АСП

АЭРОПОРТ СИМФЕРОПОЛЬ

ИСТОРИЯ ОДНОГО ОБЪЕКТА

АСП

«Группа компаний АСП»

www.al-sp.ru

+7 (495) 223-07-45

г. Видное, Южная промзона,
владение 7

ОГЛАВЛЕНИЕ

ОБЪЕКТ 4
ИСТОРИЯ ОБЪЕКТА 6
РАБОТА АРХИТЕКТОРОВ 10
ПРОЕКТНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ 18
ПРОИЗВОДСТВО 20
ПРОДУКЦИЯ 24
ИТОГИ РАБОТЫ 32

ОБЪЕКТ

Название объекта: **Международный аэропорт «Симферополь»**

Расположение: **Крымский полуостров, 12 км от г. Симферополя, поселок Укромное**

Общая площадь нового аэровокзального комплекса: **78 000 м²**

Проектирование: **2015-2017 гг.**

Начало строительства: **май 2016 г.**

Ввод в эксплуатацию: **16 апреля 2018 г.**

Архитектурный проект: **Samoo Architects & Engineers** (Южная Корея), **UNK project** (Россия, Москва)

Заказчик: **«Международный аэропорт «Симферополь»**

Генподрядчик строительства: **«Аконс Про»**

Производство систем подвесного потолка и облицовки колонн: **«ГК АСП»**

8 телескопических трапов

8 выходов к перронам и автобусам

55 стоек регистрации

5 багажных каруселей

6,5 млн. чел. в год – пропускная способность

3 650 чел. в час — пропускная способность в часы пик

28 лифтов

12 эскалаторов

32 млрд. — объем инвестиций в сооружение терминала

ИСТОРИЯ ОБЪЕКТА

21 января 1936
Советом народных комиссаров Крымской АССР принято решение о начале строительства аэропорта Симферополь.

Май 1936
Открытие авиалинии Симферополь-Москва. Позже регулярными воздушными линиями аэропорт связали с Киевом, Харьковом и др. Полёты выполнялись на самолётах По-2.

1957
Сдано в эксплуатацию здание аэровокзала, смонтировано светосигнальное оборудование на грунтовой взлётно-посадочной полосе (ВПП), поступили в эксплуатацию самолёты Ил-12 и Ил-14.

1960
Завершено строительство бетонной ВПП, перрона и мест стоянок; аэропорт начал круглосуточно принимать воздушные суда в сложных метеоусловиях, в том числе — новые самолёты Ан-10 и Ил-18.

1950-1960
на этих самолетах
На самолётах Ан-2 выполнялись грузо-пассажирские рейсы в районные центры Крыма, а на вертолётах Ми-4 — в Ялту.

Лето 1960
Организована эскадрилья самолётов Ту-104.
1964 г. в аэропорту базировались также самолёты Ан-24.

19 мая 1982
Аэропорт Симферополь первым в УССР принял широкофюзеляжный самолёт Ил-86. В последующие годы на этих самолетах выполнялось ежедневно 5-6 рейсов в Москву.

1977-1982
Строительство второй ВПП, рассчитанной на приём всех типов советских самолётов (Ил-86, Ил-76, Ил-62, Ту-154).

Конец 1980-х
Аэродром стал «Западным запасным аэродромом» для посадки космических кораблей «Буран». Развёрнут комплекс радиотехнических систем навигации, посадки, контроля траектории и управления воздушным движением «Вымпел». Построена новая взлётно-посадочная полоса с нетипичной для аэропортов длиной в 3700 метров.

1991
Крупнейший аэропортовый комплекс на юге СССР достиг максимального объёма авиаперевозок, обслужив за год более 30 тысяч авиарейсов и 5,2 млн пассажиров.

Лето 1989
На аэродроме самолёт-лаборатория на базе Ту-154 имитировал посадку космического челнока «Буран» по его глиссаде, а все службы посадки отрабатывали наведение на ВПП.

Март 2014
После присоединения Крыма к РФ, Украина закрыла воздушное пространство Крыма. Европейская организация безопасности аэронавигации (Евроконтроль) не признала переход воздушного пространства Крыма к России и деятельность созданной властями региона «Крымаэронавигации».

Начало 2000-х
Из-за недостаточной длины и прочности выведена из эксплуатации ВПП № 1 (размеры 2700×45 м, PCN 22/R/B/X/T, максимальный вес воздушного судна 98 т). Стала использоваться как рулёжная дорожка.

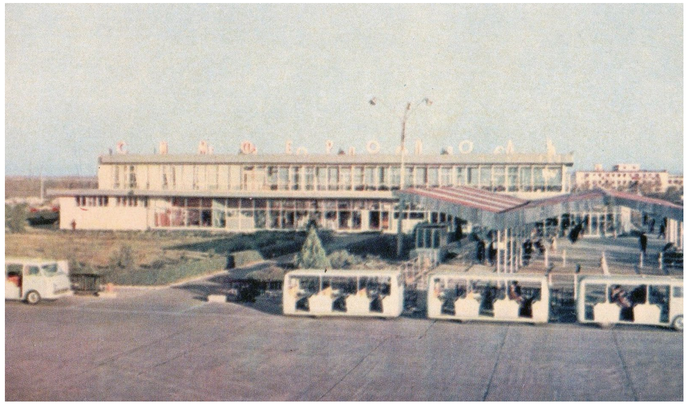
Конец 2014
Подошёл ресурс ВПП № 2 (размеры 3701×60 м, PCN 53/R/B/X/T). Приём воздушных судов начал осуществляться со значительным ограничением взлётной массы.

9 мая 2015
Заработали новый терминал А и В, реконструированный за 4 месяца.

16 апреля 2018
Открылся новый аэровокзальный комплекс, получивший название «Крымская волна».

Май 2016
Начало строительства нового аэровокзального комплекса. Ремонт взлётно-посадочной полосы (с удлинением и созданием новых рулёжных дорожек).

1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000 2010



СССР-42427

125

АЭРОПОРТ

АЭРОПОРТ
СИМФЕРОПОЛЬ

РАБОТА АРХИТЕКТОРОВ

ПРОЕКТ ФАСАДА

Архитектурную концепцию аэропорта Симферополь разработало подразделение компании Samsung — **Samoo Architects & Engineers** (Южная Корея).

В качестве основной идеи дизайнеры взяли образ моря, воссоздав «Крымскую волну». Именно поэтому здание не имеет постоянной высоты. Она колеблется от 25 до 35 метров в разных точках. Оба фасада — как со стороны привокзальной площади, так и со стороны перрона, — криволинейные во всех плоскостях.

UNK project (Россия, Москва) доробатывали проект интерьеров и придумали концепцию аэровокзальной площади (Площадь участка: 9,6 га).

ПРОЕКТ ИНТЕРЬЕРА

UNK project (Россия, Москва)

Объем работ: дизайн проект, тендерный пакет, рабочая документация, авторский надзор

Руководитель авторского коллектива: Юлия Тряскина

Архитекторы: Дарья Корпусова, Ольга Романова, Ирина Колоколова, Светлана Савинова, Татьяна Гриханова

Интерьеры нового терминала аэровокзального комплекса в Симферополе отражают основные тематические ассоциации, связанные с полуостровом. Выразительный объем и динамичный образ зданию придают криволинейные формы фасадов и кровли, напоминающие волны Черного моря. Эту же тему в интерьере подчеркивает подвесной потолок в виде парящих лент из металлической сетки. Зеленые насаждения и водопады, напоминающие чудесные природные ландшафты Крыма, погружают пассажиров в режим отпуска.

1. Особенности проекта и сложности поставленных задач на этапе получения технического задания от заказчика.

В свете известных событий, Аэропорт в Симферополе стал знаковым проектом. Он должен был показать не только, как красиво, качественно и быстро могут строить в нашей стране, но и способность отечественных производителей обеспечить проект новейшими материалами. Архитектору был дан курс на импортозамещение. И сразу стало ясно, что размах архитектурных решений на этапе концепции придется менять на этапе рабочего проекта и реализации. Например, огромные аквариумы пришлось заменить на «зеленые зоны». Таким образом концепция, вмещавшая в себя все стихии Крыма — горы, зелень, воздух, море осталась без материальной воды. Хорошо, что сами фасады олицетворяют волны — самую главную ценность полуострова.

2. Какие особенности существующего расположения и назначения данного объекта необходимо было учитывать при проектировании.

Аэропорт — это здание повышенной опасности, поэтому требования к применяемым материалам очень высоки. Расположение ставило дополнительные задачи: обеспечить сейсмоустойчивость конструкций. Все это пришлось учитывать в работе с производителями. «ГК АСП» специально под проект разработали решение для окрашенных потолков, и испытали конструкции для получения сертификатов. Иначе пришлось бы отказаться от белого цвета на потолках. Это меняет образ интерьеров кардинально.

4. В условиях быстрого развития рынка строительных технологий и появления новых технологий и систем, применяли ли вы их в данном проекте? Если да, то – какие?

К сожалению, новые технологии — это пока импортная история для нас. Они приходят на наш рынок уже не новыми и нужно время, чтобы научиться правильно их применять. И еще это — дорого.

5. Сколько человек работало над концепцией и, в дальнейшем, над рабочим проектом?

Четыре прекрасные девушки. Таким составом мы сделали не один проект. В процессе понадобилось подкрепление, и нас стало пятеро.

Дарья Корпусова

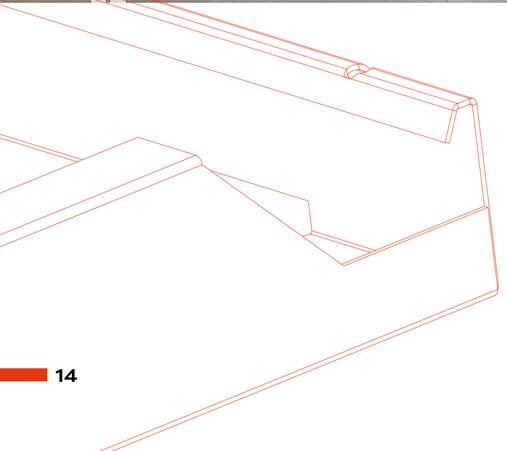
Ольга Романова

Ирина Колоколова

Светлана Савинова

Татьяна Гриханова

Юлия Тряскина



6. Как сильно повлияли процессы согласования с различными департаментами на первоначальный проект?

Согласования нас мало затронули. Сложность была только в подборе материалов под уже согласованные требования специальных технических условий.

7. Сколько времени заняла работа над проектом (эскиз, согласование, выдача рабочей документации, арх.надзор, монтаж)?

Ю-Эн-кей подключились к проекту в ноябре 2015 года, а в апреле 2018 аэропорт уже был запущен. В мае еще продолжался авторский надзор, а проект был сдан в самом начале 2016. Это очень высокие темпы и для проектирования и для строительства.

8. В потолочных облицовочных системах рассматривали ли вы иные материалы, помимо металла, и почему остановились на металле? Если были другие варианты, каковы были идеи?

Идеи концепции практически невозможно было воплотить в других материалах. Потолки во всех помещениях аэропорта разные — где-то нужна сложная форма, где-то — прозрачная сетка с высокой проницаемостью, обязательно надо предусмотреть обслуживание, то есть съемные системы. Металл дает достаточную пластичность при высокой огнестойкости.

9. Какие наиболее важные задачи, по вашему мнению, должны решать такого рода проекты: визуальный комфорт, функциональность, экологичность?

Важно абсолютно все. Часто разные задачи мешают друг другу. Необходимо учесть все и найти лучшее решение.

10. Удовлетворены ли вы, как авторы проекта, итоговой реализацией?

Скорее да, чем нет. Объективно — конечно, многое поменялось в процессе, архитекторы этого очень не любят, но в целом — там приятно находиться. В процессе надзора, в уже работающем терминале, удалось «подслушать» много положительных оценок и эмоций. Это важно, поскольку архитектура — для людей, а все недостатки, видимые глазу архитектора — это частности.

11. Какие этапы в работе вас огорчили, а какие доставили положительные эмоции?

Самым большим огорчением оказалась невозможность использования фибробетона для внутренних фасадов. Не хватило технологичности и мощностей производств.

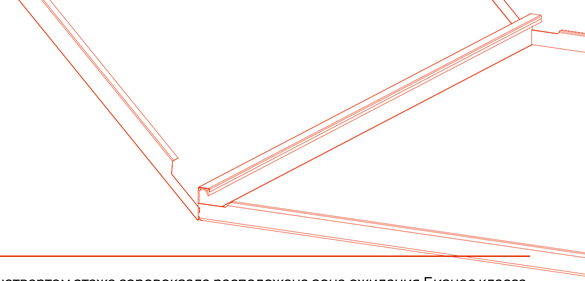
Положительные эмоции приходили с появлением деталей, особенно — если качество исполнения радовало. Когда на глазах воплощается задуманное, и концептуальный рендер возникает вживую, это — непередаваемое ощущение. Живые фотографии интерьера всегда лучше даже самого качественного рендера.

12. Что для Вас – быть архитектором?

Моделировать и улучшать пространство для себя и окружающих. Угадывать потребности места и человека в нем.

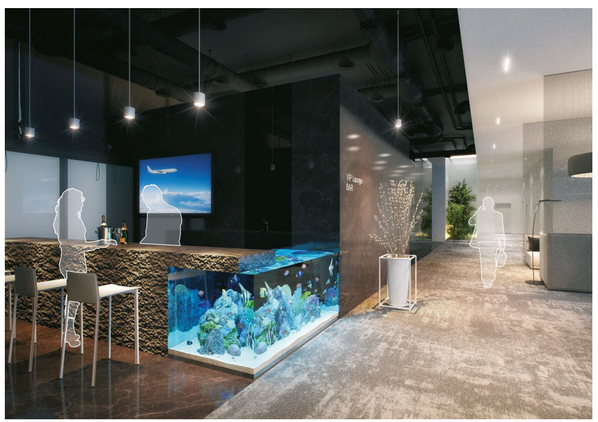
13. Ваш отзыв о совместной работе с командой «ГК АСП» – как с российским производителем металлических систем.

С «ГК АСП» приятно вести диалог. Они всегда слышат архитектора и дружат с ним. Это — залог успеха на проекте.



На четвертом этаже аэровокзала расположена зона ожидания Бизнес класса. Ее интерьер организован простыми формами, которые в комбинации с дорогими материалами дают эффект объемного и комфортного пространства. Высокий потолок с открытыми коммуникациями создает ощущение пространства и воздуха, что объединяет Бизнес Lounge с открытой террасой, расположенной неподалеку. В интерьере рассредоточены стеклянные кубы с композициями из деревьев и живых растений — островки ландшафтного дизайна.

На втором этаже терминала размещается VIP Lounge, интерьер которого выполнен из натуральных материалов сближенных оттенков, подчеркивающих комфорт продуманной роскоши и лаконичности. Тонированный, отражающий потолок создает эффект многоуровневого пространства, бросая на пол красивые отражения. За тишину отвечают мягкие акустические ниши с диванами, обитыми переливающимся бархатом.



ПРОЕКТНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ

ПРОЕКТИРОВАНИЕ И АВТОРСКИЙ НАДЗОР

«ГК АСП» проектирует навесные фасадные системы, выполняет раскладки облицовочных кассет, разработку узловых решений и монтажных схем элементов несущего каркаса.

Разработка проектов марки КМ и КМД на стадии РД (рабочая документация) соответствует ГОСТ Р 21.1101-2013 и ГОСТ 21.502-2007.

Проектирование и 3D-моделирование металлоконструкций (в том числе фахверков) осуществляется в программе Advance Steel с прочностным анализом в программном комплексе SCAD.

Конструирование и прочностной анализ фасадных кассет в программах SolidWorks и Autodesk Inventor.

Проектирование и дизайн архитектурного освещения фасадов зданий и сооружений, в т.ч. разработка проектной документации раздела ЭН (электроосвещение наружное).

Компания обеспечивает авторский надзор во время работы на строительной площадке, поэтому все вопросы решаются оперативно.

ТЕХНИЧЕСКИЙ И ПРОЕКТНЫЙ КОНСАЛТИНГ

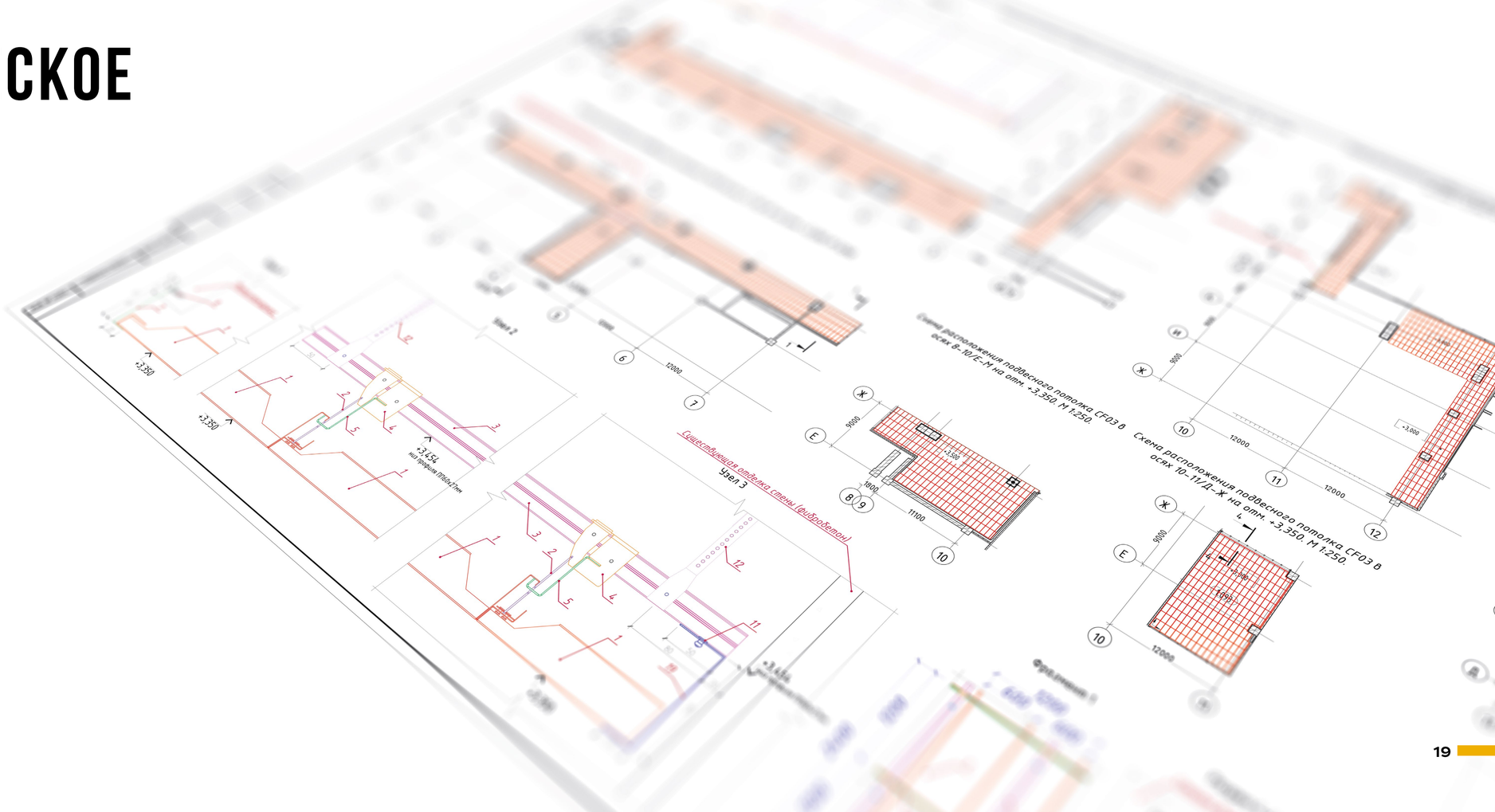
Компания консультирует всех участников строительного цикла — заказчиков строительства, архитектурно-проектные и строительные компании.

Сертифицированные типовые узлы, разработанные «ГК АСП» совместно с компаниями-производителями конструкций навесных фасадов, гарантируют безопасную и комфортную эксплуатацию в соответствии со строительными и инженерными нормами.

НИОКР И СОГЛАСОВАНИЕ

«ГК АСП» работает в тесном контакте с ведущими организациями в области стандартизации, сертификации и создании нормативной базы: ЦНИИСК им. В. А. Кучеренко, НИИМосстрой, ВНИИПО, ПОЖ-АУДИТ, ЦНИИПСК им. Мельникова, НИИСФ РААСН, НИТУ МИСиС и многими другими.

Проектировщики и конструкторы регулярно участвуют в семинарах с представителями ведущих производителей фасадных систем, круглых столах и совещаниях по проблемам нормативной базы в современном строительстве.



ПРОИЗВОДСТВО

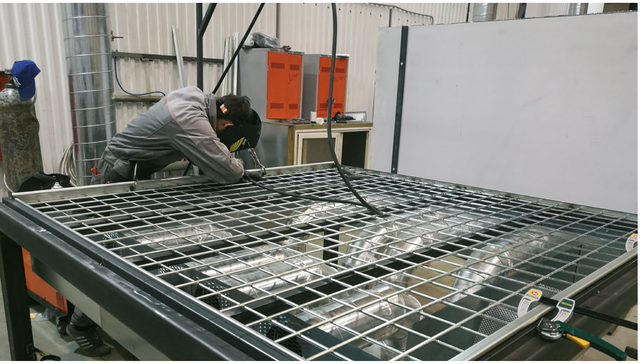
Завод «ГК АСП» расположен в городе Видное, Московской области.

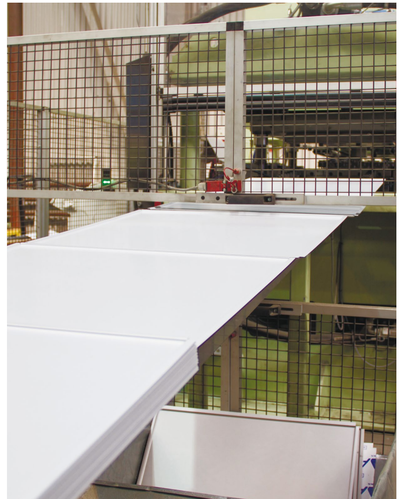
Производство систем подвесного потолка и облицовки колонн заняло 6 месяцев, работа велась в две смены — дневные и ночные.

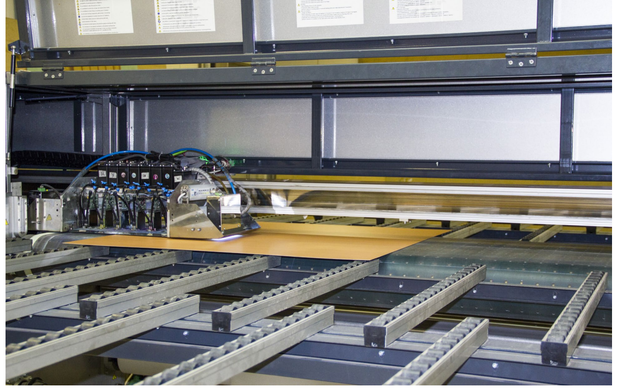
Использовано 200 тонн металла: оцинкованной и нержавеющей стали.

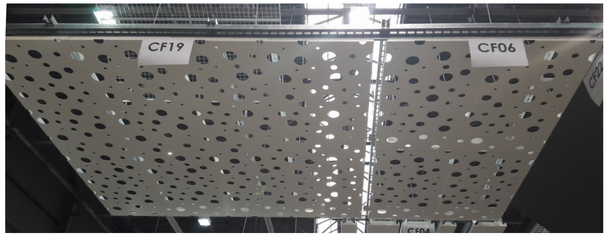
Применялась дополнительная обработка: сублимация реечного потолка с текстурой «под дерево», индивидуальная перфорация.

Специально для создания изделий в виде волны из сварной сетки был оборудован производственный участок и отлажена технология сварки.









Для заказчиков и архитекторов провели экскурсию по производству, где продемонстрировали станки. Также показали учебный центр РПО «Албес», где в специализированном ШОУ РУМе презентовали существующие разработки и новинки.

Кроме потолочных систем также спроектировали и смонтировали радиусные стеновые панели и металлические облицовки для колонн.

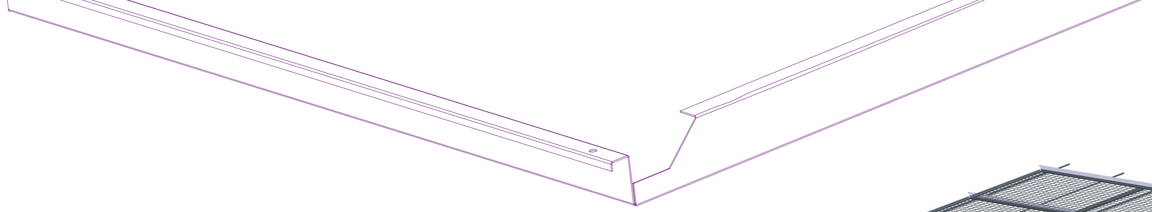
Изготовление образцов позволяет:

- заранее обговорить детали по проекту, исключить ошибки и минимизировать недоработки;
- наглядно продемонстрировать принятые на первоначальном этапе, согласованные решения;
- обговорить технологические моменты, которые влияют на внешний вид панелей (швы и размер).

ПРОДУКЦИЯ

СИСТЕМА ПОДВЕСНОГО ПОТОЛКА

Perfaten HOOK-ON



ХАРАКТЕРИСТИКИ

Позволяет проникать в запотолочное пространство и заменять поврежденную панель, демонтируя лишь одну.

Различные виды перфорации и специальная акустическая подложка увеличивают коэффициент звукопоглощения и создают благоприятную акустическую среду в помещении.

Устанавливаемые на скрытую подвесную систему панели HOOK-ON создают впечатление монолитного потолка. Разработанная система крепления с использованием коннектора и профиля 60x27 дает преимущество перед традиционной системой.

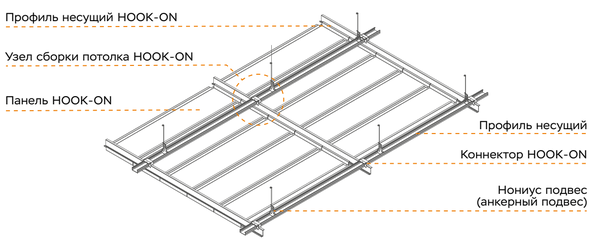
HOOK-ON:

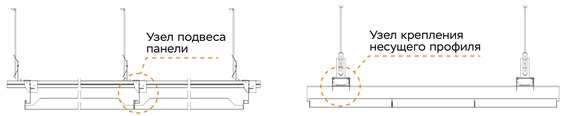
1. Увеличение скорости монтажа за счет уменьшения количества выполняемых операций.
2. Увеличение жесткости подсистемы.
3. Уменьшение веса потолка.
4. Удобство корректировки положения несущего профиля.
5. Использование коннектора позволяет интегрировать в подсистему другие типы потолка.

ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Помещения большой площади и ограниченной ширины.

Залы торгово-развлекательных центров, объекты транспорта, здравоохранения и образования, офисные и производственные помещения, коридоры.





УЗЕЛ СБОРКИ ПОТОЛКА HOOK-ON

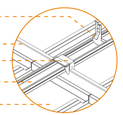
Нониус подвес (анкерный подвес)

Профиль несущий HOOK-ON

Коннектор HOOK-ON

Профиль несущий

Панель HOOK-ON



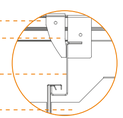
УЗЕЛ ПОДВЕСА ПАНЕЛИ

Профиль несущий

Коннектор HOOK-ON

Профиль несущий HOOK-ON

Профиль HOOK-ON



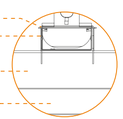
УЗЕЛ КРЕПЛЕНИЯ НЕСУЩЕГО ПРОФИЛЯ

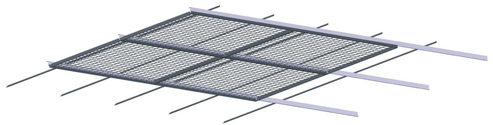
Профиль несущий

Коннектор HOOK-ON

Профиль несущий HOOK-ON

Панель HOOK-ON



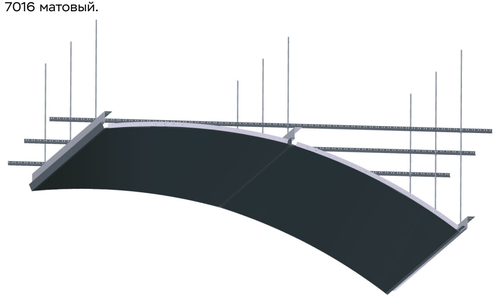


Perfaten HOOK-ON H-100/200 с потолочными панелями размером 2000×2000 мм

Заполнение панелей: сварная металлическая сетка из прутков d=8 мм с шагом 100×100 мм.

Материал рамки панелей: оцинкованная сталь 2 мм.

Полимерно-порошковая окраска панелей по Ral 9010 матовый, несущего каркаса по Ral 7016 матовый.

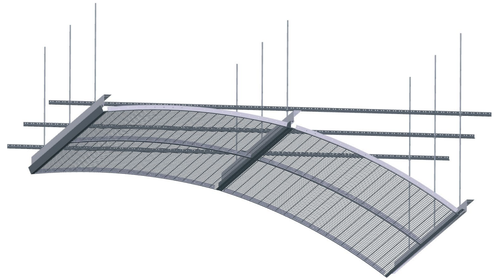


Perfaten HOOK-ON H-100/200 с изогнутыми потолочными панелями

Материал рамки панелей: оцинкованная сталь 2 мм.

Материал панелей: оцинкованная сталь 0.9 мм.

Полимерно-порошковая окраска панелей по Ral 7024 матовый.

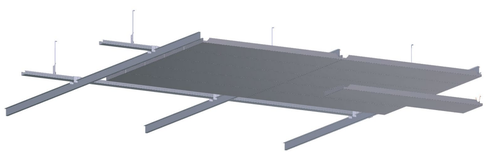


Perfaten HOOK-ON H-100/200 с изогнутыми потолочными панелями размером 1400×1000 (2500×1500) мм

Заполнение панелей: сварная металлическая сетка из прутков d=4 мм с шагом 50×50 мм.

Материал рамки панелей: оцинкованная сталь 2 мм.

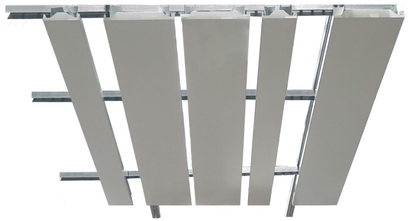
Полимерно-порошковая окраска панелей по Ral 9010 матовый, несущего каркаса по Ral 7016 матовый.



Perfaten HOOK-ON HK-500 с потолочными панелями размером 1200×600 мм

Материал панелей: оцинкованная сталь 0.7 мм.

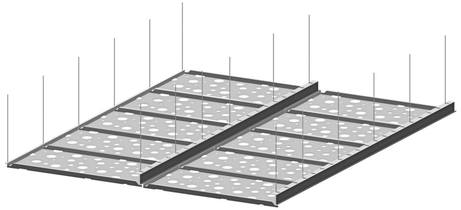
Полимерно-порошковая окраска панелей по Ral 9010 матовый.



Perfaten HOOK-ON H-200 с потолочными панелями размером 2400×B мм (B — разная проектная ширина)

Материал панелей: оцинкованная сталь 0.7 мм.

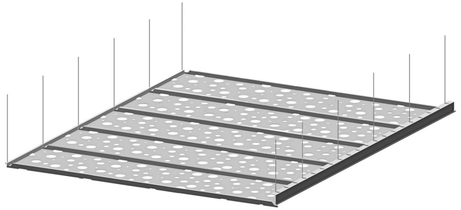
Полимерно-порошковая окраска панелей по Ral 9010 матовый.



Perfaten HOOK-ON Perfo H-100 с потолочными панелями размером 1200×600 мм с индивидуальной перфорацией

Материал панелей: оцинкованная сталь 0.9 мм.

Полимерно-порошковая окраска панелей по Ral 9010 матовый.



Perfaten HOOK-ON H-100/200 потолочными панелями размером 2400×600 мм с индивидуальной перфорацией

Материал панелей: оцинкованная сталь 1.2 мм.

Полимерно-порошковая окраска панелей по Ral 9010 матовый.

Perfaten HOOK-ON H-100/200 с потолочными панелями размером L×B мм (L-проектная длинна панели, B — разная проектная ширина)

Материал панелей: оцинкованная сталь 0.7 мм.

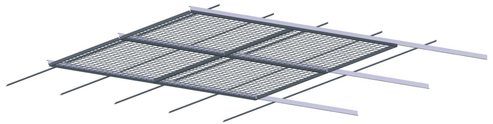
Полимерно-порошковая окраска панелей по Ral 7024 матовый.

Perfaten HOOK-ON H-100/200 с потолочными панелями размером 1000×1000 мм

Заполнение панелей: сварная металлическая сетка из прутков d=4 мм с шагом 50x50 мм.

Материал рамки панелей: оцинкованная сталь 2 мм.

Полимерно-порошковая окраска: панелей по Ral 9005 матовый, несущего каркаса по Ral 9005 матовый.



Perfaten HOOK-ON H-100 с потолочными панелями размером 2500×1500 мм

Заполнение панелей: сварная металлическая сетка из прутков d=4 мм с шагом 50×50 мм.

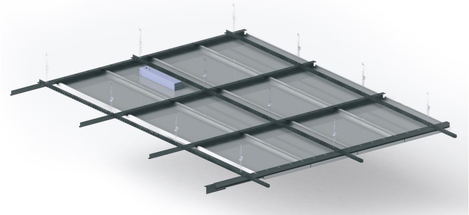
Материал рамки панелей: оцинкованная сталь 2 мм.

Полимерно-порошковая окраска панелей по Ral 9010 матовый, несущего каркаса по Ral 7016 матовый.

Perfaten HOOK-ON H-100/200 с потолочными панелями размером 1200×600 мм

Материал панелей: неокрашенная шлифованная нержавеющая сталь 0.9 мм.

Марка стали: 304SB.



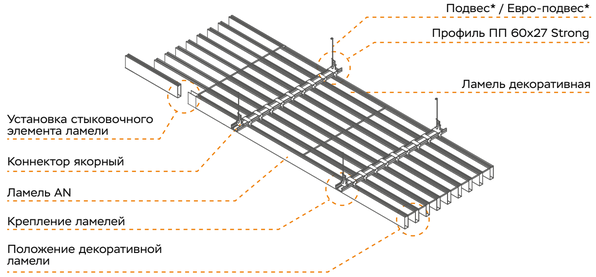
Perfaten HOOK-ON H100/200 размером L×600 мм (L-проектная длинна панели)

Материал ианелей: оцинкованная сталь 0,9 мм.

Полимерно-порошковая окраска панелей по Ral 9010 матовый.

СИСТЕМА ПОДВЕСНОГО ПОТОЛКА

Perfaten Anchor AN-100



ХАРАКТЕРИСТИКИ

Система вписывается в помещение сложной конфигурации — ламели могут примыкать к вертикальной поверхности по радиусу, под углом 90° и любым другим углом.

Ламели изготавливаются из алюминия, оцинкованной стали или просечно-вытяжной сетки. Возможность окраски цветами каталога RAL, сублимации и широкоформатной плоттерной печати на ламелях.

Благодаря соединительному элементу для ламели, система подходит для помещений с большими габаритами.

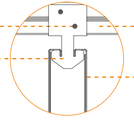
Допустимо использовать нотиус-подвес, способный нести большую нагрузку.

Допускается установка светильников.

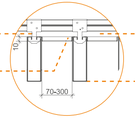
Perfaten Anchor AN-100 с потолочными ламелями 30×150h мм. Шаг ламелей между осями — 200 мм

Материал ламелей — оцинкованная сталь 0,7 мм. Ламели с сублимацией «под дерево» Perfaten M15. Подсистема не окрашена.

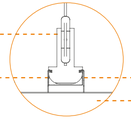
УСТАНОВКА ЛАМЕЛИ НА ЯКОРНЫЙ КОННЕКТОР



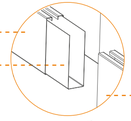
КРЕПЛЕНИЕ ЛАМЕЛЕЙ



КРЕПЛЕНИЕ АНКЕРНОГО КОННЕКТОРА К ПРОФИЛЮ



УСТАНОВКА СТЫКОВОЧНОГО ЭЛЕМЕНТА ЛАМЕЛЕЙ



Perfaten Anchor AN-100 с потолочными ламелями по проекту. Шаг ламелей между осями по проекту

Материал ламелей — неокрашенная оцинкованная сталь 0.7 мм. Подсистема не окрашена.

СИСТЕМА ПОДВЕСНОГО ПОТОЛКА

Албес Грильято

ХАРАКТЕРИСТИКИ

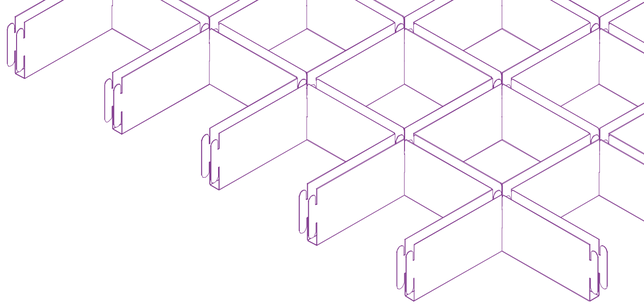
Сочетаются с другими видами подвесных потолков.

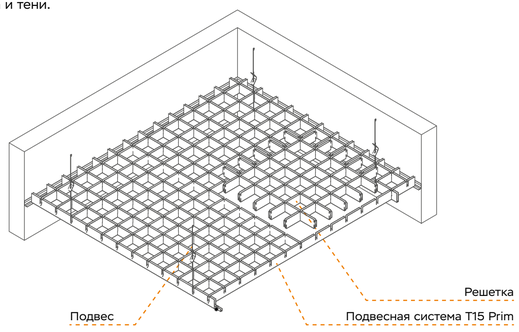
Отличаются высокой коррозионной стойкостью, влагостойкостью, устойчивым декоративным покрытием, длительным сроком эксплуатации.

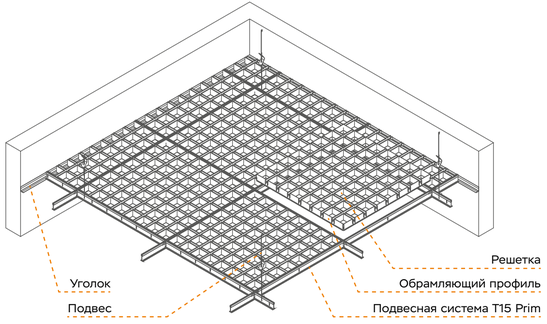
Обеспечивают беспрепятственный доступ к инженерным коммуникациям.

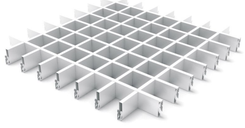
Способствуют быстрому дымоудалению.

Интегрируются с осветительными приборами: встроенными, независимыми и межпотолочными светильниками, обеспечивая оригинальный визуальный эффект, благодаря игре света и тени.





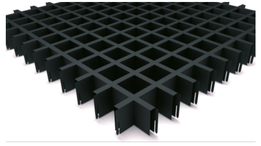




Албес Грильято GL15 с ламелями размером 15×27h мм, со стандартной ячейкой 100×100 мм

Материал ламелей: неокрашенная оцинкованная сталь 0.4 мм.

Полимерно-порошковая окраска ламелей по Ral 9016 матовый.



Албес Грильято GL15 с ламелями размером 15×27h мм, со стандартной ячейкой 50×50 мм

Материал ламелей: алюминий, 4 мм.

Полимерно-порошковая окраска ламелей по Ral 9011 матовый.

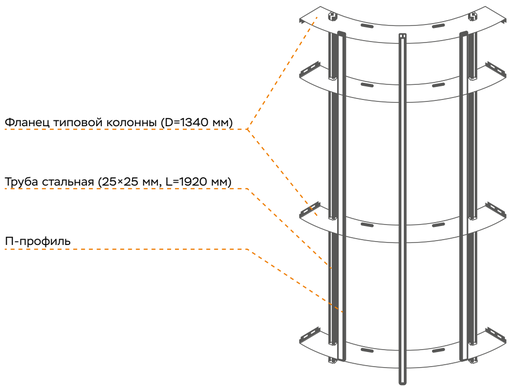
ОБЛИЦОВКА

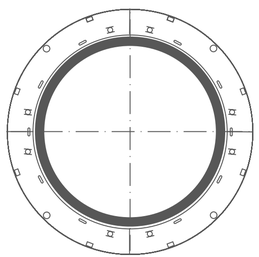
КОЛОННЫ

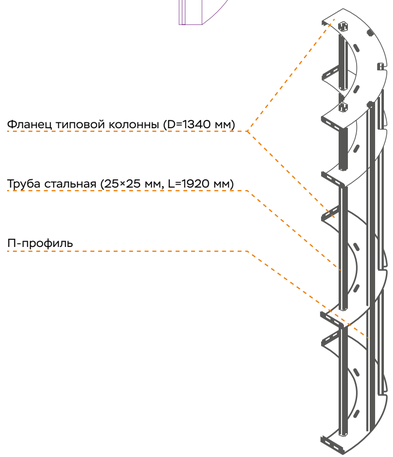
ХАРАКТЕРИСТИКИ

Для облицовки колонн всех зон используются кассеты из нержавеющей стали t=1 мм на сварном металлическом каркасе.

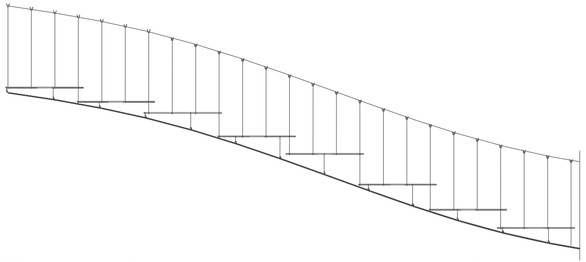
Для облицовки круглых металлических и железобетонных колонн используется 4 типа облицовок: 2-х сегментная, 3-х сегментная, 4-х сегментная и 6-ти сегментная. Для квадратных колонн применяется 4-х сегментная облицовка.





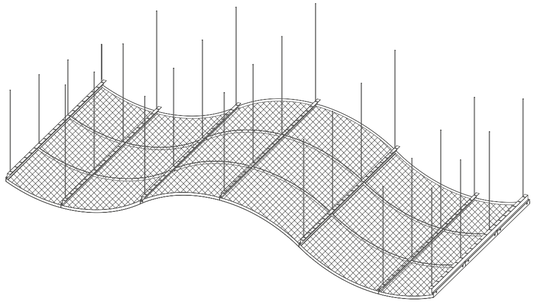


Решения для аэропорта Симферополь



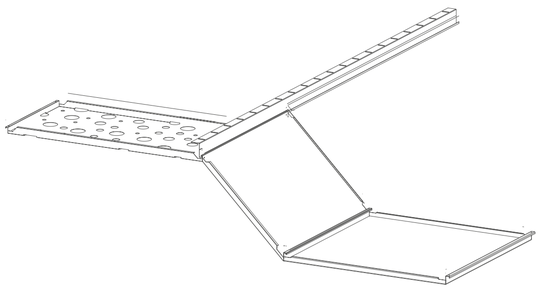
Подвесной потолок, плавно меняющий высоту

Плоские потолочные панели Perfaten HOOK-ON H-100/200, подвешенные под разными углами, создают потолок сложной формы



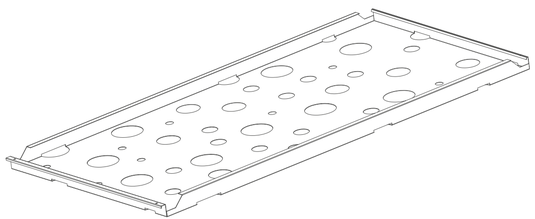
Подвесной потолок, имитирующий волну

Потолочные панели Perfaten HOOK-ON H-100/200, изогнутые по радиусу



Панели под углом в перепаде высот

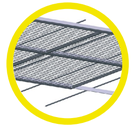
Касетный потолок Perfaten Hook-On подвешенный под углом в перепаде высот



Индивидуальная перфорация

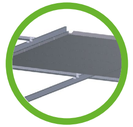
Perfaten HOOK-ON H-100/200 с панелями с отверстиями разного диаметра (20, 40, 60 и 80 мм)

ИТОГИ РАБОТЫ



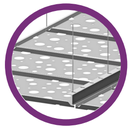
26 440.73 м²

Perfaten HOOK-ON H-100/200 с панелями 2000×2000 мм



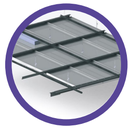
5 721.60 м²

Perfaten HOOK-ON HK-500 с панелями 1200×600 мм



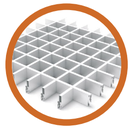
1 205.40 м²

Perfaten HOOK-ON H-100/200 с панелями 1200×600 мм с индивидуальной перфорацией



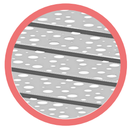
155 м²

Perfaten HOOK-ON H100/200 L×600 мм (L-проектная длинна панели)



1 521.32 м²
и 2 713.74 м²

Албес Грильято GL15 сламелями15×27hмм, с ячейкой 100×100 и 50×50 мм

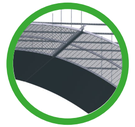


51.17 м²

Perfaten HOOK-ON H-100/200 с панелями 2400×600 мм с индивидуальной перфорацией

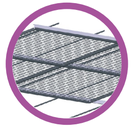
332.96 м²

Perfaten Anchor AN-100 с потолочными ламелями 30×150h мм. Шаг ламелей между осями – 200 мм



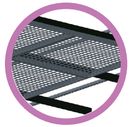
2 381.32 м²
и 2 16.76 м²

Perfaten HOOK-ON H-100/200 с изогнутыми панелями



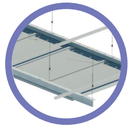
168.39 м²

Perfaten HOOK-ON H-100 с панелями 2500×1500 мм



860.36 м²

Perfaten HOOK-ON H-100/200 с панелями 1000×1000 мм

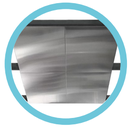


63.68 м²

Perfaten HOOK-ON H-100/200 с панелями L×B мм (L-проектная длинна панели, B – разная проектная ширина)

1 159.45 м²

Perfaten HOOK-ON H-200 с панелями 2400×B мм (B – разная проектная ширина)



424.47 м²

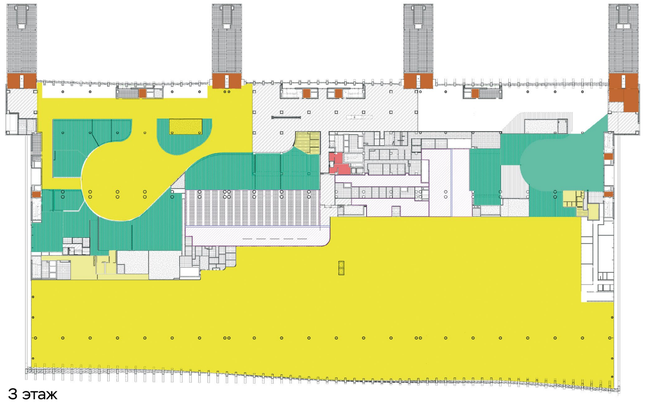
Perfaten HOOK-ON H-100/200 с панелями 1200×600 мм

544.86 м²

Perfaten Anchor AN-100 с потолочными ламелями и их шагом между осями по проекту

1 этаж

2 этаж



3 этаж

Паспортный контроль
Passport control
2
3
Паспортный контроль
Passport control
4
5
6

Президент РФ Владимир Путин посетил аэровокзальный комплекс «Симферополь» 14 марта 2018 года, за месяц до его официального открытия. Во время визита Президенту рассказали о его строительстве и продемонстрировали макет аэропорта, а также провели экскурсию по зоне обработке багажа — единственной отечественной багажной системе, созданной в стране с 1990 года. В терминале Президенту рассказали о созданной здесь туристической инфраструктуре, а в зоне телетрапов — о строительстве перронов.