

ПРАКТИЧЕСКАЯ РАБОТА №3 4 СИТУАЦИОННЫЙ ПЛАН АЭРОПОРТА

Генеральный план аэропорта решается на основе ситуационного плана в целях обеспечения безопасности маневрирования воздушных судов над прилегающей территорией, удобной транспортной связи для перевозки пассажиров между городом и аэропортом, проектирования подъездных автомобильных и железных дорог и основных инженерных коммуникаций, экологической безопасности населения, проживающего на прилегающей к аэропорту местности, а также в целях резервирования территории для будущего развития аэропорта.

Ситуационный план аэропорта разрабатывают в масштабе 1:200000.

На него наносят:

- ситуацию местности в районе аэропорта (границы селитебной территории, рельеф, растительность, сельхозугодья, отдельно стоящие сооружения и их высоты, существующие автомобильные и железные дороги, линии электропередачи и связи и др.);
- границы летных полос и служебно-технической территории;
- границы приаэродромной территории и полос воздушных подходов, объекты управления воздушным движением, радионавигации и посадки;
- проектируемые и действующие автомобильные и железные дороги и места их примыкания к государственным сетям;
- существующие и проектируемые места водозабора, сброса сточных вод, очистных сооружений, трассы водоснабжения и канализации;
- места расположения сооружений энергоснабжения, трасс тепло- и газоснабжения;
- санитарно-защитные зоны и санитарные разрывы, экологические ограничения;
- резервные территории аэропорта для его развития и др.

Ситуационный план определяет расположение всех составляющих элементов аэропорта относительно существующей местности и воздушных подходов.

На ситуационный план наносится роза ветров, определяющая направления расположения главной ИВПП.

Пример схемы ситуационного плана аэропорта приведен на рис. 4.1.

Разработать схему ситуационного плана по варианту курсовой работы, сделать вывод о расположении аэропорта, и дать краткое описание прилегающей территории по направлениям (румбам). Схема разрабатывается на стандартном листе бумаги формата А4 и включается в состав пояснительной записки.

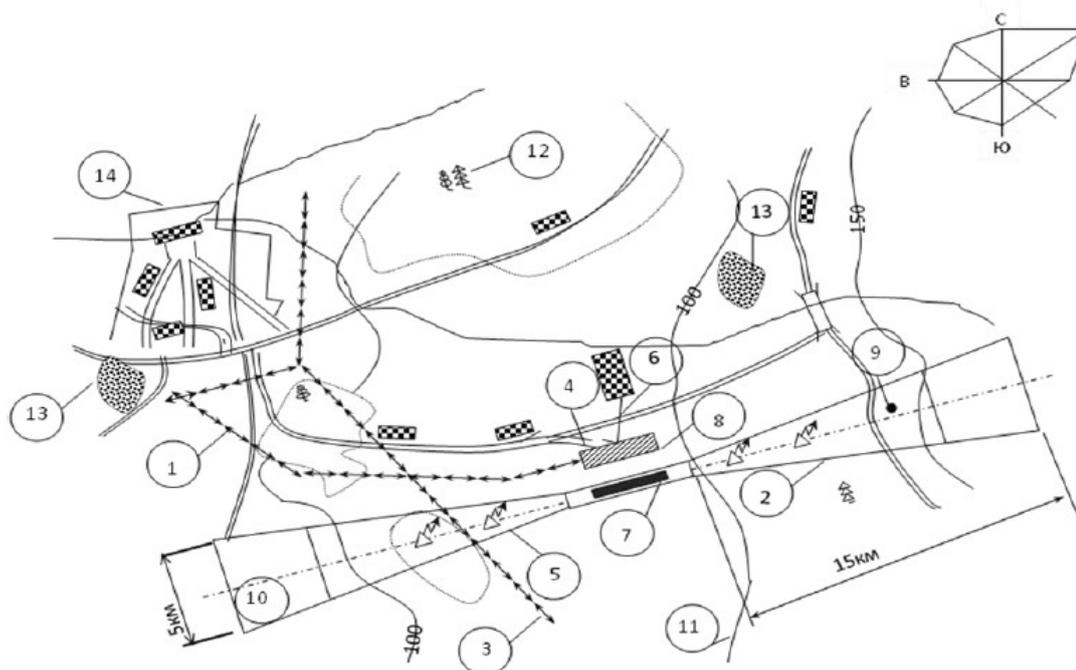


Рис.4.1 – Ситуационный план аэропорта:

1 – проектируемая ЛЭП; 2 – ДПРМ; 3 – участок ЛЭП с прокладкой кабеля; 4 – подъездная автодорога; 5 – БПРМ; 6 - подъездной ж\д путь; 7 – аэродром; 8 – СТТ; 9 – препятствие (заводская труба); 10 – план воздушных подходов; 11 – горизонталь и высота местности; 12 – лесной массив; 13 – кустарник; 14 – жилая застройка

Требуемая минимальная ветровая нагрузка ИВПП для аэродромов классов А, Б, В – 98% при максимально допустимой нормальной боковой составляющей скорости ветра - 12 м/с (табл.1 - Минимальная ветровая нагрузка и максимальная допускаемая скорость ветр) [3].

В курсовой работе следует считать, что данное условие при ориентировании ВПП в принятом по розе ветров направлении (С, Ю, В, З, СВ, СЗ, ЮВ, ЮЗ) выполняется. Сориентировать исходное направление розы ветров по расположению ИВПП.