الهيئة العامة للتعليم التطبيقي والتدريب
قـــطاع التـــدريب

نمـــــوذج طلـــــب اعتـــماد بحـــث

الاسم:	أ.د خليل ملا دشتي	المؤهل العلمي المعين عليه:	بالكريوس
المعهد:	الصناعي / الشويخ	القسم العلمي:	البناء وتبريد
تخصص الباحث:	تصميم داخلي وتنسيق	مجال البحث:	التصميم الداخلي للمطارات
الدرجة الوظيفية:	مدرب متخصص "ج"	رقم الهاتف البريد الالكتروني:	ak.dashti@paaet.edu.kw 60007600

بحث مشترك ☐ اسم الباحث المشارك: ــــــ الدرجة الوظيفية: ــــــ المعهد: ــــــ

بحث فردي ☑

عنوان البحث: التصميم الداخلي للمطارات

اسم المجلة: مجلة مؤتمر جامعة الأقصر الأول (جمهورية مصر العربية) C.C./C/C/C2

مجال تخصص المجلة: عنوان الموقع الالكتروني: Khamis_2K@yahoo.com

توقيع عضو هيئة التدريب: التاريخ: 6/6/2021

النقطة البحثية: تصميم مطارات من حيث التفاصيل (الإضاءة - الأرضيات ... الخ)

اعتماد لجنة البحوث بالقسم العلمي.

البحث العلمي في مجال تخصص الباحث، منشور أو مقبول للنشر في مجلة علمية تخصصية.

اسم رئيس اللجنة: توقيع رئيس اللجنة: التاريخ:

المستندات المطلوبة عند تقديم بحث منشور/ مقبول للنشر في مجلة علمية محكمة:

- ارفاق نسخة من أوراق البحث تحمل اسم عضو هيئة التدريب.
- ارفاق المجلة او عدد سابق من المجلة المنشور فيها البحث.
- ارفاق نسخة من اخر قرار ترقية.
- ارفاق الكتاب الأصلي لقبول نشر البحث في المجلة.
- ارفاق نسخة من الشهادة العلمية المعتمدة لدى الهيئة.
- ارفاق ملف الكتروني يحتوي (البحث word format – نموذج طلب اعتماد البحث – كتاب قبول النشر – المؤهل العلمي – محاضر اجتماع لجنة البحوث القسم والمعهد).

اعتماد لجنة البحوث بالمعهد.

البحث العلمي مستوفي لمتطلبات اعتماد الأبحاث العلمية.

اسم رئيس اللجنة: توقيع رئيس اللجنة: التاريخ:

❖ لن يتم قبول طلب اعتماد تحكيم البحث الغير مستوفي لجميع المتطلبات أعلاه.

بسم الله الرحمن الرحيم



وزارة التعليم العالي
المعهد العالي للفنون المسرحية

كشف الدرجات والتقديرات
للسنة النهائية لدرجة البكالوريوس

عام دراسي: ٢٠٠٣/٢٠٠٤م
الكويت في: ٢٠٠٤/٦/٢٦م

أولا: بيانات الطالب

اسم الطالب: أحمد خليل ملك دشتي — الجنسية: كويتية

تاريخ الميلاد: ١٩٧٩/٤/١م — محل الميلاد: الكويت — السنة الدراسية: الرابعة

تاريخ القيد في المعهد: ٢٠٠٠/٢٠٠١م — القسم: الدراسات الدرامية — التشعيب: التصميم الداخلي والتلفزيوني

ثانياً: درجات وتقديرات الطالب

م	المواد الدراسية	الدرجة العظمى	الدرجة الصغرى	درجة الطالب	التقدير	النتيجة والتقدير العام	
١	تصميم تلفزيوني	٣٠٠	١٥٠	٢١٤	جيد	حالة الطالب	ناجح ويحصل على درجة البكالوريوس
٢	تنفيذ تلفزيوني	١٠٠	٥٠	٦٢	مقبول		
٣	المشروع	٣٠٠	١٥٠	٢٠٥	جيد		
٤	تصميم داخلي	١٠٠	٥٠	٦٥	جيد	النسبة المؤية	%٦٦,٢٨
٥	فن عمارة	١٠٠	٥٠	٥٣	مقبول		
٦	تصميم أزياء	١٠٠	٥٠	٦٥	جيد	التقدير العام	جيد
٧	سيناريو	٥٠	٢٥	٣٢	مقبول		
٨	المجموع	١٠٥٠	٥٢٥	٦٩٦	جيد	الدور التاريخ	الأول يونيو ٢٠٠٤م

قسم التسجيل والقبول

بدور عبد الله العيدان
رئيسة قسم التسجيل والقبول

وزارة التعليم العالي
المعهد العالي للفنون المسرحية

عميد المعهد
د. خالد عبد اللطيف رمضان
عميد المعهد العالي للفنون المسرحية

THE PUBLIC AUTHORITY
FOR APPLIED EDUCATION & TRAINING

الهيئة العامة
للتعليم التطبيقي والتدريب

المعهد الصناعي - الشويخ
وارد
رقم ٥٠٨٥

التاريخ : ٢ يونيو ٢٠١٦

٣٤١٨٦

قرار رقم (١٦٥٣/ ٢٠١٦)

بشأن اعتماد ترقية السيد/أحمد خليل ملك دشتي

المعهد الصناعي/الشويخ

المدير العام :

- بعد الاطلاع على أحكام قانون ونظام الخدمة المدنية وتعديلاتهما .
- وعلى القانون رقم (٨٢/٦٣) في شأن إنشاء الهيئة العامة للتعليم التطبيقي والتدريب و تعديلاته.
- وعلى قرار الهيئة رقم (٢٠١٦/٣٥)الصادر بتاريخ ٢٠١٦/١/٧ بشأن لائحة الترقيات لأعضاء هيئة التدريب.
- وعلى القرار رقم (٢٠٠٦/٣٨٣) بشأن تحديد سريان الترقية لأعضاء هيئة التدريس والتدريب بالهيئة.
- وعلى كتاب نائب المدير العام لشؤون التدريب (بالانابة) رقم (١١٦٣٠) بتاريخ ٢٠١٦/٥/٢٢ بشأن اعتماد ترقيات أعضاء هيئة التدريب في اجتماع لجنة شئون التدريب رقم (٦) للعام التدريبي ٢٠١٥/٢٠١٦بتاريخ ٢٠١٦/٥/١٢ والمتضمن موافقة السيد /الدكتور المدير العام .
- وعلى ميزانية الهيئة للسنة المالية ٢٠١٦/٢٠١٧ .
- وبناء على ما تقتضيه مصلحة العمل .

تقـــرر

مادة أولى : اعتـــماد تـــرقية الســـيد/ أحمد خليل ملك دشتي – كويتـــي الجنسية– بالمعهد الصناعي /الشويخ من وظيفة مدرب (أ) إلى وظيفة مدرب متخصص(ج).

مادة ثانية : على جهات الاختصاص كل فيما يخصه تنفيذ هذا القرار والعمل بموجبه اعتبارا من ٢٠١٦/٥/١٢ .

المدير العام

د / أحمد صالح الأثري

نسخة : مكتب مدير عام الهيئة
مكتب نائب المدير العام لشؤون التدريب
إدارة شئون أعضاء هيئة التدريس والتدريب
إدارة الشئون المالية – المعهد الصناعي- الشويخ
إدارة الشئون القانونية – للسجل العلم والملفات(٣)
أ/ ... صاحب العلاقة ر.م (٢٧٩٠٤٠١٠١٢٢٩)

☐ إعداد الرد	☐ مساعد المدير
☐ للإطلاع و الافادة	☐ المدير الإدارى والمالي
☐ إجراء اللازم	☐ رؤساء الاقسام
☐ يعمم للكل	☐ الدعم الفنى
☐ للحفظ	☐ رئيس قسم الشؤون
☑ للحفظ + صاحب العلاقة	

المهندس / محمد جاسم المشعل
مدير المعهد الصناعي - الشويخ

العديلية قطعة 4 مقابل الدائري الثالث - ص ب 23167 الصفاة (13092) الكويت بدالة: (1806611) فاكس: 22528915
P.O. Box 23167 - Safat, (13092) Kuwait - Tel.: 1806611 - IDILIYA Block 4 - Opposite The Third Ring Road

الهيئة العامة للتعليم التطبيقي والتدريب
Public Authority for Applied Education and Training
المعهد الصناعي – الشويخ
Industrial institute - Shuwaikh

الهيئة العامة للتعليم التطبيقي والتدريب
المعهد الصناعي - الشويخ
Industrial Institute - Shuwaikh

محضر اجتماع لجنة الترقيات والبحوث لقسم النجارة والديكور

اجتمعت لجنة الترقيات والبحوث في يوم الاحد الموافق ٢٠٢١/٦/١٣ في الساعة ١١,٠٠ صباحا وبحضور كل من :-

- علي محمود الصراف / مدرب متخصص (ب) رئيس اللجنة
- احمد فؤاد المهنا / مدرب متخصص (ج) عضوا
- محمد طالب الكندري / مدرب متخصص (ج) عضوا

حيث تم الاطلاع على طلب اعتماد البحث العلمي المقدم من السيد / احمد خليل دشتي – مدرب متخصص (ج)

بعنوان (التصميم الداخلي للمطارات) والمنشور

في (مؤتمر جامعة الأقصر الأول – جمهورية مصر العربية / افريقيا وتحديات المستقبل)

لذا تمت الموافقة على طلبة حيث ان البحث مطابق لمجال التخصص ومنشور بالمؤتمر .

تم ختام الاجتماع في تمام الساعه ١٠,٣٠ صباحا

احمد فؤاد المهنا	محمد طالب الكندري	علي محمود الصراف
		(رئيس اللجنة)
٢٠٢١/٦/١٣	٢٠٢١/٦/١٣	٢٠٢١/٦/١٣

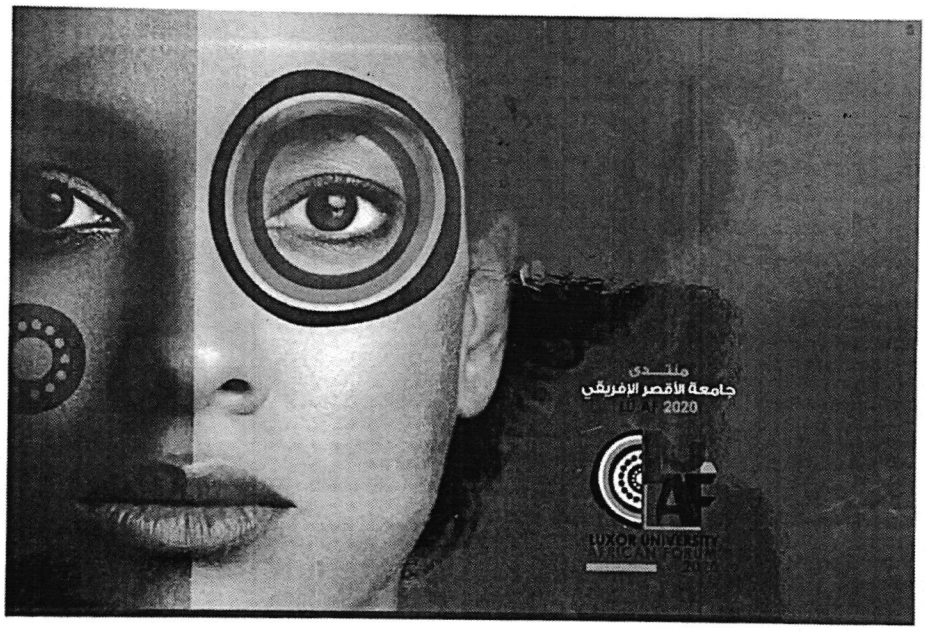
Industrial Institute – Shuwaikh (Technology Complex)
P.O. Box: 42440, 70655 Shuwaikh
Tel.: 22316000 / 22316030 / 22316060
Fax.: 22316001 / 22316031 / 22316061

المعهد الصناعي – الشويخ (المجمع التكنولوجي)
ص.ب.: ٤٢٤٤٠، ٧٠٦٥٥ الشويخ
هاتف: ٢٢٣١٦٠٠٠ / ٢٢٣١٦٠٣٠ / ٢٢٣١٦٠٦٠
فاكس: ٢٢٣١٦٠٠١ / ٢٢٣١٦٠٣١ / ٢٢٣١٦٠٦١

مؤتمر جامعة الأقصر الأول

إفريقيا وتحديات المستقبل

Africa and the future challenges



جامعة الأقصر
LUXOR UNIVERSITY

الأقصر ٢٤ - ٢٧ فبراير ٢٠٢٠

مؤتمر جامعة الأقصر الأول

إفريقيا وتحديات المستقبل

Africa and the future challenges



مقرر المؤتمر

مقرر المنتدى

LUXOR UNIVERSITY

الأقصر ٢٤ - ٢٧ فبراير ٢٠٢٠

جامعة الأقصر
LUXOR UNIVERSITY

LU.AF 2020
LUXOR UNIVERSITY
AFRICAN FORUM
2020

مؤتمر جامعة الأقصر الأول

إفريقيا وتحديات المستقبل

Africa and the future, challenges

Egypt, Luxor,
El.Awamya, President Office

+2 - 22 872 44 /095

www.luxor.edu.eg

جمهورية مصر العربية - الأقصر
العوامية - مبنى جامعة الأقصر

(٠٠٢)٠٩٥/٢٢٨٧٢٤٤
فاكس (٠٠٢) ٠٩٥/ ٢٢٨٧٢٤٥

Info@luxor.edu.eg

م	الاسم	عنوان البحث	رقم الصفحة
١٢	• ريهام شعبان شحاته • محمد كرم كمال الدين	استلهام الشخصية الكرتونية من واقع الحياة القبلية الأفريقية	١٧٤
١٣	كريمة بن سعد	تيارات الفن التشكيلى النسوي ما بين الموروثات الثقافية الافريقية والقضايا المعاصرة	١٩٣
١٤	نهي سعيد مفتي رضوان	دور الدولة في أحياء التراث والحفاظ عليه واجب وطني	٢١٤
١٥	هيثم عبد الحفيظ	الفن النيجيري قديمًا وحديثًا(الصحافة نموذجًا)	٢٢٣
١٦	ولاء محمد محمود	السينما الافريقية ودورها في تأكيد الموروث الشعبي "دراسة تحليلية"	٢٣٦
	الفنون (الديكور)		
١٧	أحمد خليل ملك دشتي	التصميم الداخلي للمطارات	٢٤٧
١٨	أحمد فؤاد مهنا عبدالله المهنا	التصميم الداخلي وتنسيق النباتات	٢٥٩
١٩	بسمة خليل إبراهيم خليل	اندماج الثقافة الأفريقية والتقنيات الحديثة في تصميم المناظر والأزياء لفيلم " الفهد الأسود"	٢٧٢
٢٠	بسمة عبد الرحمن أحمد جبر	تكنولوجيا الروبوتات والذكاء الاصطناعي واثرهما في الحفاظ علي الهوية المكانية الافريقية للحيزات الداخلية	٢٩١
٢١	زينب لطفى عبد الحكيم حليفة	استراتيجيات التحكُّم البيئي بالحيّزات الداخليّة المعاصرة (نحو منهجيّة لتحقيق جودة البيئة الداخلية)	٣٠٧
٢٢	عبدالله موسى عبدالله حسن كاكولي	التصميم الداخلي ودوره في التحكم البيئي في الأقاليم المناخية الحارة	٣٢٤
٢٣	محمد طالب محمد الكندري	التصميم الداخلي و تأثيث المسكن	٣٣٧
٢٤	ياسمين ممدوح المغاوري محمد	العمارة الداخلية في تشكيل الفراغ الداخلي للاماكن الترفيهية السياحية	٣٥٠
	الفنون (النحت)		
٢٥	محمد محمود سيد حسن الشاذلي	آثر فلسفة نظرية الجشطالت على مفهوم علاقة الجزء بالكل فى مختارات من الفنون التشكيلية المصرية كمدخل لنقد وتذوق التكوينات الفنية	٣٦٣
٢٦	منار مصطفي زين الدين محمود درويش	الخامة في النحت الجداري بين الأسلوب والهوية لتنمية الحس الجمالي في فنون الحضارات المصرية والإفادة منها في الفن المعاصر	٣٩١

فهرس المحتويات

م	الاسم	عنوان البحث	رقم الصفحة
		الآثار	
١	إسراء عاطف صلاح عبد الرزاق	مناظر الجدار الشرقى بحجرات الدفن ذات الأعمدة لملوك الدولة الحديثة بوادي الملوك بطيبة	١
٢	هاجر أحمد محمد	مناظر غير منشوره للآله خنسو الطفل في مقصوره المركب من معبده بالكرنك	٨
		التربية الفنية	
٣	زينب محمود أحمد علي الشريف	دور التربية الفنية في تنمية الثقافة البصرية للمجتمع الإفريقي	٢٣
٤	هاني عبد المجلي عبد الغنى فرغلي	الواقعية الجديدة وارتباطها بالفلسفة الوجودية كرؤية مغايرة للخشب كوسيط تشكيلي في الفن المعاصر	٣٨
		التربية النوعية	
٥	مروة عبد الماجد عبد الرؤف حكوم	فاعلية الموروث الشعبى الإبداعى والهوية الإفريقية فى تصميم المفروشات والستائر	٥٠
٦	ندي محمد حامد شريت	تصميم الألعاب الجماعية ودورها في نشر الموروث الثقافي الأفريقي	٥٩
		الفنون (التصوير)	
٧	حسام عبد القادر متولى محمد	الزمان والمكان في فن التصوير المصري الحديث والمعاصر	٧٨
٨	نهى علاء الدين جلال الدين السيد	منابع الإبداع الذاتي للتصوير الجداري في ضوء التراث والثقافة الإفريقية المعاصرة	٩٧
		الفنون (الجرافيك)	
٩	أحمد عمر محمد	تنمية مهارات طلبة الإعلام على بناء عناصر محتوى المواقع الإلكترونية الحكومية (دراسة تطبيقية على طلبة مساق إعداد المواد للوسائط المتعددة بكلية الاتصال جامعة الشارقة)	١١٨
١٠	رحاب رجب محمود حسان	الصور الظلية الاستنسل للأشخاص المصري القديم و الأفريقي: تطبيقات ابتكارية في الفن التجريدي و تصميم الموضة	١٤٤
١١	•ريهام شعبان شحاته •وسام محسب عامر	توظيف الفن الأفريقى فى الترويج الإلكترونى للمنتجات السياحية للتأكيد على الهوية البصرية الأفريقية لمصر	١٥٨

جامعة الاقصر
LUXOR UNIVERSITY

جامعة الاقصر

المؤتمر الدولي الاول

إفريقيا وتحديات المستقبل

في الفترة من ٢٤ – ٢٧ فبراير ٢٠٢٠

البحث بعنوان:

التصميم الداخلي للمطارات.

اسم الباحث: – أحمد خليل ملك دشتى.
الوظيفة: – مدرب متخصص ج– الهيئة العامة للتعليم التطبيقي والتدريب.
الكلية: – معهد التدريب الصناعي. الجامعة: – الشويخ.
الدولة: – الكويت.
البريد الإلكتروني: – Khamis_2k@yahoo.com

٢٠٢٠

شهادة إجازة بحث

تشهد اللجنة العلمية لمؤتمر

"افريقيا وتحديات المستقبل"

بأن بحث

" التصميم الداخلي للمطارات"

المقدم من الباحث

احمد خليل ملك رحيم على دشتى

قد تمت إجازته للنشر وذلك فى مؤتمر "افريقيا وتحديات المستقبل"

ضمن فعاليات منتدي جامعة الأقصر الأفريقي الأول ٢٠٢٠

فى الفترة من ٢٤ إلى ٢٧ فبراير ٢٠٢٠

مقرر عام المنتدي

ا.د/ احمد محي حمزة

رئيس المؤتمر – رئيس المنتدي

ا.د/ ربيع محمد صلامة

التصميم الداخلى للمطارات

INTERIOR DESIGN FOR AIRPORTS

المقدمة:

الهندسة المعمارية والتصميم: Architecture and Design

صعود استخدام الهندسة المعمارية والتصميم علي مدي السنوات 50 الماضية كان هائلا فيما يتعلق بجميع اشياء المطار حيث كان هناك قديما مجرد ارض وخيمه بينما يقف الآن بنيه معمارية من نسب واسعه رمزيه مستوحاه من الحياه اليوميه.يدخل فى تصنيعها القماش و الطوب و الخشب و الصلب كما استخدم الزجاج بكثره فى الاونه الاخيره. المطارات هي حقا أمثله ساطعه من ابداع الانسان والمسعى التجاري له . من أين ياتي كل ذلك-لأنه يجب ان يرجع جذوره الى شيء ؟ المطارات هي محطات الركاب ' وفي العالم الدولي من السهل تمييز محطه الركاب ان نري إلى اي نوع من الأنواع المختلفة من المحطات تنتمى -انها للهواء أو السكك الحديدية أو البحر –فكلها مستوحاه من بعضها البعض.

لديهم جميعا قاعدة العملاء مماثله فجميعهم يقومون بتوفير السفر. وقد وفرت المحطات الكبرى في أوروبا وأمريكا الخلفية لتطوير المطارات الحديثة ؛ بل ان بعضها كان لديه الهيئة المكلفة بالتكليف. حيث تختلف المطارات عن المحطات الأخرى في الحجم والموقع ، وهي ضرورة ولدت من العدد الهائل من الركاب. يجب عليهم أيضًا تجسيد عبارة "كل شيء" لجميع الأشخاص: يجب أن تفي الهندسة المعمارية وإدخال التصميم بهذا ولكن لحسن الحظ مقسمه الى اقسام. وقد أدى هذا الى عنصر الوحده - إضفاء الطابع الديمقراطي على الطيران - إلى



مطارات جديدة في العالم النامي ، وتوسيع المطارات الوطنية وإعادة التطوير الهائلة للمرافق الإقليمية ، كل ذلك باستخدام الهندسة المعمارية المتقدمة ومنهجية التصميم.

وقد تقدم العالم بأسره باستثناءات قليله مع توسع الاعمال التجارية العالمية. كانت الصين ولازالت واحده من أهم القوي الاقتصادية ، ولكن بعد ذلك يوم 11/9 ، وهو الحدث الذي هز العالم إلى صميمه. وكما سبق ذكره ، كانت صناعه السفر الجوي أول من عانى-ليس فقط في الوقت الراهن- علي الرغم من التوقف القصير في الحركة الجوية ولكن أيضا من حيث التغييرات الناتجة في كيفيه تصميم و تخطيط المطارات داخليا.

في أمريكا ، أصبحت المطارات "محطات" افتراضية دون الحاجة إلى مساحات شاسعة مخصصة للأمن. بين عشية وضحاها كل هذا تغير حيث خلق ذعر لكل من الركاب والعاملين بالمطار. لم تتأثر أوروبا بهذا القدر ، لأن الأمن بالنسبة لمعظم الدول كان دائمًا مشكلة. بدأ مشغلو المطارات في أمريكا الذين يعملون مع المهندسين المعماريين والمصممين المعينين لديهم في إجراء إصلاح جذري للمساحة الداخليه للمطارات ورؤية إمكانات التجارة. المطارات الآن يجب ان تدفع بطريقتها الخاصة.

هذا النشاط التجاري الموجود الآن في المطارات قد أثار مشكلة رئيسية واحدة: لم يتم تصميم غالبية المطارات على الإطلاق لتوفير تجارة التجزئة والمواد الغذائية والمشروبات ناهيك عن العيادات . لقد تم إعادة تخطيطهم وإعادة تشكيلهم وإعادة تشغيلهم في القرن الحادي والعشرين بفضل القوة الضخمة للضرورة المالية. هذا نفسه يثير المشاكل. لم يهتم المهندس المعماري الذي صمم المطار كهيكل تاريخيًا ,المساحات التجارية في الداخل ؛ في وجه نظر البعض الردود كانت سلبية للغاية تجاه ما يرون أنه تأثير غير مباشر على عملهم. 'نحن نصمم المطارات' كانت في كثير من الأحيان ما يقولوه! لحسن الحظ ، كان المشغلون الأقوياء مع المساهمين أجبروا المهندسين المعماريين والمصممين وجميع المعنيين في تسويق التصميمات الداخلية للمطارات على العمل كفريق. ليست بمهمة سهلة ... ولكنها نجحت، لأنه من الآن أصبح نظام بناء المطار الجديد الذي يتطلب أي اقتراح للحصول على شراكة بين المهندسين المعماريين الخارجيين والداخليين جنبًا إلى جنب مع المهندسين الهيكليين الاعتياديين. هذا ، وسيظل لعدة سنوات مقبلة ، أساسًا لمزيد من المطارات الملهمة ، وهي هياكل لا تزال تتشابك مع التصميمات الداخلية التي تعزز هذا الشعور بالنشاط التجاري.



نحن نعيش في أوقات مثيرة. مع التوسع الهائل في التجارة داخل محطات الركاب ، أصبحت الحاجة إلى حلول تصميم مدروسة ، ويصبح هذا أكثر وأكثر أهمية كلما زاد حجم المطار. بالنسبة للمحطات الكبيرة ، يجب أن تكون هناك أنظمة التواصل أفضل للمسافرين حيث أن الوقت الذي يستغرقه شخص ما للمشي أو التفاوض من المدخل إلى البوابة يمكن أن يكون رحلة طويلة وصعبة إذا لم يتم التعامل معها بطريقة مبتكرة. يتمتع مطار فينيسيا بكونه مشروع بناء جديد والذي عملت فيه الجهتان المعماريتان في وئام لإنشاء مقصورة داخلية تريح الركاب لحظة دخوله إلى المبنى. مع وجود معلومات الطيران عند المدخل ، يمكنك أن تشعر تقريبًا بقلق السفر يزول! بعد ذلك هناك تسلسل هرمي واضح للافتات الطرفية على أساس مبدأ "الاقل هو الأكثر". قد يبدو هذا بسيطًا ، لكن عددًا قليلاً جدًا من المطارات يفعل ذلك بنجاح مفضلاً مجموعة كبيرة من العلامات على الطبقة وتحويل المنطقة إلى بازار حقيقي.

غالبًا ما يسارع الجمهور في جميع أنحاء العالم بانتقاد أي مبنى جديد. المطارات هي أهداف سهلة لأنها كبيرة ووسائط مرئية. جميع المطارات تبدو متشابهة ، يمكن أن تكون في أي مكان في العالم "هي وجهة نظر يتم التعبير عنها بشكل متكرر. هذا هو تشويه سمعة العديد من الميزات المعمارية والمادية غير الدقيقة في وقت ما والتي يتم بناؤها الآن في المطارات الجديدة أو المعاد تطويرها.

مع التغير السريع في التصميمات الداخلية للمطارات ، ناهيك عن التوسع في الأمر نفسه ، أصبحت الحاجة الملحة لبرامج التجهيز المصممة بشكل جيد ودائم. لم يعد المشهد هو جدران الرسام وكرسي الجد. استبدلت الصلب والألومنيوم الطلاء ، ولدت من الحاجة إلىها و من استخدامات الحياة العملية ولسهولة الصيانة. ويتعين الآن علي السقف والاضاءه التعامل مع المعايير العالمية القوية التي تعالج شواغل السلامة والقضايا البيئية.

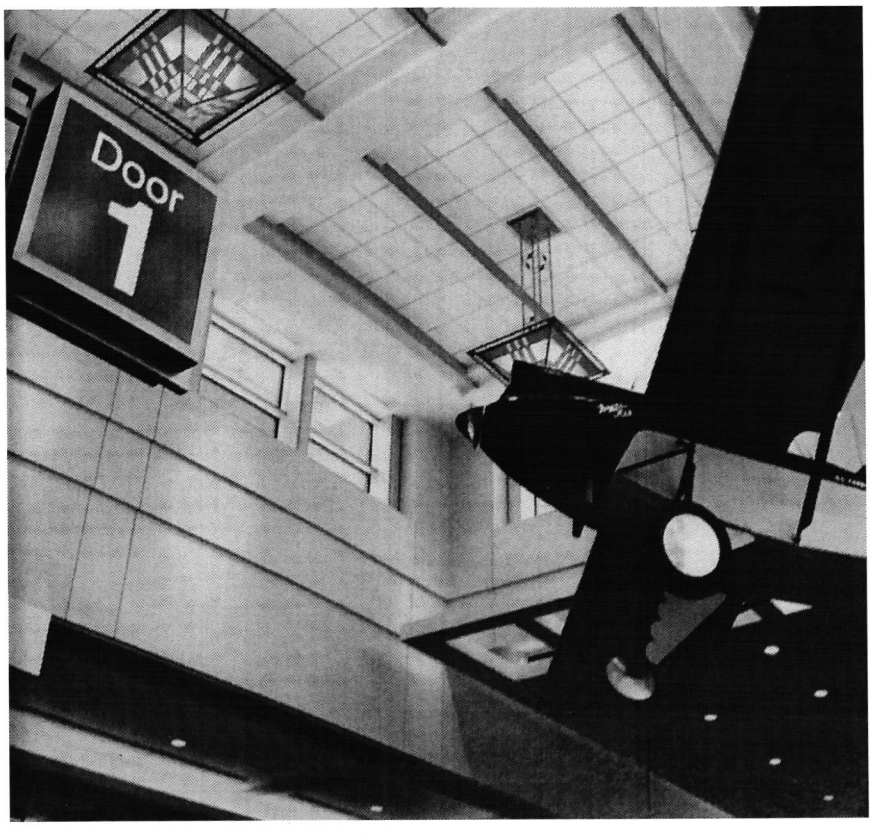
يتطلب التنفيذ اللاحق للتجهيزات الداخلية للمطار مجموعة واسعة من الحلول. كما أنها سوق متنامية تستخدم مجموعة واسعة جدًا من المتخصصين. من المتاجر إلى الحانات ، من المصاعد إلى عدادات تسجيل الوصول ، يتم استخدام تصميم جيد ، كل هذا يفيد الراكب والراكب السعيد عميلاً محتملاً لكل ما هو معروض. حتى في هذه المقدمة الموجزة ، ليس من الصعب أن نرى مدى أهمية الهندسة المعمارية والتصميم للمطار. فيما يلي أمثلة جيدة وأفضل تنفيذ والحلول المثيرة للاهتمام. لسوء الحظ ، فهي ليست نموذجية في عالم المطارات ، ولكن تشير إلى ما يمكن أن يكون عليه.



Airport Signage لافتات المطار:

CASE STUDY: VENICE MAECO POLO INTERNATIONAL AIRPORT, ITALY.

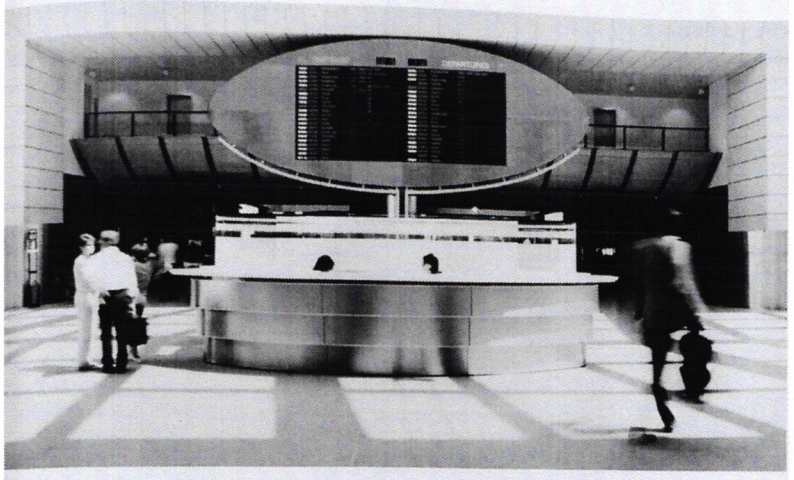
العلامات تشكل خطرا على صحتك! أينما تذهب - سوبر ماركت ، ملعب رياضي ، وخاصة نظام الطرق - هناك علامات. هذه خالية من الوضوح والتسلسل الهرمي وحتى المعلومات المنطقية ؛ يبدو أنهم وضعوا هناك بطريقة رائعة ، واحدة فوق الأخرى مع توقع أن السفر في سيارة بسرعة متوسطة يمكنك أن تستوعب ما يصل إلى ستة ألوان و 12 أحجام خطوط على أي شيء يصل إلى ستة لوحات. يتم وضع علامات على علامات مع توقع أن يتم قراءتها وفهمها. إذا دخل هذا السيناريو إلى داخل المطار - وغالبًا ما يحدث - فيمكن أن يكون أكثر إرهاقًا. لدى جمهور المسافرين رغبات منطقية للغاية للحصول على المعلومات ، فهي التسلسل الهرمي الشخصي لدينا إذا أردت ، وتحتاج إلى أن تكون مفهومة أولا ثم مصممة ل. أين يتم تسجيل الوصول؟ هي الطائرة في الوقت المحدد؟ أين هي المراحيض؟ - جميع الشروط المسبقة للركاب والاجتماعات والترحيبين على حد سواء. إنها معلومات مرهقة وفورية لا عذر لعدم الحصول عليها بشكل صحيح ؛ بالنسبة إلى مطارات العالم الآخذة في التوسع ،



يجب أن يكون هناك تفكير وتخطيط دقيقين مع تطور المحطات وبناء المزيد من المرافق. ومن الأهمية بمكان لكل هذا أن يكون هناك شراكة عمل بين مشغل المحطة ومخطط التجزئة الرئيسي وأي مهندسين ومصممين معنيين. الفشل في الحصول على هذا يمكن أن يؤدي إلى فقدان المعلومات المتماسكة. يقع مطار فينيسيا ماركو بولو الدولي ، الذي تم الانتهاء منه في عام 2002 ، بجوار المطار القديم الذي أصبح الآن مكانًا للشحن. يوفر التصميم العام ليس فقط فيستا أنيقة على البحيرة للركاب القادمين ، ولكن بأسلوبه المعماري الراسخ في التقاليد ، وهي marالإيطالية. تم تصميم مبنى المطار بواسطة استوديو المهندسين المعماريين ممارسة إيطالية كبرى معروفة بالأشغال العامة الهامة مثل المستشفيات والمدارس والمطارات ، وهي JHP designالأخرى في إيطاليا ؛ بينما تم تصميم التخطيط الرئيسي الداخلي من خلال شركة استشارية للتصميم التجاري مقرها المملكة المتحدة ولديها مشاريع مثل مطارات زيوريخ وهونج كونج وبانكوك ، وتعمل حاليًا على مطار شانغهاي هونغ تشياو قبل أولمبياد بكين 2008.









يعمل نظام اللافتات على مجموعة من الألوان التي تؤكد على أهمية الركاب. الأرقام الخاصة بخلجان تسجيل الوصول باللون الأصفر باللون الأسود ، وكذلك جميع العلامات الأخرى المتعلقة بالطيران مثل المراحيض والشرطة والمرافق الطبية ، ويتم إنتاج معلومات غير الطيران بتنسيق بسيط باللون الأبيض. لا يستحق أي شيء أن تعمل هذه المجموعات اللونية جيدًا بشكل خاص للأشخاص ذوي الرؤية المحدودة. تم تعديل الصور التوضيحية لاستكمال الخط والحفاظ عليه معاصرًا وليس جديدًا. ما هو واضح هو أن أيا من أنظمة اللافتات تتنافس مع بعضها البعض أو تعوق بعضها البعض. أحد الأسباب الرئيسية لنجاح هذا المشروع هو أنه أيضًا جزء لا يتجزأ من الجزء العلوي ، حيث ينطبق ذلك ، وقد تم دمج العلامات في نظام لوحة حائط المطار ، والذي لا يقطع الفوضى جسديًا فحسب ، بل يعني أيضًا قدرًا كبيرًا من التفكير يجب أن يذهب إلى تحديد المواقع الصحيحة لكل علامة. بالطبع هناك فائدة جمالية لهذا النوع من تطبيق العلامات - فهي تناسب بنية المبنى أيضًا ، وهي جودة لا يتم رؤيتها غالبًا حتى في حدائق البيع بالتجزئة!

يدير المطار وحدتين مختلفتين للبيع بالتجزئة ضمن اختصاصه التجاري: صاحب الامتياز وتاجر التجزئة المستقل. هذا يمكن أن يؤدي بسهولة إلى الفوضى البصرية ، ولكن هنا تم وضع إطار وتمسك بها. تم تطوير جميع العلامات التجارية الخاصة بالمطار لإلقاء نظرة مستقلة تمامًا من نقطة اللافتات بحيث تظهر "شارعًا عاليًا" أكثر من "متجر المطار". يتمثل أحد العناصر المرئية الواضحة في أن علامات البيع بالتجزئة هذه جزء لا يتجزأ من التصميم الداخلي المعماري ومتطلبات البيع بالتجزئة الخاصة بالمحلات التجارية ، وهي تجربة بصرية شاملة بشكل مدهش.

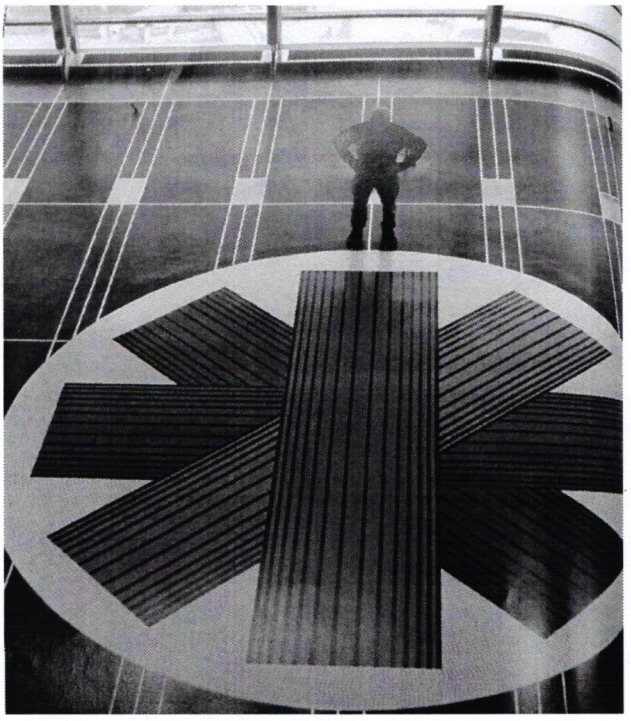


البيع بالتجزئة مليء بالإضاءة والسحر التكنولوجي ، لسوء الحظ وفقًا لفكرة خاطئة مفادها أن ألمعها هو الأفضل. في هذا المطار ، تكون لافتات الإضاءة متجانسة أكثر من اللمعان ، ويتم استخدامها لتحسين الرسالة ، سواء كانت متعلقة ببيع التجزئة أو المطار.

ARCHITECTURAL ENHANCEMENT تعزيز الهندسة المعمارية

CASE STUDY: WASHINGTON NATIONAL AIRPORT NORTH TERMINAL, USA

بين الحين والآخر ، تأتي إلى جانب جوهرة: شيء مختلف ومدهش لدرجة أنه يستدعي نظرة إضافية ومفصلة ، لكي يحدث هذا في تصميم المطار ، فهو يساعد على الحصول على مجمع مبدع للركاب كخلفية ، مجتمعة مع المهندس المعماري على قدم المساواة مثل سيزار بيلي.
الذي حول المحطة الشمالية في مطار واشنطن الوطني AEPيمثل برنامج التحسين المعماري تكاملًا ناجحًا للغاية بين الفن والعمارة - لأنه "تكامل" بالفعل ، وليس مجرد "تطبيق". إنها ليست حالة من الفن يتم تطبيقها على سطح مثل ختم على مظروف - وهو نهج أكثر شيوعًا في المباني العامة بدلاً من ذلك ، هذا هو التجسيد الشامل الكامل للاثنين ولكن بالتفصيل للمبنى نفسه. تقع المحطة الشمالية بين المحطة الجنوبية (التي بنيت في عام 1941) وحظائر الطائرات في الطرف الشمالي للمطار ولديها 35 بوابة ومصممة للتعامل مع 16 مليون مسافر سنويًا.





مثل المحطة الجنوبية التاريخية ، تم وضع جميع العناصر المالية للمطار بحزم على الأرض ، مما ساعد على إنشاء مساحة واسعة من الزجاج يمكن من خلالها رؤية مباني واشنطن الفيدرالية خارجها.



تتكون المحطة الشمالية من ثلاثة مستويات مع عدادات التذاكر والمغادرة الموجودة في الطابق العلوي ، والكونكور الرئيسي في الطابق الأوسط. هذا الكونكورس هو الطريق الرئيسي عملاً AEP 30للمحطة ؛ هنا يحصل المرء على إحساس حقيقي بتوجه بيلي الإبداعي. يتضمن فنياً تم تكليفه خصيصًا تم دمجها في هندسة المحطة الشمالية. في الواقع ، ليست مجرد كلمة "فن" لأنها كلمة بسيطة للغاية لما تم إنشاؤه. إنه مزيج من رؤية المهندس المعماري مع الخيال الفني والأعمال الفنية وشكل المبنى الفعلي والفنانين والمدخلات والأعمال الفنية الضرورية للغاية. ما يميز هذا البرنامج "الفن في البيئة" بصرف النظر عن الآخرين هو أن كل موقع محدد تصميمًا مفاهيميًا Pelliوحجم العمل الفني واختيار المواد للفنانين قد تم تحديده بعد أن أنتج للمبنى. سمح ذلك بوضع الأعمال الفنية ودمجها بأكثر الطرق فائدة لكل من الأعمال الفنية والأعمال الفنية.

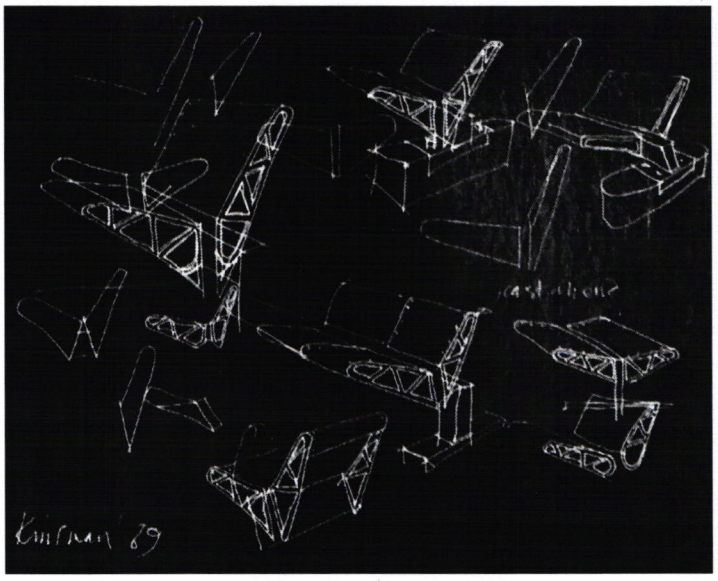
هذا النوع من الزواج بين الفنانين والمهندسين المعماريين إلى هذا الحد ليس بالأمر الجديد ؛ هناك العديد من الأمثلة المضيئة ، ومركز روكفلر في نيويورك ومكتبة لوس أنجلوس المركزية هما مثالان ناجحان قبل الحرب العالمية الثانية. كما يشرح بيلي كانت فكرة وجود فنانين يعملون في الهندسة المعمارية حية إلى حد كبير خلال ثلاثينيات القرن الماضي وحتى الحرب العالمية الثانية. بعد ذلك ، كانت هناك تغييرات في المفاهيم الذاتية لكل من الفنانين والمهندسين المعماريين مما جعل من الصعب للغاية دمج اللوحات والنحت مع المباني.



تصميم المقاعد:

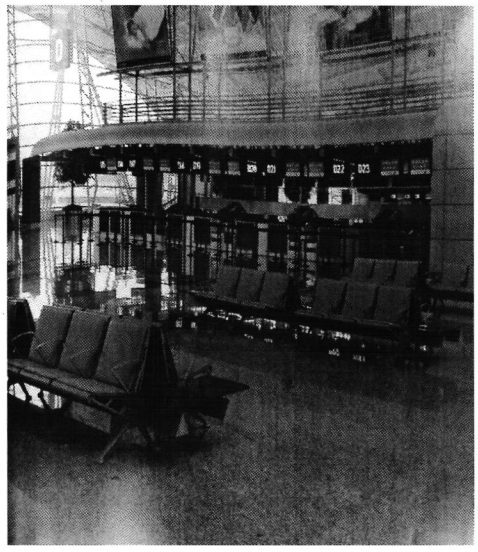
Seating Design:

لقد عكس تطور المقاعد في المطار ، سواء في التصميم والإنتاج ، الحماس لهياكل المطارات الشبيهة بالمعبد. لقد قام تصميم الكرسي بتتبع المفضل للأشخاص الذين يستخدمون المطار إلى حد ما ، وأصبح أكثر أهمية الآن مما كان عليه سابقا ، في أعقاب الحرب العالمية الثانية ، تمتع الركاب الدوليون بوسائل الراحة من كرسي جلد ، على نمط فيلم مبكر .هذه الكراسي مصممه لتناسب الراكب وهو "عالمي" ، ويمكن أن تأتي الكراسي مباشرة من غرفهم المخصصة للرسم. دخل التصميم لأول مرة إلى سوق المطار في مطار اوهير في شيكاغو مع اعتماد تشارلز ايمز كرسي مصمم خصيصا. ومن الغريب ان هذه الكراسي لا يزال يمكن رؤيتها اليوم علي الرغم من عدم قدرتها علي الوقوف ضد قسوة بيئة المطار الحاليه



واحدة من أهم الكراسي التي تصف التطور إلى ما نراه ونستخدمه اليوم ' Conran 'terminusهو كرسي مصمم للخطوط الجوية البريطانية في الستينيات. لقد كان في الأساس مقعدًا ذو مقاعد منخفضة التقنية على حد سواء ، وفيرًا في الحجم. كانت الفكرة أنه يمكنك حشر الركاب لأنه لم يكن لديه أي مساند. قد يبدو هذا جيدًا بالنسبة لوقته ، ولكن في الأساس كان له أثر كبير جدًا.

جاءت نقطة تحول في تصميم كرسي المطار مع إدخال أنظمة أكثر تطوراً في مجال الحرائق لا تغطي قشرة المبنى فحسب بل تشمل أيضًا المحتويات. اقترب مطار غاتويك من تصميم OMK ، وهو أحد أعمال تصميم الأثاث التجاري ومقره لندن ، في الثمانينات من القرن الماضي لتصميم كرسي يتوافق مع اللوائح. ونتيجة لذلك ، وُلد مقعد العبور وتم تركيبه في المحطة الشمالية. كان التصميم بسيطًا وتم تنفيذه من الفولاذ على ما كان في ذلك الوقت موجزًا للغاية ، حيث كان عامل الصيانة ضروريًا لمشغل المطار.



يرتبط تصميم الكرسي حتماً باحتياجات الفرد ، ولكن في حالة الجلوس في المطار ، فإنه يرتبط أيضًا بنوع المسافر الذي أنت عليه ، سواء كان من الدرجة الأولى أو درجة رجال الأعمال أو الميثاق. يمكن أن يكون هناك كرسي لأي مستوى للركاب ، ولا يستحق أي شيء أن هذه المستويات يمكن أن تتغير مع تغير وجهة المطار وحركة النقل. بالنسبة للمطار ، ناهيك عن مصمم الكرسي والشركة المصنعة ، يمكن ان يكون السيناريو متغيرا باستمرار..









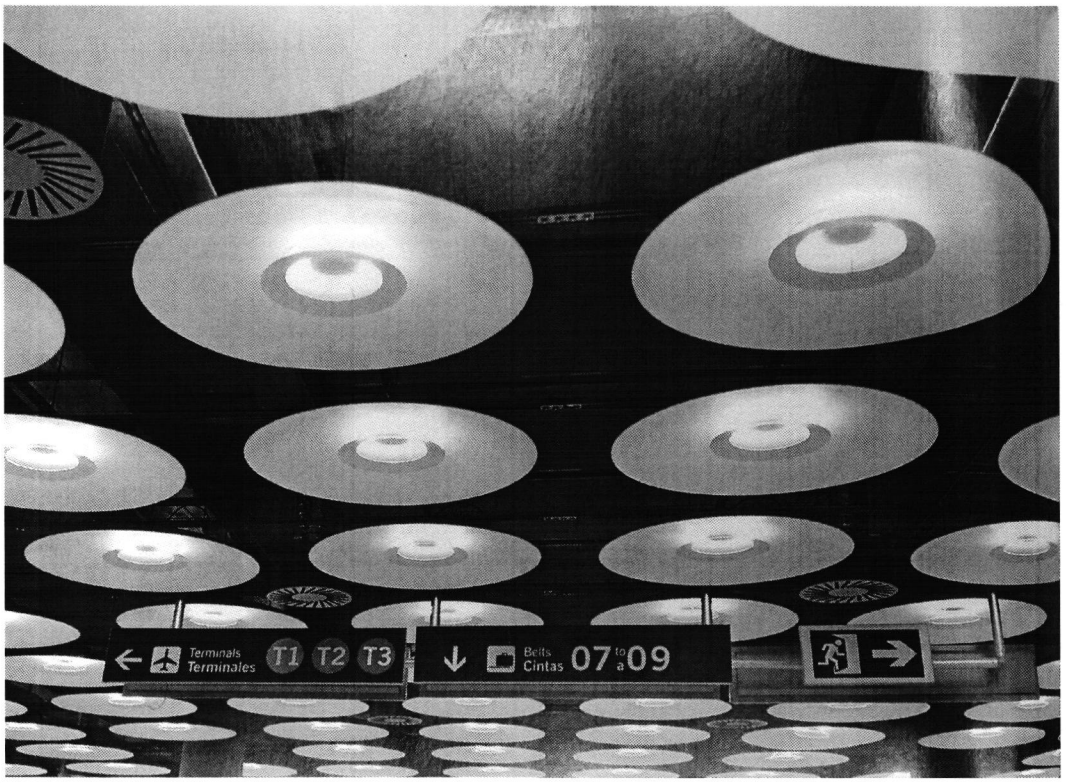


تصميم الإضاءة:

LIGHTING DESIGN:

أصبح تصميم الإضاءة أكثر أهمية في تطبيقه ، حيث أصبحت الرغبات واللوائح والتكاليف والصيانة مشكلة كبيرة في الحياة التجارية. لا يمكن لمشغل المطار ببساطة الدخول إلى متجر للإضاءة واختيار أي من النجوم اللامعة التي يراها مناسبة. مثل معظم الحلول التجارية في الوقت الحاضر ، يجب أن يكون هناك اختصاصي يمكنه التعامل مع الموقف وحل أي مشاكل قد تنشأ.

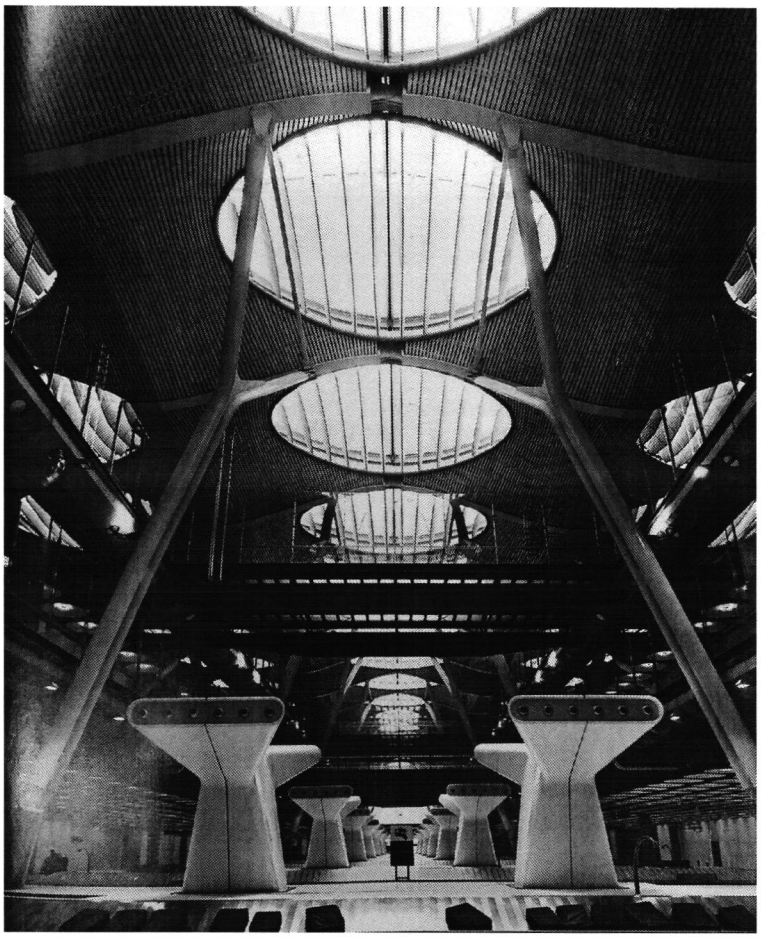
إضاءة مطار اعتاد أن يكون هو نفسه كما هو الحال مع أي مبنى كبير: وضع ما يكفي من الأضواء في بناء واحد لا بد أن يكون له اضاءة جيدة. اليوم هناك قضايا مثل "التلوث الضوئي" التي يجب أخذها في الاعتبار ، ناهيك عن مجموعة الأنظمة التي يجب مراعاتها. هذه الانظمة واسعة النطاق ومتغيرة تختلف حسب البلد و القارة التي يقع فيها المطار.



تكون التكاليف دائمًا على رأس جدول أعمال أي مطار ، ويمكن أن تكون الإضاءة مكلفة للغاية في حالة حدوث أخطاء. "الأخطاء" في هذا السياق لا يصنعها المصمم أو المورِّد في الإضاءة عمومًا بل يحاول المشغل في المطار خفض التكاليف وينتهي بنظام مكلف لأنه يفشل في أداء المهمة المقصود بها. ليس من المفاجئ إذن أن تكون استشارات تصميم الإضاءة المشرفة واحدة من أهم الشركات المشاركة في تصميم مبنى المطار. ويشمل هذا البناء الجديد وكذلك التجديد.

أحد العناصر الأكثر إثارة للاهتمام حول العلاقات المهنية المعنية هو أن تصميم الإضاءة يتم تعيينه بالفعل والاحتفاظ به من قبل مشغل المطار وليس من قبل المهندس المعماري للمحطة ، على الرغم من أن توصية المهندس المعماري غالبا ما تدخل حيز التنفيذ. فيما يتعلق بموجز التصميم ، فإن الجزء المعروف "النموذجي" الوحيد هو الاهتمام الواضح بالتصميم المستدام والقابل للصيانة ؛ الباقي متروك للتفاوض.





نتيجة لذلك ، فإن الموجز هو عبارة عن مزيج من مواصفات مشغل المطار واستوديو تصميم الإضاءة والمهندس المعماري ، والذي يتم من خلاله التوصل إلى اتفاق ويعمل كأساس للتفكير الإبداعي والتقني بعد ذلك. تكون الموازنات صعبة دائمًا ، وعندما تقوم بإضاءة جهاز ، يحدد المساح الكمي الأسعار. الشيء المؤسف لمهندس الإضاءة هو أنه بسبب تعيينه أو تعيينها ، فإن لدى العميل توقعات أكبر لأن الطرق التي يمكن للإضاءة من خلالها تحسين تجربة الركاب بشكل كبير وتحسين عملية اكتشاف الطريق ، ومع ذلك فإن بدل الإضاءة لكل متر مربع هو يتم تعيينها بشكل عام على مستوى أكثر ملاءمة تمامًا لنوع البيئة التي يرغب العميل في تجنبها تمامًا. من المهم أن يتم تعيين ميزانيات واقعية ، وهذا بالنسبة لصناعة الإضاءة ككل يمثل مشكلة كبيرة دائمًا.

يحتاج العميل إلى فهم أن تصميم الإضاءة الجيد يوفر عائدًا بصريًا كبيرًا للاستثمار ويمكنه تحويل محطة من "عادية" إلى رائعة ". من هذا الجانب وحده هناك فائدة تجارية كبيرة للغاية لمشغل المطار. الضوء يضيء حياة الناس! لذلك ، ليس من الغريب ألا يتحدث مصممو الإضاءة من حيث مستويات لوكس أو معدات الإضاءة ، بل يتحدثون عما هو مناسب للعديد من الأنواع المختلفة من المسافرين الذين يستخدمون المطار ، من السياح إلى رجال الأعمال إلى المسافرين المتوترين. إنه يتعلق بما يشعر به الناس ، وكيف يمكن للإضاءة التأثير على ذلك بطريقة إيجابية.

تصميم الاسقف:

CEILING DESIGN:

CASE STUDY: MADRID BARAJAS INTERNATIONAL AIRPORT, SPAIN

كان يجب أن يكون للمطار سقف لإبقاء المسافرين جافين ، وهذا بقدر ما كانت تستخدم مبادرة الاستثمار والتصميم. إذا رفعت عينيك ، فربما سترى على الأرجح صفًا على صف من قنوات القصدير المتجعد والهياكل الداعمة المغطاة بالغبار. ليس مشهدا لطيفا على الإطلاق! لكي نكون منصفين ، كان الراكب مهتمًا جدًا بالعثور على مكتب التسجيل أو بوابة المغادرة حتى يفكر في ما يحدث أعلاه. أصبح التقدم سريعًا إلى الآن وعامة الناس على دراية كبيرة بتصميم المبنى - حيث تتم مناقشته في التلفزيون ليلا ونهارًا. إنها الآن متأصلة في نفسية الجمهور ، على أي مستوى.

الجمهور العام الآن يريد أن يحفزه ما يرونه. مطار مدريد باراخاس الدولي هو مبنى مثير. خلقت الشراكة الإبداعية لريتشارد لاميلا و روجرز واستوديو محطة جديدة رائعة غنية من حيث الخصائص الجمالية والسمات التكنولوجية. هذا التصميم الفائز - لأنه كانت هناك منافسة دولية مفتوحة - لم يتم وضعه في حجر. بنيت فيه المرونة والتنوع لتوسيع مغلف المبنى لزيادة متطلبات الركاب في المستقبل. إن القول بأن السقف ذو أهمية أساسية للمبنى سيكون مبالغة ، لكنه جزء لا يتجزأ من مفهوم التصميم بأكمله وروعة النظر فيه.

من الناحية العملية ، يتطلب الأمر سقفًا نهائيًا لينقل المطار إلى مستوى آخر. أول ما يستشعره المرء عن سقف المطار الذي تم الانتهاء منه مؤخرًا هو الحجم الهائل لشكل الموجة الملهم. كان هذا هو التحدي الأول الذي يجب مواجهته في تصميمه: ما هي المواد التي لديها المرونة لتكون قادرة على "ملائمة" هذا الهيكل المتموج؟ كان هناك أيضا معيار آخر يجب أن يكون راضيا ، وكان التركيز على العوامل البيئية للمبنى. نتيجة لذلك ، تم اختيار الخيزران لأنه يتوافق مع كل من هذه العناصر: إنه نبات سريع النمو ولديه أيضًا القدرة الكامنة على تشكيله. تمكنت شركة Lindner ، وهي شركة تجهيز المطار ، من الوفاء بالاختصار والتوصل إلى منتج من الخيزران يمكن أن يناسب تشكيل موجة السقف ، ولأنه مبنى عام ، يفي بجميع معايير السلامة والحريق المطلوبة.

تتناسب كثافة منتج البامبو مع البلوط ، ولأنه عشبًا لديه القدرة على الانحناء بشكل طبيعي حتى عندما يصبح منتجًا ليفيًا. اختار ليندنر استخدام جذوع الخيزران التي يتراوح عمرها بين أربع وخمس سنوات ؛ كان هذا لضمان صلابة معينة التي كانت مطلوبة لجعل الألواح. جاءت جميع أنواع البامبو المستخدمة من مزرعة واحدة في الصين وتم فحصها بدقة في شكل لوحة للتأكد من أنها تفي بجميع الخصائص المادية اللازمة. في جميع 1400 كيلو متر من ألواح الخيزران تم إنتاجها لتغطية سقف المطار - ما مجموعه 280،000 متر مربع.



