

СУЧАСНА ПРАКТИКА БУДІВНИЦТВА ВИСОТНИХ ОБ'ЄКТІВ СПЕЦІАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ НА ТЕРИТОРІЇ АЕРОПОРТІВ

Актуальність проблеми. Серед спеціальних будівель та споруд аеропортів особливо місце займає комплекс обслуговування керування повітряним рухом. Найбільшим за розмірами є будівля контрольно-диспетчерського пункту (КДП), проектування якого виконується з дотриманням вимог спеціальних технологічних норм у відповідності до класа аеропорта. Розряд КДП визначається максимальною кількістю повітряних суден, яку потрібно обслужити упродовж години, в т.ч. зльотів та посадок на зльотно-посадкових смугах аеропорту. Саме в будівлі КДП розміщується декілька служб (служба руху та льотна служба, служба радіонавігації та зв'язку, метеослужба та допоміжні приміщення), що є результатом оптимізації технологічних процесів функціонування аеропорту та організації його генерального плану.

Найбільш поширеним рішенням є блокування КДП з аеровокзалом. З розвитком аеропортів, а саме збільшенням інтенсивності руху повітряних суден та поширенням функцій, змінюються й підходи до проектування КДП, назва частки яких - аеродромно-диспетчерська вежа (АДВ) – віддзеркалює ці зміни.

Світова практика розвитку, стан розробки проблеми в науці і практиці. Розвиток аеропортів супроводжується, у більшості випадків, збільшенням розмірів територій, які потребують візуального контролю. Внаслідок цього збільшуються й висоти будівель КДП. Показовим є приклад Hartsfield-Jackson Atlanta International Airport (США), на території якого розміщується сама висока на даний час будівля КДП. На початку ХХІ ст. в аеропорту існувало чотири паралельно розташовані зльотно-посадкові смуги, контроль за територією здійснювався диспетчерською службою, яка розміщувалась в будівлі КДП висотою 78 м. Впродовж 2001-2006 рр. для прийому середніх та малих повітряних суден будується п'ята зльотно-посадкова смуга довжиною 2700 м. Внаслідок цього поширюється зона контролю, що супроводжується демонтажем старої та будівництвом нової будівлі КДП висотою 121 м.

Серед світових висотних лідерів будівлі КДП в аеропортах «Vienna Schwechat Airport» (Австрія, 109 м), «Amsterdam Schiphol Airport» (Нідерланди, 101 м), «Incheon international airport» (Південна Корея, 100 м), «Oslo Gardermoen Airport» (Норвегія, 90 м) та ін. Впродовж останнього десятиріччя побудовано декілька нових КДП у вітчизняних аеропортах: «Сімферополь» (27 м, 2010 р.), «Донськ» (51 м, 2011 р.), «Харків» (43,6 м, 2014 р.).

Світова практика налічує декілька десятків сучасних рішень будівель КДП оригінальної архітектури, наприклад, в аеропортах «Щереметьєво» (Москва, РФ), «Батумі» (Грузія), «Stockholm Arlanda Airport» (Сігтуна, Швеція), «Arctic Circle Airport» (Рана, Норвегія) та ін.

Висновки дослідження. Проектування висотних будівель КДП супроводжується вирішенням містобудівних завдань, пошуком об'ємно-планувальних, конструктивних та інженерних рішень, які повинні забезпечувати безпечну експлуатацію будівлі та комфортні умови перебування на висоти персоналу під час виконання функціональних обов'язків. **Основні результати та їх практичне значення.** Вивчення практики проектування та будівництва будівель спеціального призначення на території аеропортів дозволило виявити сучасні тенденції, які планується використати під час дипломного проектування.