

ОСОБЕННОСТИ РЕКОНСТРУКЦИИ СОВРЕМЕННЫХ АЭРОВОКЗАЛОВ

К настоящему времени мощьность, планировка и архитектура большинства зданий морально устарели, но состояние конструкций позволяет их эксплуатировать еще многие десятилетия. Реконструкция и расширение относительно капитальных зданий позволяет продлить долголетие полезного использования ценных строительных фондов по их прямому или новому назначению.

По мере увеличения пропускной способности аэровокзалов в зависимости от физической и моральной долговечности действующих зданий применяются в основном три способа их использования:

-снос ветхих и небольших по объему зданий, препятствующих развитию комплекса на данной территории;

-приспособление устаревших для данной технологии зданий по другому назначению;

-расширение зданий с реконструкцией части или всех помещений – наиболее часто используемый прием.

По объемно-планировочному решению различаются, в основном три наиболее распространенных приема:

-строительство отдельно стоящего здания с определенной функцией того же назначения;

-пристройка к существующему аэровокзалу нового здания через переходы, галереи;

-пристройка к существующему аэровокзалу нового объема непосредственно без соединительных протяженных элементов .

Главные преимущества комплекса, составленного из непрерывно пристроенных и компактных объемов заключается в том, что увеличивается площадь помещений при минимальном удлинении путей пассажиров, сохраняется визуальная понятность основной технологической магистрали внутри непрерывно продолжающегося интерьера аэровокзала, минимальна площадь застройки и поверхность ограждающих конструкций. Такой комплекс выглядит более целостно, создаются условия не только для развития основного технологического ядра аэровокзала, но также предпосылки к преобразованию архитектурного решения здания в соответствии с новыми требованиями к его выразительности, новыми средствами ее достижения.

Пространственно-непрерывный метод пристройки осуществляется во всех трех измерениях: в длину, ширину и высоту комплекса. В зарубежной практике встречается много примеров развития комплекса по вертикали. Активно осваивается подземное пространство в зоне привокзальной площади, примыкающей к аэровокзалам, строятся подземные переходы, станции метрополитена и пригородной дороги. Общим для перечисленных проектов и построек является метод органичного включения существующего здания в новый комплекс.

В настоящее время серьезно отстает строительное обеспечение поэтапно возводимых зданий, которое станет реальностью, когда мы научимся пристраивать быстро, не нарушая устойчивости и не мешая эксплуатации существующих аэровокзалов. Поэтому поиски оптимальных решений современных аэровокзалов направлены, в частности, на ликвидацию осложнений, связанных с пристройкой очередных объемов. Основу новых проектов и построек составляют два метода:

-метод проектирования непрерывного здания на значительную перспективу с выделением в рамках общего комплекса отдельных очередей строительства, при этом предусматривается пристройка к каждой части комплекса;

-метод формирования первоначального здания из ряда повторяемых объемов, добавлением которых предусмотрено расширять аэровокзал. Применяются повторяемые объемы двух типов:

-крупные, функционально зависимые объемы, в которых обслуживаются пассажиры определенного направления;

-мелкие, независимые от функции объемно-конструктивные элементы.

В новых проектах аэровокзалов предусматривается также возможность увеличения площади трудно расширяемых помещений за счет вытеснения помещений аналогичной технологии и планировки блокируемых аэровокзалов. Такой прием заложен в блокировочном аэровокзале аэропорта Грозный; при переносе в другие здания рабочей столовой, гостиницы, профилактория будут увеличены площади кафе для пассажиров, администрации аэровокзала и КДП путем минимальной перепланировки помещений.

Большое значение для целостности и экономичности этапно возводимого аэровокзала имеет геометрия плана и принцип его развития. Наиболее экономичны концентрические формы, расширение которых предусмотрено по принципу "подобие формы" от центра к периферии, когда новые добавления увеличивают площади, но не меняют форму плана (вариант конкурсного проекта для аэропорта Таллинн). При таком методе "роста" минимально увеличиваются пути, проложенные по радиусам и площадь застройки, однако расширение ограничено тем резервом территории, который заложен между зданием и стоянками самолетов.

Хорошие возможности для развития аэровокзалов на свободных территориях застройки представляют здания диагонально синусоидной формы плана. Они лишены монотонности линейных форм, осваивают значительную глубину застройки не нарушая естественной освещенности помещения. Вариации шага и амплитуды синусоиды позволяют вносить необходимое разнообразие в решение комплекса, не нарушая целостности общего решения.

Современный этап строительства и реконструкции аэровокзалов отличает более бережное отношение к ценному строительному фонду, стремление

органично включить действующие здания в общий поэтапно создаваемый комплекс и максимально использовать существующие площади. Такой подход к проблеме увеличения пропускной способности аэровокзалов не только более экономичен, он позволяет решать очередные строительные задачи грамотно с позиций формирования архитектурного целостного ансамбля в рамках общей теории развития объектов в природе и архитектуре.

Сочетание уважительного отношения к архитектурной традиции, умелого и тактичного преобразования облика исторически сложившихся аэровокзалов с приспособлением их помещений к решению современных технологических задач - главные особенности и достижения архитектурной практики последних лет.

Литература

1. Гайдученя А.А. - Динамическая архитектура /основные направления развития, принципы, методы/, Киев, БУДВЕЛЬНИК, 1983
2. Дауд Самер «Современные тенденции развития функционально-планировочной структуры международных аэропортов», Научно-технический сборник "Коммунальное хозяйство городов", 2005г, 314с.
3. «История аэродрома» [Электронный ресурс] / Аэродром «Девау» // Калининградский авиационно-спортивный клуб // Режим доступа: <http://koenig-ask.ru/index.php?page=history>
4. Комский М.В. «Блокированные здания аэропортов нарастающей мощности», труды ГОСНИИ, Выпуск 210, М., 1981.
5. Маринцева К.В. «Классификация аэропортов и приоритетность их реконструкции» 3-4с.
6. Писков М.П. «Аэровокзальные комплексы аэропортов» Москва «Воздушный транспорт» 1983.
7. «Рекомендации по оптимальным схемам реконструкций и расширения зданий и сооружений аэропортов» Москва, 1986г.
8. Труды. Выпуск 10. Технология и планировка аэропортов [Электронный ресурс] / Труды // Сборник научно-технической информации по гражданской авиации // Режим доступа: http://www.znaytovar.ru/gost/2/Trudy_Vypusk_10_Tehnologiya_i.html