

ТРЕБОВАНИЯ К ПЛАНИРОВОЧНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГЕЛИКОРТОВ В СТРУКТУРЕ ЖИЛЫХ И ОБЩЕСТВЕННЫХ ЗДАНИЙ

Украина активно включается в мировые общественно-экономические процессы: разработала транспортную стратегию на период до 2020 года [1], присоединилась к Мировой организации торговли, выработала стратегическую цель - получение ассоциированного членства в Европейском Союзе. Достижение этих целей направлено на экономическое и социальное развитие страны, что невозможно без развития различных видов транспорта, в частности, развития вертолётных перевозок. Во многих мегаполисах мира вертолётные перевозки являются неотъемлемой частью пассажирского транспортного сообщения, так как они обладают определенными преимуществами: высокой скоростью передвижения, маневренностью, минимальной посадочной площадью, возможностью организации комфортного транспортного обслуживания.

В Украине в связи с низким уровнем экономического развития этот вид транспортных перевозок еще недостаточно развит. Основная проблема в развитии вертолётного транспорта заключается также в отсутствии научно-обоснованной законодательной и нормативной базы проектирования такого рода транспортной сети в городах. [2]

Создание научно-обоснованных требований и условий для законодательной и нормативной базы проектирования объектов обслуживания пассажиров вертолётным транспортом в городах Украины.

Отсутствие единого научно-методического подхода для изложения архитектурно-строительных принципов и приемов проектирования потребовало создание дополнения к принятой существующей терминологии.

Нами предлагается ввести новый термин – «геликорт». Геликорт (от англ. Helicourt) – комплекс сооружений по обслуживанию специально оборудованной площадки только для взлёта и посадки одного или нескольких вертолетов, расположенный на венчающей части жилого, общественного, промышленного здания или на платформе транспортного узла, в отличие от принятого термина «вертодром», который обозначал «земельный (водный) участок или специально подготовленная площадь (на крыше здания, на приподнятой надводной платформе), имеющие комплекс сооружений и оборудования, обеспечивающие взлет и посадку по-самолетному или по-вертолетному, руление, хранение и обслуживание вертолетов». [3]

Задача данного исследования - проанализировать и сформулировать требования к формированию геликорт в городах и определить условия для их создания: технико-эксплуатационные, градостроительные, природно-климатические, функционально-технологические, транспортные и экологические.

Технико-эксплуатационные требования к геликортам: масса и геометрические параметры, назначение, количество пассажиров вертолётов.

Условия к технико-эксплуатационным требованиям:

- ограничение по массе вертолёт: сверхлегкие – до 1 т, легкие от 2т до 5 т, средние от 5 т до 15 т, тяжелые свыше 13 т;
- ограничение по габаритам: минимальная длина вертолёт до 26 м, минимальный диаметр винта вертолёт – до 22 м.;
- ограничение по провозной способности вертолётов : до 30 чел.
- ограничение по годовому пассажирообороту: до 15 тыс.чел.

Сложившиеся экономическое положение в Украине в ближайшее время позволяет принимать за расчетные параметры вертолеты весом до 5 т.:

Ми-2, Ми-8, которые модернизируются в Украине. Легкие многоцелевые вертолёты наиболее перспективны как для вооруженных сил, так и для гражданской сферы. Эти параметры следует закладывать в архитектурно - конструктивное планировочное решение геликорт. [2]

Градостроительные требования к геликортам зависят от величины и народнохозяйственного профиля города, функционально-планировочной структуры; плотности улично-дорожной сети; этажности городской застройки; развитости транспортной инфраструктуры.

Условия к градостроительным требованиям:

- степень развитости транспортной и уличной сети города;
- создание сети геликорт соответствующих величине и народнохозяйственному профилю города;

- проектирование геликoptов соответствующих типологии и функциональному назначению градостроительного объекта, где расположен геликopt (медицинские, пенитенциарные, пожарные, почтовые, туристические, спортивные здания и сооружения);

- формирование воздушных вертолётных трасс с учетом требований безопасности организации полетов вертолётов;

- размещение геликoptов с учетом этажности городской застройки;

- отсутствие на прилегающий к участку строительства геликoptа препятствий, которые ограничивают сектор взлета и посадки вертолета. Такие препятствия как: линии электропередач, воздушные высоковольтные линии, контактные провода железных дорог, газо и нефтепроводы и другие должны находиться от торцов посадочной площадки на определенном нормативном удалении. [3]

Природноклиматические требования к геликoptам: климатические, аэродинамические характеристики зоны строительства; ландшафтная пластика окружающей естественной среды.

Условия к природно-климатическим требованиям:

- защита от климатических воздействий (осадки, температурный перегрев) ;

- направление силы господствующих ветров в данном населенном месте (вертолёт взлетает и садится против ветра);

- влияние аэродинамических явлений (турбулентных воздушных потоков, возникающих в зоне разноэтажной застройки городов на безопасность полета вертолётa).

Функционально-технологические требования к геликoptам: необходимый уровень комфортности и безопасности обслуживания пассажиров и доставки грузов.

Условия к функционально-технологическим требованиям:

- технологическая и инженерная совместимость с обеспечением функционально-технологических процессов соответствующих им зон с элементами предметной среды;

- использование по назначению: туристические, культурно-развлекательные, почтовые, спортивные и учебные перевозки; спецтранспортные – доставка охраняемых грузов, антиквариата; рекреационно - охотничьи, таксомоторные, правительственные;

- организация комфортности и безопасности обслуживания пассажиров и доставки грузов.

Транспортно-пешеходные требования: взаимосвязь с другими видами транспорта и транспортной инфраструктурой города ; возрастающие тенденции к увеличению скорости передвижения, комфортности пассажиров; обеспечение надежной и безопасной эвакуации в форс-мажорных ситуациях.

Условия к транспортно-пешеходным требованиям:

- обеспечение безаварийности полётов;

- взаимная согласованность планировочной схемы геликoptов в структуре зданий с инженерной инфраструктурой здания;

- создание комфортных условий для передвижения при создании вертикальных и горизонтальных связей с городским транспортом и его инфраструктурой;

- сокращение времени перемещения в пределах города;

- рациональная организация навигационных маршрутов воздушных судов;

- определение оптимальных маршрутов эвакуации и обеспечение безопасности в форс-мажорных ситуациях.

- выполнение международного законодательства относительно перевозки опасных грузов

Экологические требования: защита от шума, от вибрации, от экологически вредных отходов, от пожароопасности.

Условия к экологическим требованиям:

- выполнение шумозащитных мероприятий (шумозащитных экранов, амортизационных конструкций и устройств);

- предотвращение вибрации конструктивных элементов здания при посадке и взлёте вертолётa;

- предотвращение загрязнения окружающей среды и отрицательного влияния на человеческое здоровье;

- учет особенностей развития вертолётного транспорта в городах с высокой загазованностью атмосфер (смог, дым, туман, низкие тучи);

- устройство сети пожарного водоснабжения;

1. С целью уточнения научно-методической базы архитектурного проектирования сооружений вертолётного транспорта предлагается ввести новый термин-геликopt.

2. На размещение и планировочную организацию геликортов в структуре жилых и общественных зданий влияют следующие требования: технико-эксплуатационные, градостроительные, природно-климатические, функционально-технологические, транспортно-пешеходные и экологические.

3. Для каждого вида требований сформулированы соответствующие условия, которые были апробированы в Украине и рекомендуются для дальнейшего внедрения.

4. Выполнение настоящих условий позволит обеспечить в городах Украины безопасность и комфортность обслуживания населения вертолётным транспортом.

Список цитированных источников

1. Транспортная стратегия Украины на период до 2020 года. Проект распоряжения Кабинета Министров Украины от 20 октября 2010 №2174 [Электронный ресурс] //Интернет-режим доступа: http://www.transport-ukraine.eu/sites/default/files/images/transport_strategy_ua.pdf

2. Семироз Н.Г. Вертодроми. Монографія / В.М. Першаков, А.О. Белятинский, Т.В. Близнюк, Н.Г. Семироз // науково-методичне видання. К. «НВФ «Славутич-Дельфін». Наклад 300 прим. друк 18.02.14, с. 364

3. Инструкция по проектированию вертолётных станций, вертодромов и посадочных площадок для вертолётов гражданской авиации.-М.: Аэропроект, 1977-68 с.

УДК 26 – 523.4:726 (476.7)

Смитиенко И.В.

ГЛАВНАЯ БРЕСТСКАЯ СИНАГОГА

Синагога это место проведения встреч, собраний, различных торжеств, как всей общины, так и отдельных её членов.

Бресть Литовскъ.
Синагога

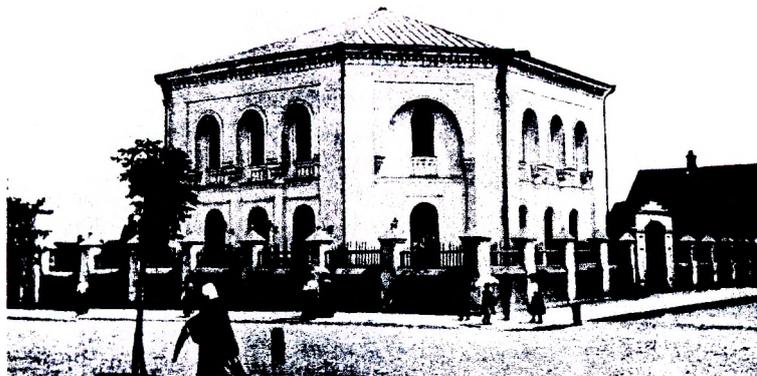


Рисунок 1 – Главная брестская синагога

Для того чтобы возвести синагогу требуется соблюсти ряд условий:

1) в синагоге обязательно должны быть окна (Талмуд не разрешает молиться в комнате без окон, так как люди должны видеть небо);

2) непременно должен быть вестибюль (при входе в здание человек оставляет в вестибюле все свои помыслы и заботы материального мира и настраивается на молитву);

3) фасад синагоги всегда обращен к Израилю (по возможности к Иерусалиму, где стоит Храм);

4) синагога должна стоять на самом высоком месте в города;

5) доминантами интерьера являются Арон – кодеш (иконостас) и бима (возвышение, на которое кладут свиток Торы для чтения);

6) мужчины и женщины молятся отдельно (женщины на балконе, галерее или в молитвенном зале за особой шторой, которая называется «мехица» - перегородка).

Синагогу разрешается украшать в соответствии со вкусами возможностями общины. Это может быть здание в любом архитектурном стиле. Для синагоги не предписано никаких определённых архитектурных форм. Определённое сходство в оформлении синагог есть с греческими театрами и с восточным изобразительным искусством. По функциональным признакам синагоги делятся на следующие категории:

1) усадебные;