

## ЕКОСИСТЕМА АРХІТЕКТУРНОГО ЗНАННЯ У ПРОСТОРІ АВІАЦІЙНОЇ ОСВІТИ (ДО 90-ЛІТТЯ НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО УНІВЕРСИТЕТУ)

В.В. Карпов доктор історичних наук, декан ФАБД,  
Національний авіаційний університет, м.Київ, Україна

Факультет архітектури, будівництва та дизайну є фундатором Національного авіаційного університету з часу його заснування у 1933 році.

Вагома галузь економічного розвитку країни – цивільна авіація в історичному вимірі остаточно заформувалася у середині 30-х років ХХ століття. У цей час було налагоджено серійне виробництво літаків, розбудовано мережу аеродромів, побудовано заводи з виробництва двигунів та спеціального авіаційного обладнання, а також розгорнуто низку навчальних закладів з підготовки кадрів для авіації.

До мережі таких закладів відноситься Київський авіаційний інститут, створений у серпні 1933 року на основі досягнень Авіаційного факультету Київського машинобудівного інституту. На цьому факультеті, серед інших авіаційних спеціальностей, уже готувалися спеціалісти з експлуатації наземних споруд та аеродромів і така підготовка продовжилася у новоствореному інституті. На початок 1934 навчального року на чотирьох факультетах інституту, серед яких і факультет наземних споруд та аеродромів, навчалось 1037 студентів.

У повосенний період ХХ століття історичний розвиток авіаційної галузі спонукав до створення у 1968 році факультету аеропортів у складі Київського інституту інженерів цивільної авіації. Факультет здійснював підготовку інженерів-будівельників та інженерів-механіків. Провідною кафедрою факультету була кафедра аеропортів, створена у грудні 1969 року. До основних напрямів підготовки відносилося вивчення будівельних матеріалів, інженерних мереж аеропортів, інженерна геологія, геодезія та аерогеодезія, механіка ґрунтів та проектування аеропортів.

Розвиток аеродромно-технічної діяльності, провідної тематики навчання, спонукав до створення у 1970 році кафедри будівель та споруд аеропортів, яка займалася вивченням питань архітектурно-будівельного проектування, теплогазозабезпечення і вентиляції, будівельних матеріалів та конструкцій.

До складу факультету з 1970 року також входили кафедри автоматизації та механізації аеропортів, яка у 1977 році стала називатися кафедрою технічної експлуатації засобів спецавтотранспорту і механізації аеропортів, а також кафедра охорони праці та навколишнього середовища. Важливо підкреслити, що до складу факультету входила кафедра нарисної геометрії і графіки, яка була утворена ще з часу заснування Київського авіаційного університету у 1933 році.

Під впливом розвитку науки та авіаційної галузі, потреби поєднання економічних ринкових відносин із напрямками підготовки фахівців змінюються підходи до діяльності факультету аеропортів і у березні 2003 року приймається концепція транспортних технологій. Створюється Інститут транспортних технологій, який поруч із традиційними напрямками підготовки аеродромно-технічних фахівців

та будівельників аеродромів розпочав підготовку фахівців у сфері технологій аеропортів, космічних геоінформаційних систем, землевпорядкування та кадастру, екології, хімічної технології, безпеки життєдіяльності. Виникає новий напрям підготовки – комп'ютерних технологій будівництва, реконструкції аеропортів та автошляхів, технічного та промислового дизайну, архітектури, а також культурології та мистецтвознавства.

Реформування освіти України та оновлення навчальних процесів у відповідності до вимог європейського освітнього простору призводить до перейменування у 2007 році Інституту транспортних технологій у Інституті міського господарства. У 2010 році утворюється Інститут аеропортів. Після низки трансформацій у 2019 році на його основі утворюється Факультет архітектури, будівництва та дизайну.

## ВПЛИВ ВИСОТНИХ ДОМІНАНТ ЗАБУДОВИ НА ФОРМУВАННЯ ВІЗУАЛЬНО-СВІТЛОВОГО СЕРЕДОВИЩА АЕРОПОРТІВ

Г. М. Агєєва кандидат технічних наук, старший науковий співробітник,  
Дійсний член Академії будівництва України,  
Національний авіаційний університет, Київ, Україна

**Актуальність теми.** Забудова території аеропортів має свої особливості, пов'язані, насамперед, з технологічними процесами забезпечення авіаційних перевезень. Архітектурне середовище формується навколо основної технологічної доміанти – аеровокзального комплексу. До складу останнього входять різні за функціональним призначенням будівлі та споруди, пов'язані між собою технологічними зв'язками. Площа забудови цього комплексу може досягати 40 % території аеропорта. Саме він формує візуальне середовище та впливає на формування зорової інформації про аеропорт в цілому. Для посилення зорового сприйняття складових забудови використовують штучне освітлення (денне, вечірнє, урочисте). Низка з них є об'єктами світлового дизайну [1]. Об'єктами підвищеної містобудівної та композиційної значимості забудови є висотні доміанти – аеродромно-диспетчерські вежі (АДВ).

**Мета доповіді** – оприлюднити результати оцінювання можливих впливів АДВ на формування візуально-світлового середовища аеропортів та приаеродромних територій.

**Основні результати.** Освітлення об'єктів архітектурного середовища природним та штучним світлом може не тільки посилювати або погіршувати їх візуальне сприйняття [2], але й впливати на безпеку польотів повітряних суден. Це враховується на етапі проектування, будівництва та експлуатації об'єктів, зокрема, АДВ. Разом з тим, підсвічування висотних домінант та надання їм функцій медійних об'єктів сприяє формуванню відповідного інтерактивного простору, посилює роль АДВ в системі візуальних комунікацій на території аеропорта та за його межах (Відень,