

ПРИНЦИПОВІ РІШЕННЯ ТЕРМІНАЛУ ЧАРТЕРНОЇ АВІАКОМПАНІЇ

Проектна пропозиція є результатом аналізу вітчизняного та іноземного аеровокзалобудування і зображує пропозиції що до проектування терміналів для чартерних авіакомпаній, які експлуатують літаки ділової авіації.

В системі сучасних авіаційних перевезень спостерігається диференціація потоків пасажирів за рівнем комфортності обслуговування. Внаслідок цього більшість чартерних авіакомпаній мають свої власні термінали. Сенс існування ділової авіації полягає в тому, щоб у будь який час авіакомпанія може забезпечити пасажирові політ в будь яке місце світу.

Проектування терміналів для чартерних авіакомпаній є спряженим зі складностями, головною з яких є відсутність відповідної нормативної бази. Приклад проектного рішення, яке описано нижче, є одним з варіантів реалізації особливостей технологічного обслуговування V.I.P.–пасажирів наступних категорій: міжнародні та в межах держави.

Для призначення технологічних схем обслуговування пасажирів та повітряних суден, відповідних їм приміщень використовуються діючі норми та посібники з проектування /3-4/, творчий підхід при реалізації встановленої задачі, аналіз проектування та експлуатації існуючих терміналів в аеропортах Бориспіль, Шереметьєво та Внуково /"Гражданская авиация" №№1,6,10,12 2000 г./.

До проектів терміналу для чартерної авіакомпанії доцільно закласти наступні принципи.

1. Економіка.

Основні варіанти ефективного функціонування ділової авіації:

- а). Придбання повітряного судна (далі ПС) у власність авіакомпанії та експлуатація його на комерційній основі.
- б). Аренда повітряного судна.
- в). Передача власником (приватне лице, промислова корпорація, банк або група банків) на визначених умовах авіакомпанії як експлуатанту ПС для використання його у власних інтересах.
- г). Три літака бізнес класу для чартерної авіакомпанії є оптимальним числом, яке необхідно закласти в розрахунки. Більшість іноземних авіакомпаній, які займаються таким видом перевезень, мають по одному літаку.
- д). Для більшої економічної ефективності технічний центр, який належить авіакомпанії, може обслуговувати інші чартерні авіакомпанії, та бізнес-літаки, які базуються в аеропорту, або здійснюють посадку.

2. Архітектура.

У об'ємно планувальному рішенні є доцільним принцип суміщення трьох, відмінних за технологією функціональних процесів, типів будинків – аеровокзалу, ангару-укриття та будинку технічного центру – у 2-х великих об'ємах, безпосередньо з'єднаних один з одним та об'єднаних під загальною назвою "термінал".

Один об'єм – будівля аеровокзалу, суміщена з технічним центром, якій вміщує в собі службові приміщення головного технологічного призначення. Другий об'єм – ангар-укриття, який виконує функції критого перону та безпосередньо ангару-укриття.

В центральній частині аеровокзалу розташовані приміщення головного технологічного призначення та приміщення додаткового обслуговування. Як правило, ця

частина терміналу вміщує просторі і затишні зали чекання з каміном, зимовим садом, приміщення для оформлення багажу та досмотру, митної служби і паспортного контролю (для міжнародних рейсів), бар, невеличкий ресторан, тренажерний зал, сауну, міні-готель. Обов'язковим є також зручний в'їзд з автостради, стоянка для автомобілів, що охороняється, віддаленість від інших будинків і споруджень аеропорту. Розміщення приміщень додаткового обслуговування відповідає вимогам V.I.P.–пасажирів. У правому крилі аеровокзалу доцільно розташувати службові оперативні приміщення. В лівому – приміщення оперативних видів робіт технічного центру, а також побутові та допоміжні приміщення. Склад та площі приміщень приймаються згідно з нормативними вимогами й можуть призначатися для кожного проекту індивідуально /1-2/.

Об'ємно-планувальним рішенням може бути передбачено притискання з боку перону до будинку аеровокзалу ангару-укриття, який проектується згідно з розмірами ПС, що експлуатуються у діловій авіації.

Розробка оптимального рішення ангару-укриття (критого-перону) дає можливість типового будівництва при експлуатації відповідної номенклатури парку ПС. Для цього потрібно усереднити розміри планшорів ПС, що притаманні цьому виду авіації.

Враховуючи функціональну необхідність, у будинку аеровокзалу можливо розміщення приміщень технічного центру для обслуговування ПС: слюсарна майстерня, кімната-склад, приміщення персоналу, технічний клас, лабораторія обслуговування поточного ремонту приладів. Власна інженерно-авіаційна служба може виконувати мінімум технічної роботи в ангарі-укриття.

3. Технологія.

Застосування окремого терміналу для обслуговування пасажирів з підвищеними вимогами комфорту і рівня безпеки окремо від основного пасажиропотоку спрощує технологію робіт в приміщенні головного технологічного обслуговування.

Невеликий пасажиропотік при експлуатації терміналу дозволяє прийняти склад та площі приміщень у відповідності до перепускної спроможності 20-50 пас/год., при цьому також доцільно застосування реверсної системи обслуговування пасажирів з дискретним часом 1 година.

Можливе виключення потужних засобів механізації при сортуванні та транспортуванні багажу.

Безпосередньо притискання будинку критого перону до будинку аеровокзалу, а отже, близькість ПС, припускає найменший шлях слідування пасажирів від місця реєстрації до місця посадки у літак.

Технологія оперативного обслуговування ПС спрощується внаслідок притискання технічного центру до ангару, що зводить до зменшення трудовитрат та витрат на транспорт.

Застосування закритих приміщень аеровокзалу, перону та технічного центру і об'єднання їх в один будинок зблокованого типу надає низку переваг для пасажирів та служб авіакомпанії:

1. Для пасажирів:

- підвищений рівень комфорту, конфіденціальність і безпеку, як у приміщенні аеровокзалу, так й при непосредній посадці-висадці у літак, позаяк наявність критого перону надає захист від атмосферних впливів та забезпечує певний рівень особової безпеки;
- найкоротша відстань від зупинки автотранспорту (місце висадки) до місця посадки у ПС;
- рух пасажирів що прилетіли та тих, що відлітають, у рівні першого поверху;
- можливість під'їзду автомашин на відстань не більшу за 20 м. від місця реєстрації;

- ізоляція пасажирів що прилетіли від пасажирів що відлітають;
 - можливість посадки-висадки до ПС пасажирів для яких виключені усі форми контролю, у приміщенні критого перону;
 - під'їзд автотранспорту до літака у приміщенні критого перону.
2. Для служби перевезень:
 - ліквідація складної системи сортування багажу;
 - наближення місця реєстрації та оформлення багажу до стоянки літака.
 3. Для служби безпеки:
 - централізований контроль у всіх приміщеннях основного технологічного обслуговування;
 - огорожа території з боку привокзальної площі;
 - наявність головної та допоміжної автодороги;
 - встановлення контрольно-перепускного пункту при в'їзді-виїзді на привокзальну площу терміналу.
 4. Для експлуатації літаків:
 - розміщення літака у будинку критого перону за допомогою тягача;
 - спрощення технології обслуговування ПС за рахунок притискання технічного центру до будинку критого перону.

Невеликі авіакомпанії ділової авіації завжди розміщені поруч з великими аеропортами і не потребують великих територій для свого базування. Крім того, невеликий за розмірами літак бізнес-авіації займає місце на стоянці, яке можливо використати з більшою фінансовою користю. Присутність літака бізнес-авіації на території основного аеропорту не завжди доцільна з організаційно-технічного боку та не ефективна. Крім того, більшість пасажирів-власників, які прилетіли на своїх приватних ПС, мають бажання поставити їх у ангар, але великі аеропорти не мають ангарів для такого типу ПС.

Тому таке рішення терміналу забезпечує: обслуговування V.I.P.-пасажирів наступних категорій: міжнародні та в межах держави; підвищену комфортність обслуговування та порівняно невелику площу забудови терміналу.

Принципове рішення терміналів є доволі новою ідеєю в технології та архітектурі аеровокзальних комплексів спеціального призначення. Ця ідея буде використана Державним проектним інститутом "Украаеропроект" як один з варіантів терміналу для високих державних посадових осіб України.

/Література/

1. **Комский М.В., Писков М.Г. Аэровокзалы.** – М., - 1987г.
2. **Писков М.Г. Аэровокзальные комплексы аэропортов.** – М.: Воздушный транспорт, 1983.
3. **Ведомственные нормы** технологического проектирования аэровокзалов аэропортов ВНТП 3-81 МГА/МГА. – М.: ГПИиНИИГА Аэропроект, 1982. – 211 с.
4. **Нормы технологического** проектирования авиационно-технических баз в аэропортах ВНТП 11-80 МГА / МГА. – М.: ГПИиНИИГА Аэропроект, 1980. – 116 с.