отраслью, процесс эволюции функционирования и строительства аэропортов является одним из самых показательных, особенно с точки зрения архитектурных решений зданий аэровокзалов. Начало развития эры авиации в мире, пришедшееся официально на 60-70 годы XX столетия, быстро перешло в фазу своего подъема благодаря интенсивному развитию технологий, активному инвестированию инфраструктуры, снижению стоимости перевозок, и полностью стабилизировалось к середине 90-х годов.

Аэропорты занимают особое место в функционировании города и страны в целом, обеспечивая крупные внешние транспортные связи, но одновременно образовывая мощные самодостаточные структуры, оказывающие активное воздействие на городские подсистемы и экологию. Качественное улучшение архитектурно-планировочных, функциональных, социальных характеристик международных аэровокзалов позволит им не только эффективно функционировать в современном мире, но и органично интегрировать с городской средой, а в ряде случаев получить особое значение в существующих городских структурах, обеспечивая новый виток развития крупных городов.

При проектировании аэровокзальных комплексов важной задачей является создание выразительного архитектурного образа и органичное решение генплана, построенные на основе единого композиционного замысла. Существенное влияние на функционально – технологическую структуру аэровокзального комплекса оказывает также характеристика эксплуатируемого парка воздушных судов. Комплексы, обслуживающие широкофюзеляжные самолеты, должны иметь большие площади операционных залов, залов ожидания, залов – накопителей, большую пропускную способность системы обработки багажа.

Пассажирский аэровокзальный комплекс занимает центральное место в системе застройки аэропорта, поскольку в пределах его территории осуществляется пересадка пассажиров с наземного транспорта на воздушный и обратно. Решение генерального плана всего аэропорта зависит от оптимизации этого процесса. Размещение и планировка взлетно – посадочных полос и других сооружений аэродрома, подъездных и внутрипортовых дорог, пассажирского аэровокзального, грузового комплексов, авиационно –

технической базы по ремонту воздушных судов, вспомогательных зданий и сооружений подчинены задаче оптимальной стыковки средств наземного и воздушного транспорта с целью сокращения затрат на пересадку пассажиров. В соответствии со своим назначением пассажирский аэровокзальный комплекс включает в себя три главных планировочных зоны: перрон, привокзальную площадь и пассажирский аэровокзал.

Решение генерального плана пассажирского аэровокзального комплекса зависит не только от внешних градостроительных факторов, но также в значительной степени определяется внутренними технологическими факторами: пропускной способностью и диапазоном ее нарастания, составом комплекса, взаимосвязью аэровокзала с самолетами, схемой доставки и обслуживания пассажиров в аэровокзале.

Так как первые аэропланы были относительно легкими и развивали небольшие скорости, не требующие больших длин пробега при взлете или посадке, они могли использовать в качестве летного поля - аэродрома - небольшие ровные площадки. Вследствие этого аэродромы для таких самолетов располагались в любых подходящих местах, удобных для обслуживания населения. Они не имели специально оборудованных взлетно-посадочных полос с искусственным покрытием.

С появлением в 1930-х годах многомоторных самолетов и коммерческих авиалиний возникла необходимость сооружения бетонированных ВПП, которые могли бы принимать тяжелые самолеты. Соответственно, для их сооружения требовались земельные участки большой площади, удаленные от высоких сооружений и зданий, создающих помехи взлету и посадке, и аэропорты стали строить в пригородной зоне вдали от центров больших городов, используя участки земли, непривлекательные для заселения, отдыха или коммерческой деятельности.

Руководитель: Хоровецкая Е.М., кандидат архитектуры