

ตำแหน่งที่ทำการศึกษาและการสร้างภาพจำลองภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เนื่องจากการศึกษาเรื่อง การเพิ่มลักษณะไทยให้สถาปัตยกรรมสมัยใหม่: กรณีศึกษาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นการศึกษาสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์ของประเทศไทย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้การศึกษาตัวอาคารทั้งหมดเป็นไปได้ยากยิ่ง อีกทั้งกรอบเวลาในการศึกษาที่จำกัด จึงจำเป็นต้องทำการเลือกตำแหน่งที่ทำการศึกษาอย่างเหมาะสม เพื่อสร้างภาพจำลองของตำแหน่งที่ทำการศึกษารูปแบบลักษณะไทยที่ผ่านการศึกษา แล้วนำไปใช้ในการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับค่าความเป็นลักษณะไทยและความเหมาะสม ต่อไป

5.1 การคัดเลือกตำแหน่งที่จะทำการศึกษาจากอาคารกรณีศึกษา

การคัดเลือกตำแหน่งที่จะทำการศึกษา เพื่อนำมาเป็นเครื่องมือในการทำแบบสอบถามที่สอดคล้องกับตัวแปรของรูปแบบที่ทำการศึกษาย่างเหมาะสม โดยมีขอบเขตการพิจารณาจากความเป็นไปได้ในการปรับแต่งโดยไม่ทำให้โครงสร้างหลักของอาคารได้รับความเสียหาย โดยมีเกณฑ์การคัดเลือกตำแหน่งที่จะทำการศึกษา ดังต่อไปนี้

- 1) เป็นตำแหน่งที่มีลักษณะเด่นทางกายภาพสามารถเห็นได้ง่าย
- 2) เป็นตำแหน่งที่สามารถทำการปรับแต่งเพิ่มได้โดยไม่ทำให้โครงสร้างหลักเสียหาย
- 3) เป็นตำแหน่งที่มีการนำเอกลักษณ์ไทยเข้าไปตกแต่งอยู่ก่อนแล้ว

การเก็บข้อมูลทางกายภาพและข้อมูลทั่วไปของอาคารกรณีศึกษา ได้จากการสำรวจจากสถานที่จริงและจากหนังสือ นิตยสาร อินเทอร์เน็ต ฯลฯ ประกอบกับการบันทึกภาพ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือประกอบแบบสอบถาม ทั้งนี้ อาคารกรณีศึกษาเป็นอาคารที่มีขนาดใหญ่ จึงมีการสำรวจและคัดเลือกตำแหน่งที่มีความหลากหลายโดยมุ่งเน้นจุดเด่นของแต่ละตำแหน่งที่มีลักษณะสอดคล้องกับประเด็นที่ทำการศึกษา และมีความเป็นไปได้สูงในการจำลองรูปแบบสถาปัตยกรรมในประเด็นที่ทำการศึกษา

5.2 ลักษณะทางกายภาพของตำแหน่งที่จะทำการศึกษา

จากภาพที่ 5.1 ถึงภาพที่ 5.21 เป็นภาพที่ถ่ายโดยผู้วิจัยซึ่งแสดงลักษณะทางกายภาพที่แท้จริงของตำแหน่งที่จะทำการศึกษาภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก่อนทำการจำลองต่อไป

ภาพที่ 5.1

ภูมิทัศน์บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบิน



ภาพที่ 5.2

อาคารหอบังคับการบิน (1)



ภาพที่ 5.3
ชั้นประตูทางเข้าอาคารที่พักผู้โดยสาร



ภาพที่ 5.4
ลิฟต์โดยสารภายในอาคารเทียบเครื่องบิน



ภาพที่ 5.5
ภายนอกอาคารเทียบเครื่องบิน (1)



ภาพที่ 5.6
ภายนอกอาคารเทียบเครื่องบิน (2)



ภาพที่ 5.7
จุดตัดภายในอาคารเทียบเครื่องบิน (1)



ภาพที่ 5.8
จุดตัดภายในอาคารเทียบเครื่องบิน (2)



ภาพที่ 5.9
อาคารหอบังคับการบิน (2)



ภาพที่ 5.10
ภายนอกอาคารเทียบเครื่องบิน (3)



ภาพที่ 5.11
ภายนอกอาคารที่พัสดุโดยสาร



ภาพที่ 5.12
จุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารที่พัสดุโดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบิน (1)



ภาพที่ 5.13

จุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารที่พักผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบิน (2)



ภาพที่ 5.14

จุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารที่พักผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบิน (3)



ภาพที่ 5.15

จุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารที่พักผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบิน (4)



ภาพที่ 5.16

ภายนอกอาคารที่พักผู้โดยสาร



ภาพที่ 5.17

จุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารที่พักผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบิน (5)



ภาพที่ 5.18

ทางเดินภายในอาคารอาคารเทียบเครื่องบิน (1)



ภาพที่ 5.19
เสารายนอกอาคารที่พักผู้โดยสาร

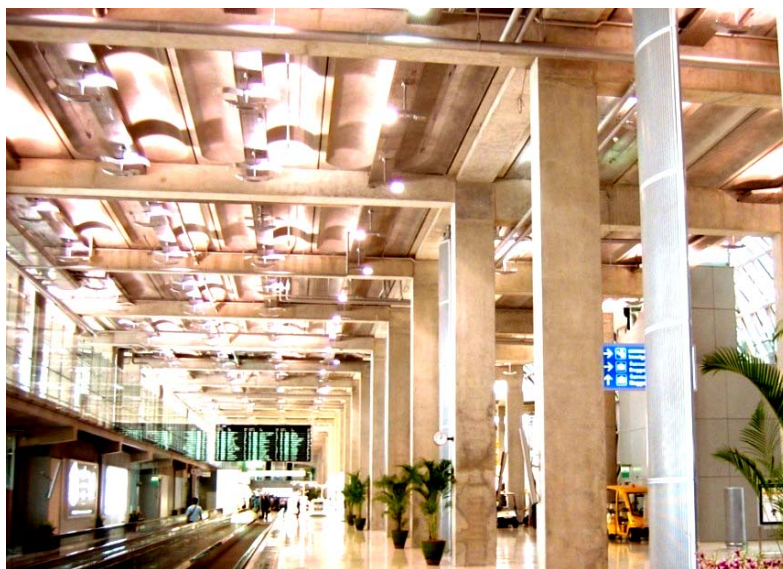


ภาพที่ 5.20
จุดรับกระเป๋าอาคารที่พักผู้โดยสาร



ภาพที่ 5.21

ทางเดินภายในอาคารอาคารเทียบเครื่องบิน (2)



5.3 การสร้างภาพจำลอง

จากที่ได้กำหนดตำแหน่งที่จะทำการศึกษาในแต่ละประเด็นแล้วจึงนำภาพที่ได้มาใช้ในการสร้างภาพประกอบแบบสอบถาม โดยมีการสร้างภาพจำลองขึ้นมาจากการใช้ภาพต้นฉบับมาทำการปรับแต่งเพิ่มเติมบางส่วนของภาพเฉพาะที่เป็นประเด็นศึกษา เพื่อให้เกิดความแตกต่างจากภาพต้นฉบับ จากนั้นจึงนำภาพกรณีศึกษา ทั้งภาพจริง (ต้นฉบับ) และภาพจำลองไปใช้ในการจัดทำแบบสอบถามเพื่อรวบรวมข้อมูลค่าความเป็นลักษณะไทยและค่าความเหมาะสม จากกลุ่มตัวอย่างต่อไป

5.3.1 แนวทางการจำลองรูปแบบอาคาร

วิธีการจำลองรูปแบบอาคารกรณีศึกษาในที่นี้เป็นการสร้างภาพ 2 มิติ ที่มีลักษณะที่สมจริงหรือเสมือนภาพถ่ายโดยการใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ คือ โปรแกรมโฟโต้ช็อป (Photoshop) ในการตกแต่งภาพ จากนั้นจึงนำภาพ ทั้งภาพจริงและภาพจำลองมาจัดทำภาพชุดประกอบแบบสอบถาม โดยจัดภาพเป็นคู่ ๆ ในแต่ละประเด็นศึกษา ภาพอาคารกรณีศึกษาดังกล่าวเป็น

ภาพที่เห็นเพียงบางส่วนของอาคารซึ่งเป็นภาพแต่ละตำแหน่งที่ทำการศึกษาเท่านั้น สามารถจำแนกแนวทางการจำลองรูปแบบอาคารกรณีศึกษาได้ดังต่อไปนี้

1) การแทนที่หรือการเปลี่ยนรูปแบบ

เป็นการเปลี่ยนหรือแทนรูปแบบซึ่งเป็นประเด็นศึกษาให้ต่างไปจากภาพจริงซึ่งเป็นต้นฉบับ โดยอาจมีการเปลี่ยนจากรูปแบบเดิมเป็นรูปแบบใหม่ที่ต่างไปจากเดิม เช่น ในประเด็นศึกษา รูปแบบการใช้วัสดุก่อสร้าง จะมีการจำลองภาพโดยเปลี่ยนสีวัสดุผิวอาคาร จากสีเทาเป็นสีเหลืองทอง เป็นต้น

2) การเพิ่มรูปแบบ

เป็นการจำลองรูปแบบอาคารที่ปรากฏอยู่เดิมให้เปลี่ยนแปลง โดยมีการเพิ่มเติมส่วนใดส่วนหนึ่งของอาคารขึ้นมา เช่น การเพิ่มหลังคาทรงแหลมสูงให้แก่อาคารเดิม ซึ่งไม่มีหลังคาทรงสูง

การจำลองรูปแบบอาคารกรณีศึกษาข้างต้นจะเน้นการจำลองเฉพาะส่วนที่เป็นตัวแปรในประเด็นศึกษาเท่านั้น ส่วนสภาพแวดล้อมและองค์ประกอบอื่น ๆ ในภาพ (ตัวแปรควบคุม) มิได้ทำการเปลี่ยนแปลงแต่อย่างใด

5.3.2 รายละเอียดการจำลองรูปแบบในตำแหน่งต่าง ๆ ในอาคารกรณีศึกษา

รายละเอียดการจำลองรูปแบบในตำแหน่งต่าง ๆ ในอาคารกรณีศึกษา สามารถอธิบายตามหัวข้อประเด็นการศึกษา ซึ่งในแต่ละประเด็นการศึกษาก็มีตำแหน่งต่าง ๆ ของอาคารกรณีศึกษา ดังต่อไปนี้

1) รูปแบบองค์ประกอบผังอาคาร ตำแหน่งที่ทำการศึกษา ได้แก่

1.1) ภูมิทัศน์ทางด้านทิศตะวันออก

2) รูปแบบของรูปทรงอาคารและองค์ประกอบสถาปัตยกรรม ตำแหน่งที่ทำการศึกษา ได้แก่

2.1) อาคารหอบังคับการบิน

2.2) ชุมนประตู่ทางเข้าอาคารที่พักผู้โดยสาร

2.3) ลิฟต์โดยสารภายในอาคารเทียบเครื่องบิน

2.4) ภายนอกอาคารเทียบเครื่องบินฝั่งตะวันตก

2.5) ภายนอกอาคารเทียบเครื่องบินฝั่งตะวันออก

- 2.6) จุดตัดภายในอาคารเทียบเครื่องบิน (ศาลาไทยฝั่งตะวันตก)
- 2.7) จุดตัดภายในอาคารเทียบเครื่องบิน (ศาลาไทยฝั่งตะวันออก)
- 3) รูปแบบการใช้วัสดุการก่อสร้าง ตำแหน่งที่ทำการศึกษา ได้แก่
 - 3.1) อาคารหอบังคับการบิน
 - 3.2) ภายนอกอาคารเทียบเครื่องบินฝั่งตะวันตก
 - 3.3) ภายนอกอาคารที่พักผู้โดยสาร
 - 3.4) ชุ่มประตูทางเข้าที่พักผู้โดยสาร
 - 3.5) จุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารที่พักผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบินบริเวณที่ตั้งประตูบริการขนถ่ายสัมภาระ
 - 3.6) จุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารที่พักผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบิน
 - 3.7) เสภายในอาคาร (บริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารเทียบเครื่องบินกับทางเข้าจุดรับกระเป๋าเดินทางอาคารที่พักผู้โดยสาร)
 - 3.8) ลิฟต์โดยสารภายในอาคารเทียบเครื่องบิน
 - 3.9) จุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารที่พักผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบินบริเวณที่ตั้งพระที่นั่งฉลองครอบพระชนมายุ 80 พรรษาจำลอง
- 4) รูปแบบการใช้ส่วนประณีตสถาปัตยกรรม ตำแหน่งที่ทำการศึกษา ได้แก่
 - 4.1) หลังคาภายนอกอาคารที่พักผู้โดยสาร
 - 4.2) เสภายในอาคารบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารเทียบเครื่องบินกับทางเข้าจุดรับกระเป๋าเดินทางอาคารที่พักผู้โดยสาร
 - 4.3) ลิฟต์โดยสารภายในอาคารเทียบเครื่องบิน
 - 4.4) เสบริเวณทางเดินภายในอาคารเทียบเครื่องบิน
 - 4.5) เสโครงสร้างหลักภายนอกอาคารที่พักผู้โดยสาร
 - 4.6) เสภายในอาคารที่พักผู้โดยสารบริเวณจุดรับกระเป๋าเดินทาง
 - 4.7) เสภายในอาคารบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารเทียบเครื่องบินกับทางเข้าจุดรับกระเป๋าเดินทางอาคารที่พักผู้โดยสาร
 - 4.8) เสบริเวณทางเดินภายในอาคารเทียบเครื่องบิน
- 5) รูปแบบการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรมแบบผสมผสาน ตำแหน่งที่ทำการศึกษา ได้แก่
 - 5.1) หลังคาภายนอกอาคารที่พักผู้โดยสาร

5.2) เสายภายในอาคารบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารเทียบเครื่องบินกับทางเข้า
จุดรับกระเป๋าดำเนินทางอาคารที่พักผู้โดยสาร

5.3) จุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารที่พักผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบินบริเวณที่ตั้ง
พระที่นั่งฉลองครอบพระชนมายุ 80 พรรษาจำลอง

5.4) ชุ่มประตู่ทางเข้าที่พักผู้โดยสาร

1) รูปแบบองค์ประกอบผังอาคาร

1.1) การใช้น้ำเป็นองค์ประกอบร่วม: ภูมิทัศน์บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารกับ
อาคารเทียบเครื่องบิน ทางด้านทิศตะวันออก

การจำลองรูปแบบ โดยการเปลี่ยนพื้นเดิมที่เป็นพื้นแข็งเสมือนน้ำให้เป็นน้ำจริง
โดยที่บริบทอื่น ๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.1

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของภูมิทัศน์บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร
กับอาคารเทียบเครื่องบิน ทางด้านทิศตะวันออก

ภาพจริงของภูมิทัศน์บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร กับอาคารเทียบเครื่องบิน ทางด้านทิศตะวันออก ซึ่งใช้พื้นแข็งเป็นองค์ประกอบในผังอาคาร	ภาพจำลองของภูมิทัศน์บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร กับอาคารเทียบเครื่องบิน ทางด้านทิศตะวันออก ซึ่งใช้น้ำจริงเป็นองค์ประกอบในผังอาคาร
	

ภาพในตารางที่ 5.1 ใช้ประกอบแบบสอบถาม ในการเปรียบเทียบค่าความเป็น
ลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่าง การใช้พื้นแข็ง
เป็นองค์ประกอบในผังอาคารการกับใช้น้ำจริงเป็นองค์ประกอบในผังอาคาร

2) รูปแบบรูปทรงและองค์ประกอบสถาปัตยกรรม

2.1) การใช้รูปทรงที่มียอดแหลมสูง: อาคารหอบังคับการบิน

การจำลองรูปแบบ โดยการเพิ่มยอดแหลมสูงแทนของเดิม โดยที่บริบทอื่น ๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.2

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของอาคารหอบังคับการบิน (1)

ภาพจริงของอาคารหอบังคับการบิน ซึ่งใช้องค์ประกอบแบบไม่มียอดแหลมสูง	ภาพจำลองของอาคารหอบังคับการบิน ซึ่งใช้องค์ประกอบแบบมียอดแหลมสูง
	

ภาพในตารางที่ 5.2 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความเป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่างองค์ประกอบแบบไม่มียอดแหลมสูงกับองค์ประกอบแบบมียอดแหลมสูง

2.2) การใช้รูปทรงที่มียอดแหลมสูง: ชุ่มประตูทางเข้าอาคารที่พักผู้โดยสาร
การจำลองรูปแบบ โดยการเพิ่มยอดแหลมสูงซ้อนขึ้นแทนของเดิม โดยที่
บริบทอื่น ๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

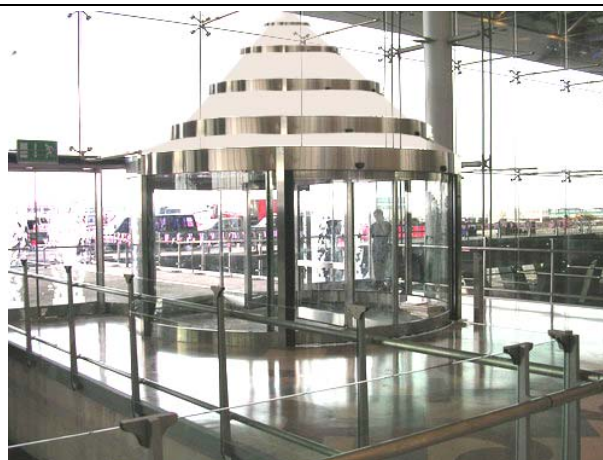
ตารางที่ 5.3

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของชุ่มประตูทางเข้าอาคารที่พักผู้โดยสาร (1)

ภาพจริงของชุ่มประตูทางเข้าอาคารที่พักผู้โดยสารโดยใช้องค์ประกอบแบบไม่มียอดแหลมสูงซ้อนขึ้น



ภาพจำลองของชุ่มประตูทางเข้าอาคารที่พักผู้โดยสารโดยใช้องค์ประกอบแบบไม่มียอดแหลมสูงซ้อนขึ้น

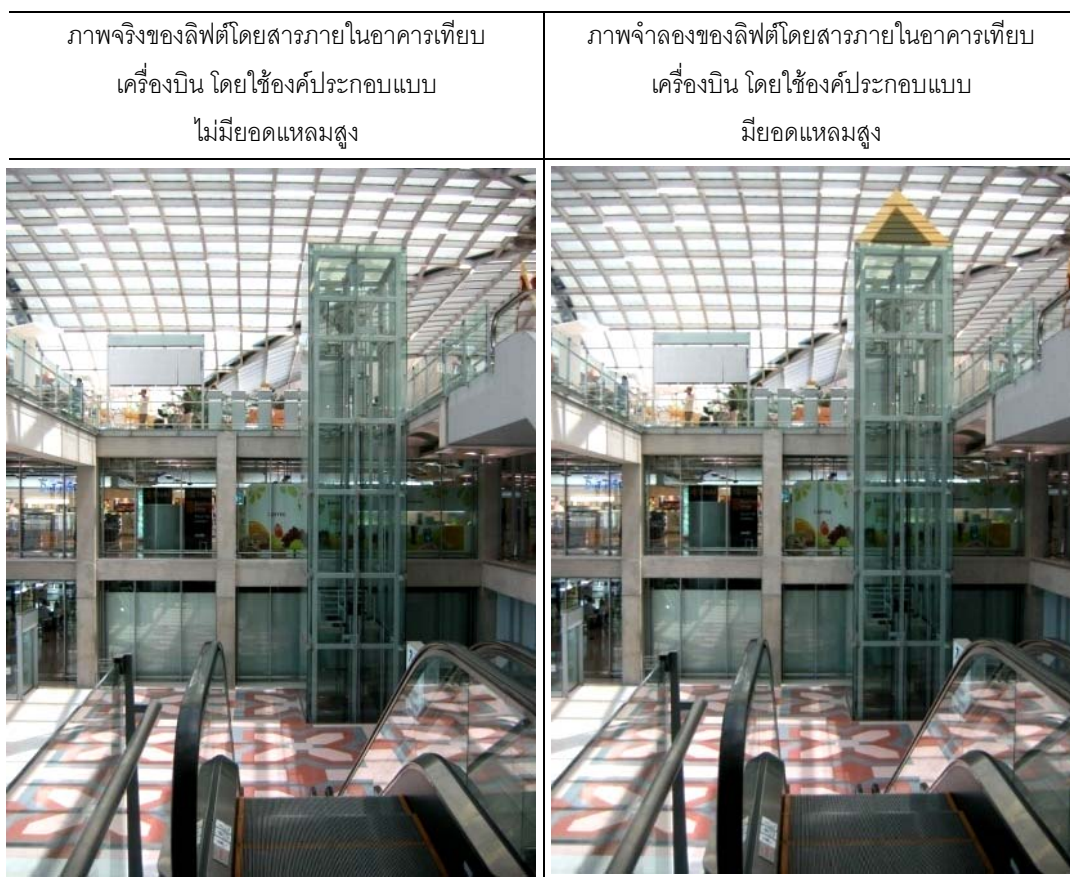


ภาพในตารางที่ 5.3 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความ
เป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่าง การใช้
องค์ประกอบแบบไม่มียอดแหลมสูงกับองค์ประกอบแบบมียอดแหลมสูงซ้อนขึ้น

2.3) การใช้รูปทรงที่มียอดแหลมสูง: ลิฟต์โดยสารภายในอาคารเทียบเครื่องบิน
การจำลองรูปแบบ โดยการเพิ่มยอดแหลมสูงแทนของเดิม โดยที่บริบทอื่น ๆ
ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.4

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของลิฟต์โดยสารภายในอาคารเทียบเครื่องบิน (1)



ภาพในตารางที่ 5.4 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความเป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่าง การใช้องค์ประกอบแบบไม่มียอดแหลมสูงกับองค์ประกอบแบบมียอดแหลมสูง

2.4) การใช้รูปทรงที่มียอดแหลมสูง: ภายนอกอาคารเทียบเครื่องบิน
การจำลองรูปแบบ โดยการเพิ่มหลังคายื่นปกคลุม โดยที่บริบทอื่นๆ ไม่มีการ
เปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.5

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของภายนอกอาคารเทียบเครื่องบิน (1)

ภาพจริงภายนอกอาคารเทียบเครื่องบิน: รูปทรงที่ไม่มีส่วนยื่นปกคลุม



ภาพจำลองภายนอกอาคารเทียบเครื่องบิน: รูปทรงมีส่วนยื่นปกคลุม



ภาพในตารางที่ 5.5 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความ
เป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่าง ระหว่าง
รูปแบบการใช้รูปทรงที่ไม่มีส่วนยื่นปกคลุมกับรูปแบบรูปทรงมีส่วนยื่นปกคลุม

2.5) การใช้รูปทรงหน้าจั่วแบบที่ใช้ในอดีต: ภายนอกอาคารเทียบเครื่องบิน
การจำลองรูปแบบ โดยการเพิ่มวัสดุเน้นให้เห็นโครงสร้างรูปทรงจั่วชัดเจนขึ้น
โดยที่บริบทอื่น ๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

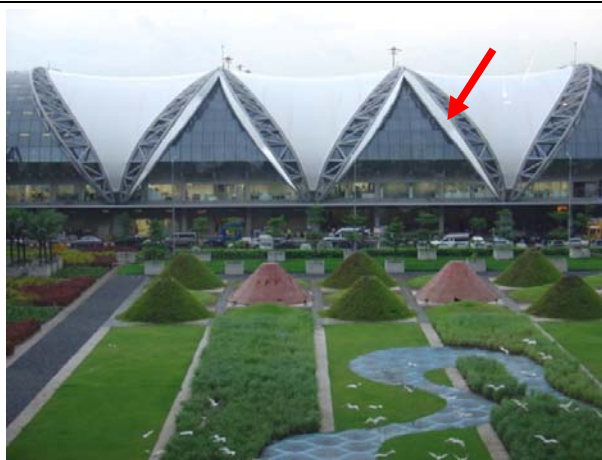
ตารางที่ 5.6

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของภายนอกอาคารเทียบเครื่องบิน (2)

ภาพจริงภายนอกอาคารเทียบเครื่องบิน: การไม่เน้นรูปทรงหน้าจั่วแบบที่ใช้ในอดีต



ภาพจำลองภายนอกอาคารเทียบเครื่องบิน: การเน้นรูปทรงหน้าจั่วแบบที่ใช้ในอดีต



ภาพในตารางที่ 5.6 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความเป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่าง ระหว่างรูปแบบการไม่เน้นรูปทรงจั่วแบบที่ใช้ในอดีตกับรูปแบบเน้นรูปทรงจั่วแบบที่ใช้ในอดีต

2.6) การใช้พื้นเรือนยกกระดานแบบที่ใช้ในอดีต: จุดตัดภายในอาคารเทียบเครื่องบิน (ศาลาไทยฝั่งตะวันตก)

การจำลองรูปแบบ โดยการเพิ่มพื้นเรือนแทนของเดิมที่ไม่มีการยกพื้นไม้ โดยที่บริบทอื่น ๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.7

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของจุดตัดภายในอาคารเทียบเครื่องบิน (ศาลาไทยฝั่งตะวันตก)

ภาพจริงของจุดตัดภายในอาคารเทียบเครื่องบิน (ศาลาไทยฝั่งตะวันตก): ไม่มีการยกพื้น



ภาพจำลองของจุดตัดภายในอาคารเทียบเครื่องบิน (ศาลาไทยฝั่งตะวันตก): มีการยกพื้น



ภาพในตารางที่ 5.7 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความเป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่างรูปแบบไม่มีการยกพื้นกับรูปแบบมีการยกพื้น

2.7) การใช้พื้นเรือนยกกระดานแบบที่ใช้ในอดีต: จุดตัดภายในอาคารเทียบเครื่องบิน (ศาลาไทยฝั่งตะวันตก)

การจำลองรูปแบบ โดยการเพิ่มพื้นเรือนแทนของเดิมที่ไม่มีการยกพื้นไม้ โดยที่บริบทอื่น ๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.8

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของจุดตัดภายในอาคารเทียบเครื่องบิน (ศาลาไทยฝั่งตะวันออก)

ภาพจริงของจุดตัดภายในอาคารเทียบเครื่องบิน (ศาลาไทยฝั่งตะวันออก): ไม่มีการยกพื้น



ภาพจำลองของจุดตัดภายในอาคารเทียบเครื่องบิน (ศาลาไทยฝั่งตะวันออก): มีการยกพื้น



ภาพในตารางที่ 5.8 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความเป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่าง รูปแบบไม่มีการยกพื้นกับรูปแบบมีการยกพื้นลอยสูง

3) รูปแบบการใช้วัสดุก่อสร้าง

3.1) การใช้วัสดุก่อสร้างแบบสร้างคุณค่าให้งานสถาปัตยกรรม: อาคารหอบังคับการบิน
การจำลองรูปแบบ โดยการเปลี่ยนสีวัสดุสีเหลืองทองแทนของเดิม โดยที่
บริบทอื่น ๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.9

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของอาคารหอบังคับการบิน (2)

ภาพจริงของอาคารหอบังคับการบินแบบไม่ใช้วัสดุสีเหลืองทอง



ภาพจำลองของอาคารหอบังคับการบินแบบ ใช้วัสดุสีเหลืองทอง



ภาพในตารางที่ 5.9 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความ
เป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่าง รูปแบบไม่
ใช้วัสดุสีทองกับรูปแบบการใช้วัสดุสีทอง

3.2) การใช้วัสดุก่อสร้างแบบสร้างคุณค่าให้งานสถาปัตยกรรม: ภายนอกอาคารเทียบเครื่องบิน

การจำลองรูปแบบ โดยการเปลี่ยนสีวัสดุสีเหลืองทองแทนของเดิม โดยที่บริบทอื่น ๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.10

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของภายนอกอาคารเทียบเครื่องบิน (3)

ภาพจริงภายนอกอาคารเทียบเครื่องบินแบบไม่ใช้วัสดุสีเหลืองทอง



ภาพจำลองภายนอกอาคารเทียบเครื่องบินแบบใช้วัสดุสีเหลืองทอง



ภาพในตารางที่ 5.10 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความเป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่าง รูปแบบไม่ใช้วัสดุสีทองกับรูปแบบการใช้วัสดุสีทอง

3.3) การใช้วัสดุก่อสร้างแบบสร้างคุณค่าให้งานสถาปัตยกรรม: ภายนอกอาคารที่
พักผู้โดยสาร

การจำลองรูปแบบ โดยการเปลี่ยนสีวัสดุสีเหลืองทองแทนของเดิม โดยที่บริบท
อื่นๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.11

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของภายนอกอาคารที่พักผู้โดยสาร

ภาพจริงภายนอกอาคารที่พักผู้โดยสารแบบไม่ใช้วัสดุสีเหลืองทอง



ภาพจำลองภายนอกอาคารที่พักผู้โดยสารแบบใช้วัสดุสีเหลืองทอง



ภาพในตารางที่ 5.11 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความ
เป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้อัฒนภาพสถาปัตยกรรม ระหว่าง รูปแบบไม่
ใช้วัสดุสีทองกับรูปแบบการใช้วัสดุสีทอง

3.4) การใช้วัสดุก่อสร้างแบบสร้างคุณค่าให้งานสถาปัตยกรรม: ชุ่มประตูทางเข้าอาคารที่พักผู้โดยสาร

การจำลองรูปแบบ โดยการเปลี่ยนสีวัสดุสีเหลืองทองแทนของเดิม โดยที่บริบทอื่นๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.12

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของชุ่มประตูทางเข้าอาคารที่พักผู้โดยสาร (2)

ภาพจริงของชุ่มประตูทางเข้าอาคารที่พักผู้โดยสารแบบไม่ใช้วัสดุสีเหลืองทอง



ภาพจำลองของชุ่มประตูทางเข้าอาคารที่พักผู้โดยสารแบบไม่ใช้วัสดุสีเหลืองทอง



ภาพในตารางที่ 5.12 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความเป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่าง รูปแบบไม่ใช้วัสดุสีทองกับรูปแบบการใช้วัสดุสีทอง

3.5) การใช้วัสดุก่อสร้างแบบสร้างคุณค่าให้งานสถาปัตยกรรม: จุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารที่พักผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบินบริเวณที่ตั้งประตูมากรรมนารายณ์กวนเกษียรสมุทร
การจำลองรูปแบบ โดยการเปลี่ยนสีวัสดุสีเหลืองทองแทนของเดิม โดยที่บริบทอื่นๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.13

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารที่พักผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบินบริเวณที่ตั้งประตูมากรรมนารายณ์กวนเกษียรสมุทร

ภาพจริงจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารที่พักผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบินแบบไม่ใช้วัสดุสีเหลืองทอง



ภาพจำลองจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารที่พักผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบิน แบบใช้วัสดุสีเหลืองทอง



ภาพในตารางที่ 5.13 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความเป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่าง รูปแบบไม่ใช้วัสดุสีทองกับรูปแบบการใช้วัสดุสีทอง

3.6) การใช้วัสดุก่อสร้างสาธารณะ: จุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารที่พักผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบิน

การจำลองรูปแบบ โดยการเปลี่ยนสีวัสดุสีไม้แทนของเดิม โดยที่บริบทอื่น ๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.14

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารที่พักผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบิน

ภาพจริงจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารที่พักผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบินแบบใช้พื้นหิน



ภาพจำลองจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารที่พักผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบินแบบใช้พื้นไม้



ภาพในตารางที่ 5.14 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความเป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่าง รูปแบบการใช้พื้นหินกับรูปแบบการใช้พื้นไม้

3.7) การใช้วัสดุก่อสร้างสี่ธรรมชาติ: เสาภายในอาคาร (บริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารเทียบเครื่องบินกับทางเข้าจตุรกระบะเป้าเดินทางอาคารที่พักผู้โดยสาร)

การจำลองรูปแบบ โดยการเปลี่ยนสีวัสดุผิวไม้แทนของเดิม โดยที่บริบทอื่น ๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.15

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของเสาภายในอาคารบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารเทียบเครื่องบินกับทางเข้าจตุรกระบะเป้าเดินทางอาคารที่พักผู้โดยสาร (1)

ภาพจริงเสาของภายในอาคารบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารเทียบเครื่องบินกับทางเข้าจตุรกระบะเป้าเดินทางอาคารที่พักผู้โดยสารแบบใช้วัสดุผิวคอนกรีต	ภาพจำลองของเสาภายในอาคารบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารเทียบเครื่องบินกับทางเข้าจตุรกระบะเป้าเดินทางอาคารที่พักผู้โดยสารแบบใช้วัสดุผิวไม้
	

ภาพในตารางที่ 5.15 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความเป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่าง รูปแบบการใช้วัสดุผิวคอนกรีตกับรูปแบบการใช้วัสดุผิวไม้

3.8) การใช้วัสดุที่เป็นตัวเชื่อมกาลเวลา: ลิฟต์โดยสารภายในอาคารเทียบเครื่องบิน
การจำลองรูปแบบ โดยการเปลี่ยนผิววัสดุเป็นหินทรายแทนของเดิม โดยที่
บริบทอื่น ๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.16

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของลิฟต์โดยสารภายในอาคารเทียบเครื่องบิน (2)



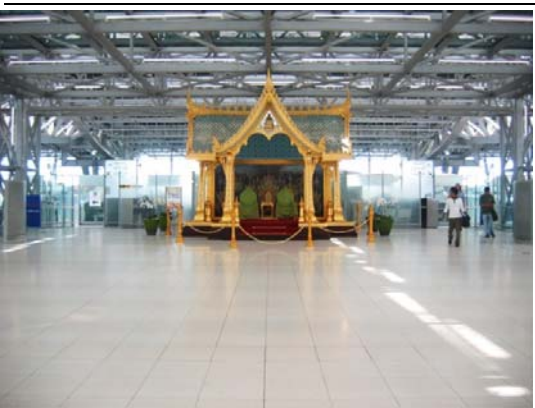
ภาพในตารางที่ 5.16 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความ
เป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่าง การใช้วัสดุ
ผิวคอนกรีตกับวัสดุผิวหินทราย

3.9) การใช้วัสดุที่เสริมสร้างฐานนาคคีรี: จุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารที่พัสดุโดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบิน (บริเวณที่ตั้งพระที่นั่งฉลองครอบพระชนมายุ 80 พรรษาจำลอง)

การจำลองรูปแบบ โดยการเปลี่ยนผิววัสดุพื้นพรมแทนของเดิม โดยที่บริบทอื่นๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.17

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารที่พัสดุโดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบินบริเวณที่ตั้งพระที่นั่งฉลองครอบพระชนมายุ 80 พรรษาจำลอง (1)

ภาพจริงของจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารที่พัสดุโดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบินบริเวณที่ตั้งพระที่นั่งฉลองครอบพระชนมายุ 80 พรรษาจำลอง รูปแบบวัสดุพื้นหิน	ภาพจำลองของจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารที่พัสดุโดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบินบริเวณที่ตั้งพระที่นั่งฉลองครอบพระชนมายุ 80 พรรษาจำลอง รูปแบบวัสดุพื้นพรม
	

ภาพในตารางที่ 5.17 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความเป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่าง การใช้วัสดุผิวพื้นหินกับวัสดุพื้นพรม

4) รูปแบบการใช้ส่วนประณีตสถาปัตยกรรม

4.1) การใช้ส่วนประณีตให้เกิดสุนทรีย์ภาพแบบไทย: หลังคาภายนอกอาคารที่พักผู้โดยสาร

การจำลองรูปแบบ โดยการเพิ่มลวดลายวิจิตรเข้าแทนที่ โดยที่บริบทอื่นๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.18

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของหลังคาภายนอกอาคารที่พักผู้โดยสาร

ภาพจริงของหลังคาภายนอกอาคารที่พักผู้โดยสารแบบไม่มีลวดลายประดับ



ภาพจำลองของหลังคาภายนอกอาคารที่พักผู้โดยสารแบบมีลวดลายประดับ



ภาพในตารางที่ 5.18 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความเป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่าง แบบไม่มีลวดลายประดับกับแบบมีลวดลายประดับ

4.2) การใช้ส่วนประณีตให้เกิดสุนทรียภาพแบบไทย: เสาศาภายในอาคารบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารเทียบเครื่องบินกับทางเข้าจุดรับกระเป๋าเดินทางอาคารที่พักผู้โดยสาร
การจำลองรูปแบบ โดยการเพิ่มลวดลายวิจิตรเข้าแทนที่ โดยที่บริบทอื่น ๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.19

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองเสาศาภายในอาคารบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารเทียบเครื่องบินกับทางเข้าจุดรับกระเป๋าเดินทางอาคารที่พักผู้โดยสาร (2)

ภาพจริงของเสาศาภายในอาคารบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารเทียบเครื่องบินกับทางเข้าจุดรับกระเป๋าเดินทางอาคารที่พักผู้โดยสารแบบไม่มีลวดลายประดับ



ภาพจำลองของเสาศาภายในอาคารบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารเทียบเครื่องบินกับทางเข้าจุดรับกระเป๋าเดินทางอาคารที่พักผู้โดยสารแบบไม่มีลวดลายประดับ



ภาพในตารางที่ 5.19 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความเป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่าง แบบไม่มีลวดลายประดับกับแบบมีลวดลายประดับ

4.3) การใช้ส่วนประณีตให้เกิดสุนทรีภาพแบบไทย: ลิฟต์โดยสารภายในอาคารเทียบเครื่องบิน

การจำลองรูปแบบ โดยการเพิ่มเส้นสายลวดบัวเพิ่มจากของเดิม โดยที่บริบทอื่น ๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.20

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของลิฟต์โดยสารภายในอาคารเทียบเครื่องบิน (3)



ภาพในตารางที่ 5.20 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความเป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่าง แบบมีเส้นสายลวดบัวกับแบบไม่มีเส้นสายลวดบัว

4.4) การใช้ส่วนประณีตให้เกิดสุนทรียภาพแบบไทย: เสาภายในอาคารเทียบเครื่องบิน
การจำลองรูปแบบ โดยการเพิ่มเส้นสายลวดบัวเพิ่มจากของเดิม โดยที่บริบท
อื่น ๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.21

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของเสาภายในอาคารเทียบเครื่องบิน (1)

ภาพจริงของเสาภายในอาคารเทียบเครื่องบิน แบบไม่มีเส้นสายลวดบัว



ภาพจำลองของเสาภายในอาคารเทียบเครื่องบินแบบมีเส้นสายลวดบัว



ภาพในตารางที่ 5.21 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความ
เป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่าง แบบมีเส้น
สายลวดบัวกับแบบไม่มีเส้นสายลวดบัว

4.5) การใช้ส่วนประนีตสถาปัตยกรรมแบบที่ใช้ในอดีต(บัวหัวเสาและบัวฐานเสา):
 เสาโครงสร้างหลักภายนอกอาคารเทียบเครื่องบิน

การจำลองรูปแบบ โดยการเพิ่มบัวหัวเสาและบัวฐานเสา โดยที่บริบทอื่น ๆ
 ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.22

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของเสาโครงสร้างหลักภายนอกอาคารเทียบเครื่องบิน

ภาพจริงของเสาโครงสร้างหลักภายนอกอาคารเทียบเครื่องบิน แบบไม่มีเส้นสายลวดบัว



ภาพจำลองของเสาโครงสร้างหลักภายนอกอาคารเทียบเครื่องบินแบบมีเส้นสายลวดบัว



ภาพในตารางที่ 5.22 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความ
 เป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่าง แบบไม่มี
 บัวหัวเสาและบัวฐานเสากับแบบมีบัวหัวเสาและบัวฐานเสา

4.6) การใช้ส่วนประณีตสถาปัตยกรรมแบบที่ใช้ในอดีต(บัวหัวเสา): เสาภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร (บริเวณจุดรับกระเป๋าผู้โดยสาร)
การจำลองรูปแบบ โดยการเพิ่มบัวหัวเสา โดยที่บริบทอื่นๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.23

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของเสาภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร
บริเวณจุดรับกระเป๋าผู้โดยสาร

ภาพจริงของเสาภายในอาคารที่พักผู้โดยสารบริเวณจุดรับกระเป๋าผู้โดยสารแบบไม่มีบัวหัวเสา



ภาพจำลองของเสาภายในอาคารที่พักผู้โดยสารบริเวณจุดรับกระเป๋าผู้โดยสารแบบมีบัวหัวเสา



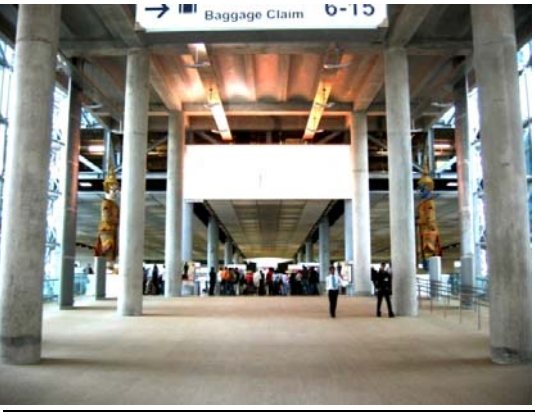
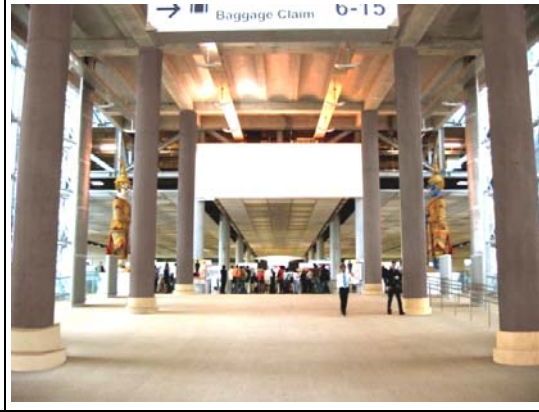
ภาพในตารางที่ 5.23 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความเป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่าง แบบไม่มีบัวหัวเสากับแบบมีบัวหัวเสา

4.7) การใช้ส่วนประณีตสถาปัตยกรรมแบบที่ใช้ในอดีต (บัวฐานเสา): เสาภายในอาคารบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารเทียบเครื่องบินกับทางเข้าจุดรับกระเป๋าเดินทางอาคารที่พักผู้โดยสาร

การจำลองรูปแบบ โดยการเพิ่มบัวฐานเสา โดยที่บริบทอื่นๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.24

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของเสาภายในอาคารบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารเทียบเครื่องบินกับทางเข้าจุดรับกระเป๋าเดินทางอาคารที่พักผู้โดยสาร (3)

ภาพจริงเสาของภายในอาคารบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารเทียบเครื่องบินกับทางเข้าจุดรับกระเป๋าเดินทางอาคารที่พักผู้โดยสารแบบไม่มีบัวฐานเสา	ภาพจำลองของเสาภายในอาคารบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารเทียบเครื่องบินกับทางเข้าจุดรับกระเป๋าเดินทางอาคารที่พักผู้โดยสารแบบมีบัวฐานเสา
	

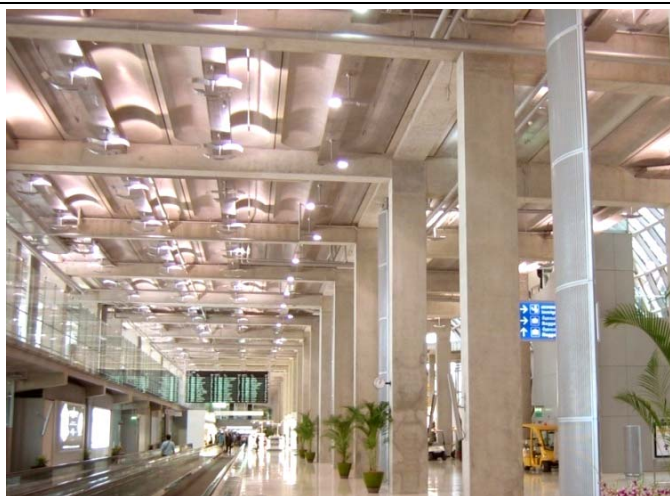
ภาพในตารางที่ 5.24 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความเป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่าง แบบไม่มีบัวฐานเสากับแบบมีบัวฐานเสา

4.8) การใช้ส่วนประณีตแบบที่ใช้ในอดีต (ค้ำยัน): เสายภายในอาคารเทียบเครื่องบิน การจำลองรูปแบบ โดยการเพิ่มค้ำยัน โดยที่บริบทอื่นๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.25

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของเสายภายในอาคารเทียบเครื่องบิน (2)

ภาพจริงของเสายภายในอาคารเทียบเครื่องบิน แบบไม่มีค้ำยัน



ภาพจำลองของเสายภายในอาคารเทียบเครื่องบินแบบมีค้ำยัน



ภาพในตารางที่ 5.25 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความเป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่าง แบบไม่มีค้ำยันกับแบบมีค้ำยัน

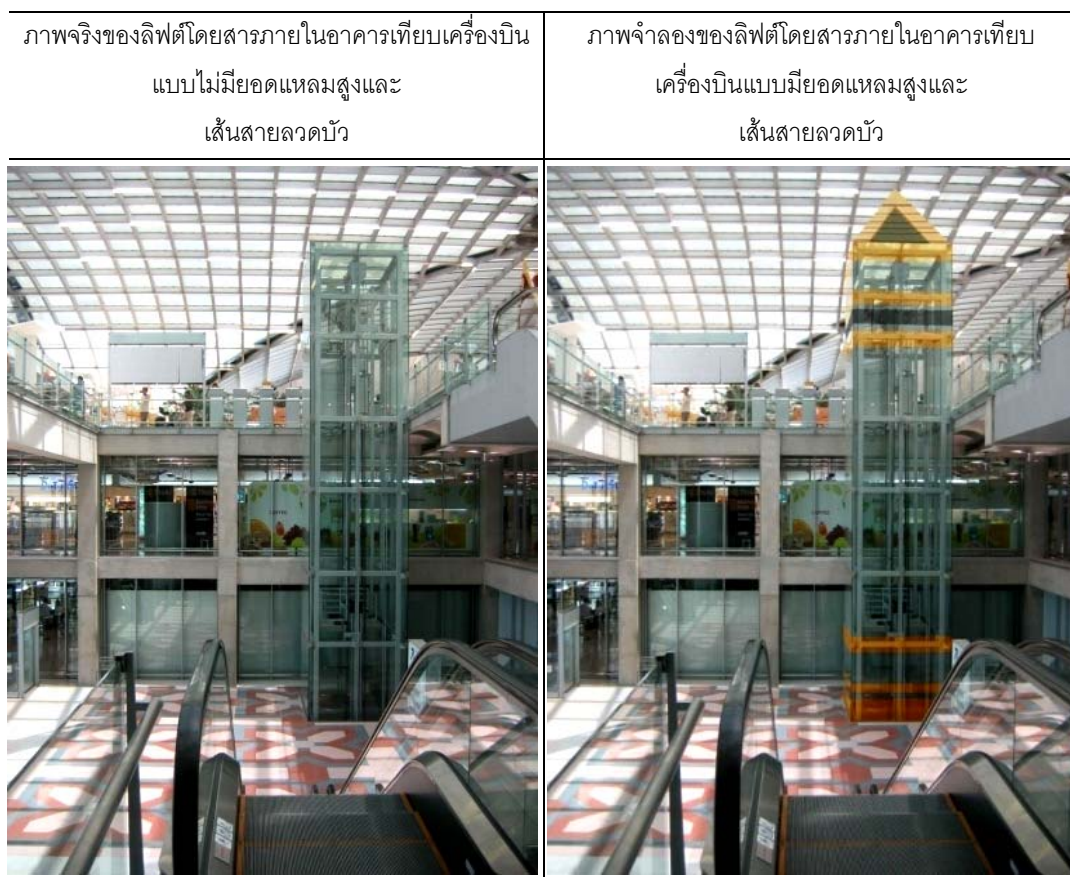
5) รูปแบบการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรมแบบผสมผสาน

5.1) การใช้รูปทรงแบบมียอดแหลมสูงและการใช้ส่วนประณีตให้เกิดสุนทรียภาพ
แบบไทย: ลิฟต์โดยสารภายในอาคารเทียบเครื่องบิน

การจำลองรูปแบบ โดยการเพิ่มยอดแหลมสูงและเส้นสายลวดบัวเพิ่มจาก
ของเดิม โดยที่บริบทอื่น ๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.26

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของลิฟต์โดยสารภายในอาคารเทียบเครื่องบิน (4)



ภาพในตารางที่ 5.26 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความ
เป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่าง แบบมีเส้น
สายลวดบัวกับแบบไม่มีเส้นสายลวดบัว

5.2) การใช้วัสดุและการใช้ส่วนประณีตให้เกิดสุนทรียภาพแบบไทย: เสาภายในอาคารบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารเทียบเครื่องบินกับทางเข้าจุดรับกระเป๋าเดินทางอาคารที่พักผู้โดยสาร

การจำลองรูปแบบ โดยการเพิ่มค้ำยัน วัสดุผิวไม้ วัสดุพื้นพรม บัวฐานเสา จากของเดิม โดยที่บริบทอื่น ๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.27

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของเสาภายในอาคารบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารเทียบเครื่องบินกับทางเข้าจุดรับกระเป๋าเดินทางอาคารที่พักผู้โดยสาร (4)

ภาพจริงเสาภายในอาคารบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารเทียบเครื่องบินกับทางเข้าจุดรับกระเป๋าเดินทางอาคารที่พักผู้โดยสารแบบไม่มีค้ำยัน วัสดุผิวไม้ วัสดุพื้นพรม บัวฐานเสา	ภาพจำลองของเสาภายในอาคารบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารเทียบเครื่องบินกับทางเข้าจุดรับกระเป๋าเดินทางอาคารที่พักผู้โดยสารแบบมีค้ำยัน วัสดุผิวไม้ วัสดุพื้นพรม บัวฐานเสา
	

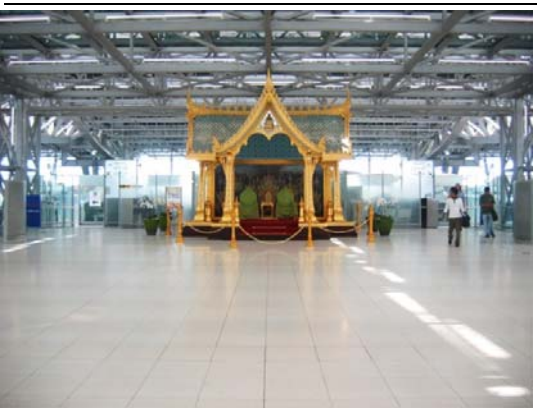
ภาพในตารางที่ 5.27 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความเป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่าง แบบไม่มีค้ำยัน วัสดุผิวไม้ วัสดุพื้นพรม บัวฐานเสา กับ แบบมีค้ำยัน วัสดุผิวไม้ วัสดุพื้นพรม บัวฐานเสา

5.3) การใช้สีที่แสดงออกถึงคุณค่าของวัสดุและการใช้วัสดุที่เสริมสร้างฐานาคัด: จุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารที่พักผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบิน (บริเวณที่ตั้งพระที่นั่งฉลองครอบพระชนมายุ 80 พรรษาจำลอง)

การจำลองรูปแบบ โดยการเปลี่ยนสีวัสดุโครงสร้างอาคารและเปลี่ยนผิววัสดุพื้นพรมแทนของเดิม โดยที่บริบทอื่นๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.28

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารที่พักผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบินบริเวณที่ตั้งพระที่นั่งฉลองครอบพระชนมายุ 80 พรรษาจำลอง (2)

ภาพจริงของจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารที่พักผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบินบริเวณที่ตั้งพระที่นั่งฉลองครอบพระชนมายุ 80 พรรษาจำลอง รูปแบบวัสดุโครงสร้างอาคารสีเทาทองและวัสดุพื้นหิน	ภาพจำลองของจุดเชื่อมต่อระหว่างอาคารที่พักผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบินบริเวณที่ตั้งพระที่นั่งฉลองครอบพระชนมายุ 80 พรรษาจำลอง รูปแบบวัสดุโครงสร้างอาคารสีเหลืองทองและวัสดุพื้นพรม
	

ภาพในตารางที่ 5.28 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความเป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่าง การใช้รูปแบบวัสดุโครงสร้างอาคารสีเทาทองและวัสดุพื้นหินและรูปแบบวัสดุโครงสร้างอาคารสีเหลืองทองและวัสดุพื้นพรม

5.4) การใช้รูปทรงสูงชันขึ้นและการใช้สีที่แสดงออกถึงคุณค่าของวัสดุ: ชุ่มประตูทางเข้าอาคารที่พักผู้โดยสาร

การจำลองรูปแบบ โดยการเปลี่ยนสีวัสดุและเพิ่มยอดแหลมสูงชันขึ้นแทนของเดิม โดยที่บริบทอื่น ๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 5.29

เปรียบเทียบภาพจริงและภาพจำลองของชุ่มประตูทางเข้าอาคารที่พักผู้โดยสาร (3)

ภาพจริงของชุ่มประตูทางเข้าอาคารที่พักผู้โดยสารแบบไม่มียอดแหลมสูงชันสีเหลืองทอง



ภาพจำลองของชุ่มประตูทางเข้าอาคารที่พักผู้โดยสารแบบมียอดแหลมสูงชันสีเหลืองทอง



ภาพในตารางที่ 5.29 ใช้ประกอบแบบสอบถามในการเปรียบเทียบ ค่าความเป็นลักษณะไทย และค่าความเหมาะสมในการใช้องค์ประกอบสถาปัตยกรรม ระหว่าง การใช้รูปแบบไม่มียอดแหลมสูงชันสีเหลืองทองกับรูปแบบมียอดแหลมสูงชันสีเหลืองทอง