

СОВРЕМЕННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К АРХИТЕКТУРЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АЭРОВОКЗАЛОВ

О.В.Гриkit, студентка гр.АБС-608М

Научный руководитель – ассистент **Н.О.Дмитрик**

Одесская государственная академия строительства и архитектуры

В статье проводится сравнительный анализ особенности проектирования отечественных и зарубежных международных аэровокзалов с учетом современных требований.

Проблема исследования: отсутствие комфортно организованной архитектурной среды, а также эстетической целостности для пребывания людей в современных отечественных аэровокзалах.

Цель работы: на основании исторического опыта развития зарубежных и отечественных аэровокзалов показать важность влияния архитектурно-планировочной среды на человека, а также выделить основные требования к формированию комфортно организованного пространства аэровокзала.

Исследования показывают, что архитектура передаёт идеи и мировоззрение целых эпох, а также влияет на эмоциональное состояние человека. В таблице 1 рассматриваются особенности формирования зарубежных и отечественных аэровокзалов со времени проектирования первого аэровокзала до наших дней. Основываясь на этих исследованиях, мы можем наблюдать высокий уровень комфортной организации пространства и эстетических требований архитектуры зарубежных аэровокзалов по сравнению с отечественными.

Такое различие связано с несколькими факторами, включающими в себя социальные, экономические, политические и другие факторы. Строительство, планирование и дизайн пассажирских пространств первых аэровокзалов проходили в те времена, когда Украина была в составе Советских Республик. В связи с этим, развитие аэровокзалов в Украине тесно связано с общесоюзными концепциями по развитию и проектированию аэропортов и аэровокзалов. [1] В технологических решениях аэровокзалов отечественной практики использовались преи-

мущества типизации и унификации технологических решений, метод индивидуального проектирования применялся лишь в ряде случаев. [3]

Таблица 1. Сравнительная характеристика зарубежных и отечественных аэровокзалов

Периоды развития аэровокзалов	Особенности архитектуры зарубежных аэровокзалов	Особенности архитектуры отечественных аэровокзалов
1920-1950 гг.	простота и компактность в планировании строительство по типовым проектам отсутствие перспективы расширения аэровокзалов несоответствие архитектурных решений маловыразительные дизайн и архитектура зданий децентрализованное планирование	централизованное планирование наличие комфортных условий для длительного пребывания в аэропорту минимизация времени процессов обслуживания пассажиров
1950-1970 гг.	низкое качество типовых проектов отсутствие сомасштабности человеку и разрозненность с общим комплексом аэропорта децентрализованное планирование	централизованное планирование увеличение пропускной способности аэровокзалов децентрализованное планирование
1970-1991 гг.	сокращение путей движения пассажиров	здания решаются в едином объеме, линейной концепции новая организация пространства и использование технологий
с 1991 г. до нашего времени	сложная компоновка экстерьера и интерьера здания усложнение общей структуры аэровокзала наличие комфортных условий для пребывания в здании	сдержанный стиль экстерьера и интерьера здания простая организация плана отсутствие комфортных условий для пребывания в здании

При осуществлении международных перевозок система обслуживания оказывает серьезное влияние на оборудование аэровокзала и на саму технологию. В 80-х гг. наблюдается изменения в решениях терминалов, связанные не столько с технологическими изменениями, сколько

ко с новым восприятием аэровокзала как социально активного пространства, ориентированного на привлечение потребителей. Начиная с 80-х гг. крупные международные аэропорты начинают функционировать как многофункциональный транспортный центр внутреннего и международного значения. Основной политикой управления аэропортом, местных властей и правительства является симбиоз комплексов аэропортов с транспортной сетью города. Несопоставимость размеров и площадей существующих зданий аэровокзалов с новыми потребностями требует осуществление новых архитектурно-планировочных решений, включающих в себя необходимые технологические помещения и расширение площадей помещений технологического обслуживания пассажиров, досмотра и ожидания посадки. Такие планировочные решения приведут в последствии к возрастанию объемов перевозок. Таким образом, международные аэровокзалы могут использоваться как многофункциональные центры, развитие инфраструктуры, увеличение их социального статуса, технической оснащенности, повышение социальной эффективности.

В современной архитектуре структуры аэровокзала его архитектурно-художественная оболочка, внутренние коммуникации и т.д. формируются за счет совокупности различных связей и взаимодействий, которые составляют цельную структуру здания. Она охватывает все его аспекты – от эстетического восприятия и формообразования до внутренних транспортных, людских и функциональных связей, а также отдельных конструктивных решений и элементов конструкций.

Аэровокзал предназначен для обслуживания пассажиров до и после полета, для посетителей (лиц, провожающих и встречающих пассажиров), а также для приема, хранения и выдачи багажа. Каждая из трех зон аэровокзального комплекса подразделяется в свою очередь на зоны высокой оборачиваемости и пропускной способности, зоны относительно длительного пребывания транспорта, пассажиров, самолетов. Первые три подзоны функционально связаны между собой. Рядом с аэровокзалом размещается, как правило, почтово-грузовой комплекс, примыкая непосредственно к ближнему перрону, так как большинство грузов и почты перевозится в пассажирских самолетах. К аэровокзальному комплексу тяготеют ряд зданий управления деятельностью аэропорта и вспомогательного комплекса: командно-диспетчерский пункт, здание администрации аэропорта и штаба объединенного авиаотряда, гостиница, профилакторий летно-подъемного состава, столовая, цех бортового питания, в отдельных случаях здание учебно-тренировочного отряда.[2]

Размер требуемых помещений для каждой авиакомпании или агентства находится в зависимости от таких факторов, как объем перевозок или тип выполняемого обслуживания. В проектировании терминалов учитывается циркуляция потоков, технологический процесс, и требования, предъявляемые к комфортности и безопасности пребывания пассажиров. Так как основное пространство в аэровокзале представляют собой операционные залы, в которых происходит циркуляция большого скопления людей, требуются обширные пространства, как правило не раздробленные и разделенные лишь условно либо стеклянными перегородками, либо невысокими ограждениями. Раздробленное пространство в общественных зонах (залы ожидания, операционные залы) подавляюще действует на человека, вызывая чувство опасности и дискомфорта.

Вывод. В наше время стоит задача о необходимости внедрения в архитектурно-планировочные решения отечественных аэровокзалов такие требования, как - более комфортная среда для пребывания людей в здании, организация движения пассажиров, эстетические требования, долговечность здания, а также сомасштабность человеку.

Аэропорты занимают особое место в функционировании города и страны в целом, обеспечивая крупные внешние транспортные связи, но одновременно образуя мощные самостоятельные структуры, оказывающие активное воздействие на городские подсистемы и экологию.

Литература

1. Зеленкова В.А. Морфология и эволюция пространства дизайна интерьеров аэровокзалов во времена СССР (1922 - 1991 ГГ.) / В.А. Зеленкова. – Вестник Харьковской государственной академии дизайна и искусств: сб. науч. работ. В.7. - М.: ХДАДМ. - 2012. - 15 – 16 с.

2. Комский М.В. Аэровокзалы /М.В. Комский, М.Г. Писков.- М.: Стройиздат, 1987. – 199 с.

3. Локшин В.Г. Аэровокзалы аэропортов различной пропускной способности/ В.Г. Писков. - М.: 1970. 13 с.