

УДК 72.03

DOI <https://doi.org/10.36059/978-966-397-312-8-9>

## САКРАЛЬНИЙ ПРОСТІР В ПРОСТОРОВІЙ ОРГАНІЗАЦІЇ АЕРОПОРТІВ

**Л. Р. Гнатюк**

кандидат архітектури,  
доцент кафедри дизайну інтер'єру,  
завкафедри дизайну інтер'єру  
факультету архітектури, будівництва та дизайну  
Національного авіаційного університету  
ORCID: 0000-0001-5853-9429  
liliia.hnatiuk@npp.nau.edu.ua

*У цій публікації подано огляд відповідних міркувань щодо формування сакрального ядра в просторовому середовищі аеропортових комплексів. Багатство можливостей для включення сакральних елементів у планування, проектування, будівництво, експлуатацію, обслуговування, реконструкцію та загальну організацію аеропортів представлено. Цей матеріал містить лише основні міркування, які використовуються аеропортами і які, можливо, необхідно буде включити при розробці подальших проєктів. Представлено завдання, які вирішують соціальні служби незалежно від релігії, переконань чи національностей. Узагальнено досвід сучасних аеропортів щодо організації безпечного простору, де люди можуть заспокоїтися, розповісти свою історію, зібратися з думками та просто помовчати. Виокремлено організацію поліконфесійного, міжконфесійного та неконфесійного простору в загальній системі аеровокзальних комплексів. Визначено застосування елементів комунікативного дизайну, які використовуються для розпізнавання сакральної зони в загальному просторі аеровокзальних комплексів. Надано огляд нових тенденцій і проблем планування, а також визначено та обговорено декілька моделей регулювання простору аеропорту щодо цілей сталого розвитку. Виявлено проблему розширення аеропортів, яке призвело до епічних політичних баталій*

*у різних контекстах, і його наслідки для моделей розвитку міст, керуванних аеропортами. Огляд керується концепцією сталого аеропортового регіону. Дослідницькі матеріали, що містяться в цьому документі, також можуть бути використані як посилання або як керівні принципи, за допомогою яких проєкт може прагнути відповідати високим стандартам, мінімізуючи вплив на навколишнє середовище.*

**Ключові слова:** *сакральний простір, просторова організація, аеропорти, візуальна комунікація, каплиця, молитовний простір.*

### Liliia Gnatiuk. SACRED SPACE IN THE SPATIAL ORGANIZATION OF AIRPORTS

*This publication provides an overview of relevant considerations regarding the formation of the sacred core in the spatial environment of airport complexes. A wealth of opportunities for incorporating sacred elements into the planning, design, construction, operation, maintenance, reconstruction and general organization of airports is presented. This material contains only the basic considerations used by airports and which may need to be included in the development of further projects. The tasks that social services solve regardless of religion, beliefs or nationalities are presented. The experience of modern airports regarding the organization of a safe space where people can calm down, tell their story, collect their thoughts and just be silent is summarized. The organization of multi-denominational, inter-denominational and non-denominational space in the general system of airport complexes is singled out. The application of elements of communicative design, which are used to recognize the sacral zone in the general space of airport complexes, is determined. An overview of new trends and planning issues is provided, and several models of airport spatial regulation in relation to sustainable development goals are identified and discussed. The issue of airport expansion, which has led to epic political battles in various contexts, and its implications for airport-driven urban development models are identified. The review is guided by the concept of a sustainable airport region. The research materials contained in this document can also be used as a reference or as guidelines by which a project can strive to meet high standards while minimizing environmental impact.*

**Keywords:** *sacred space, spatial organization, airports, visual communication, chapel, space for prayer.*

**Актуальність дослідження.** Архітектура та просторова структура терміналів аеропорту є унікальною за своєю суттю, оскільки пов'язана з вирішенням широкого кола завдань, покликаних продемонструвати ефективне функціонування аеровокзального комплексу, розподілити пасажиропотік, зробити пасажирів максимально комфортними. Потенційний пасажир супроводжується багатьма проблемами при користуванні розвиненим аеропортовим комплексом: я починаю від не завжди зручного способу пересування з різних частин міста до комунікативного дизайну та розуміння його розташування та траєкторії. Ці питання варіюються від міського дизайну до системної інженерії, що впливає на взаємодію з користувачем. Поряд із зазначеними проблемами просторова організація терміналів аеропорту, крім основної функції авіації, передбачає розміщення різноманітних комерційних, розважальних, торговельних та сервісних об'єктів [1]. Де керівні параметри для визначення просторових вимог залежать від прогнозованих переміщень, часових обмежень безпеки та інших соціально-політичних впливів. Термінали аеропорту тепер стають власним містом, оскільки вони вміщують більшість зручностей міста в набагато меншому масштабі. Фізичні труднощі, пов'язані з аеропортами, також зростають, а аеропорти знаходяться далеко від міст, щоб полегшити ці потреби [1]. Якщо поєднати всі перераховані вище фактори, вони досягають складності майже міського масштабу.

Термінал аеропорту зобов'язаний підтримувати стабільний баланс між усіма вищезазначеними параметрами, а порушення будь-якого з перерахованих вище можуть призвести до значних коливань у роботі терміналів аеропорту. І тому кожному важливо знайти спокій і рівновагу серед стрімких потоків. І це те, що покликано створити сакральне ядро, як окремі молитовні зони чи приміщення та розвинений зовнішній чи міжконфесійний центр, який буде органічно вписаний у загальну просторову структуру аеровокзального комплексу.

Для загального проектування аеропортів і терміналів доступно багато ресурсів, таких як Додаток 14 ICAO, Керівництво з планування аеропорту (Doc 9184), Керівництво з обслуговування

аеропорту (Дос 9137) 2 і Керівництво з проектування аеропорту (Дос 9157). Однак існує порівняно небагато джерел, що стосуються окремих компонентів будівель аеропорту. Велика увага приділяється розробці окремих стилів холів і воріт для ЗПС і РД. Інші джерела зосереджені на будівельних матеріалах і системах, таких як:

- Програма спільних досліджень аеропорту (ACRP) Звіт 25, Планування та проектування пасажирських терміналів аеропорту, томи 1 і 2 [3];
- Довідковий посібник з розвитку аеропортів Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA) [4];
- Звіт ACRP 55, Рівень обслуговування пасажирів і просторове планування терміналів аеропорту [5];
- ACRP Report 10, Innovations for Airport Terminal Facilities [6].

За даними Міністерства транспорту Сполучених Штатів, початкові етапи проектування будь-якого існуючого чи нового аеропорту Федеральним управлінням цивільної авіації базуються на «звіті про загальне планування». Ці звіти складаються з планування аеропорту, екологічних досліджень, аналізу орієнтації злітно-посадкової смуги, планів землекористування, прогнозів діяльності, аналізу пропускної здатності, оцінки об'єктів тощо. Для досягнення збалансованого середовища, яке може відповідати викликам різних установ, важливо, щоб розташування кожної зони було ретельно підготовлене та спроектоване так, щоб воно функціонувало належним чином протягом усього функціонування аеропортового комплексу [7].

На жаль, серед цих документів неможливо знайти рекомендації щодо формування сакрального ядра в межах аеровокзального комплексу. Аеропорти в науковій літературі залишилися відносно занедбанними, незважаючи на їхню історичну роль у формуванні враження від міста — столиці та держави в цілому. Аеропорти сьогодні є своєрідними воротами, візитною карткою міста, столиці, держави. Їхнє перетворення у великі міські центри змішаного використання, що консолідує субрегіональні зони розвитку, орієнтованого на авіацію, підкреслило їхню важливість як агентів і продуктів глобалізації. Термінали — це складне, динамічне

та функціональне середовище з обмеженими лініями огляду, мінливими умовами освітлення, змінною заповнюваністю, де простір часто зайнятий і захищений і не завжди повністю зрозумілий, особливо транзитним пасажиром [8].

**Виклад основного матеріалу.** Раніше аеропорти асоціювалися із захоплюючими та гламурними міжнародними подорожами. Сьогодні аеропорти стали майже синонімами поспіху, напруги, хаосу, небезпеки, затримки або скасування рейсів, все більш суворих перевірок безпеки. Пройшли часи приємних подорожей повітрям.

Капелани аеропортів і пасторські агенти повинні бути креативними, готовими реагувати на надзвичайні та незвичайні ситуації, але також здатними встановлювати щирі стосунки, бути завжди доступними для працівників аеропорту, персоналу авіаліній, пасажирів і відвідувачів, здатними надати пораду, заспокоїти, чи то в звичайних умовах, чи за надзвичайних обставин. Вони також повинні мати можливість ефективно співпрацювати з капеланами аеропорту з інших християнських конфесій чи інших релігій, а також з адміністрацією аеропорту.

Сакральний простір аеропортів структурно організований подібно до парафіяльного і тут надають багато послуг, традиційно пов'язаних з парафіями в аеропортах йде назустріч людям у їхньому житті, коли вони подорожують і зустрічаються один з одним і де вони працюють (персонал авіакомпанії, працівники аеропорту, а також персонал безпеки).

Папська рада у справах душпастирства мігрантів і мандрівників є рукою Святішого Отця, яка займається служінням аеропортів у всьому світі. У 1995 році опублікувала «Директиви католицького пастирства цивільної авіації», які містять загальні вказівки щодо здійснення цього апостоляту. Дотримуючись цих вказівок, Національна конференція капеланів аеропортів Сполучених Штатів Америки, провадить організацію цього служіння в різних формах в різних куточках (рис. 1, див. с. 251).

Необхідне комплексне бачення місії та служіння католицьких капеланів аеропортів. У більшості найбільш завантажених аеропортів США є каплиці.

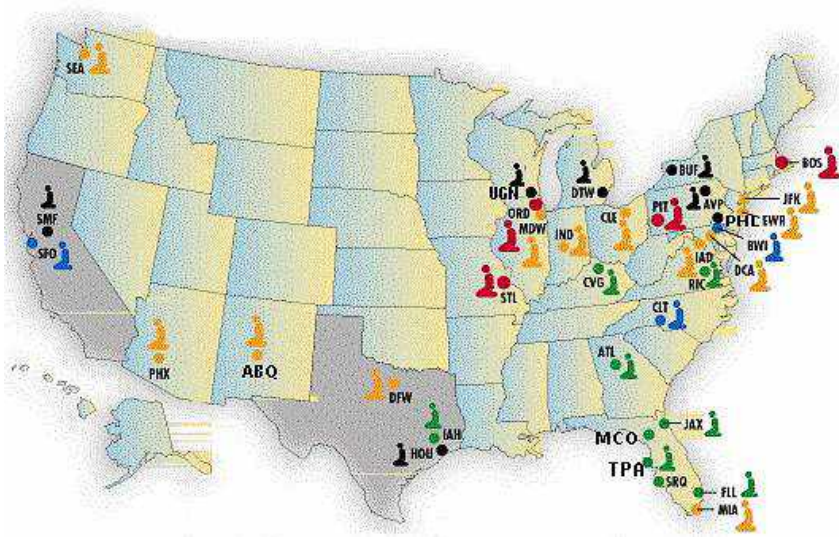


Рисунок 1 — Каплиці в аеропортах США

Мандрівники часто прибувають в аеропорти, молячись, щоб черги безпеки не були надто довгими або щоб вони не опинились на середньому місці. Але в багатьох найбільших аеропортах країни є більш духовне місце для молитов — каплиця.

Аеропорти з кімнатами для медитації не вважалися такими, що мають каплицю.

Насправді більше половини найбільш завантажених аеропортів країни мають каплиці, і багато з цих об'єктів пропонують різноманітні богослужіння для різних релігійних традицій.






Перша каплиця в аеропорту США «Богоматір повітряних шляхів» була відкрита в бостонському міжнародному аеропорту Логан близько 60 років тому. Відтоді в аеропортах по всій країні з'явилися місця для молитви, поклоніння та медитації.

Хоча більшість каплиць в аеропортах визначено як міжконфесійні простори, деякі аеропорти надають приміщення для певних релігійних груп. Наприклад, у Міжнародному аеропорту імені Джона Ф. Кеннеді в Нью-Йорку є чотири місця поклоніння:

католицька церква, протестантська каплиця, мечеть і синагога, яка вважається єдиною у великому аеропорту на всій Півночі та Півдні Америки. В табл. 1 зведено дані по основним аеропортам Сполучених Штатів Америки.

Підрахунок, наведений в табл. 1, включає лише ті аеропорти, які Федеральна авіаційна адміністрація класифікує як «великий хаб». Це аеропорти, які обслуговують 1 % або більше пасажирів країни за рік.

**Таблиця 1** — Поліконфесіональність сакральних просторів, розміщених у великих аеропортах-хабах

№	Аеропорт	Пасажи- ропотік	Каплиця	Протестан- тизм	Католицизм	Юдаїзм	Іслам
							
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Hartsfield-Jackson Atlanta Int'l	45 308 407	+	✓	✓		✓
2.	Los Angeles Int'l	32 425 892	—				
3.	Chicago O'Hare Int'l	32 317 835	+	✓	✓		
4.	Da Has/Fort Worth Int'l	29 038 128	+	✓	✓		✓
5.	Denver Int'l	25 496 885	+				
6.	John F. Kennedy Int'l	25 036 358	+	✓	✓	✓	✓
7.	San Francisco Int'l	21 704 626	+				
8.	Charlotte/Douglas Int'l	21 346 601	+		✓		
9.	McCarran Int'l (Nev.)	19 946 179	—				
10.	Phoenix Sky Harbor Int'l	19 525 109	+				
11.	Miami Int'l	19 420 089	+	✓			
12.	George Bush Intercontinental / Houston	18 952 840	+				
13.	Newark Liberty Int'l	17 546 506	+	✓	✓		



Закінчення таблиці 1

1	2	3	4	5	6	7	8
14.	Orlando Int'l	16 884 524	+				
15.	Seattle-Tacoma Int'l	16 690 295	—				
16.	Minneapolis-St Paul Int'l	16 280 835	—				
17.	Detroit Metropolitan Wayne County	15 683 523	—				
18.	General Edward Lawrenoe Logan Int'l	14 810 153	+		✓		
19.	Philadelphia Int'l	14 727 945	—				
20.	La Guardia	13 372 269	+		✓		
21.	Fort Lauderdale/ Hollywood Int'l	11 538 140	—				
22.	Balt/Wash. Int'l Thur- good Marshall	11 132 731	—				
23.	Washington Dulles Int'l	10 570 993	+	✓	✓	✓	✓
24.	Chicago Midway Int'l	9 915 646	+	✓	✓		✓
25.	Ronald Reagan Washington National	9 838 034	+	✓	✓	✓	✓
26.	Salt Lake City Int'l	9 668 048	—				
27.	Honolulu Int'l	9 466 995	—				
28.	San Diego Int'l	8 878 772	—				
29.	Tampa Int'l	8 267 752	+	✓			✓
30.	Portland (Ore.) Int'l	7 452 603	—				

Тридцять аеропортів США були кваліфіковані як великі транспортні центри, починаючи від міжнародного аеропорту Хартсфілд-Джексон Атланти (найбільш завантаженого в країні з понад 45 мільйонами пасажирів) до міжнародного аеропорту Портленда (штат Орегон). Аеропорт, який приймає в середньому 7,5 мільйонів посадок за рік. З 30 великих центрів 18 (60 %) мають каплиці або молитовні.

Серед 12, де немає місць для богослужінь, є деякі з найважливіших аеропортів країни, такі як міжнародний аеропорт Лос-Анджелеса (другий за завантаженістю в країні) і міжнародний аеропорт Маккаран у Лас-Вегасі.



У той час як чотири з 18 великих аеропортів з каплицями не пропонують офіційних послуг, решта (14) пропонують принаймні один тип організованого богослужіння, а багато з них пропонують більше одного виду послуг.

Наприклад, Міжнародний аеропорт Даласа у Вашингтоні поблизу Вашингтона, округ Колумбія, пропонує щотижневі католицькі меси, протестантські богослужіння та християнські молитовні служби, а також щоденні юдейські та мусульманські молитовні служби. Міжнародний аеропорт Даллас/Форт-Ворт має п'ять різних міжконфесійних каплиць — по одній у кожному терміналі.

Приблизно п'ятдесят років тому міжнародний аеропорт Логан у Бостоні побудував першу в Сполучених Штатах каплицю. Ця каплиця разом з кількома іншими, заснованими в той час, були католицькими. Міжконфесійних каплиць в аеропортах на той час ще не було, але протягом останніх кількох десятиліть орієнтація каплиць в аеропортах стала більш спрямована на те, щоб люди всіх конфесій відчували себе бажаними та прийнятими. Сьогодні в багатьох аеропортах є міжконфесійні каплиці, які пропонують принаймні один тип організованої молитви, а деякі з них надають більше одного виду послуг.

Завданням є підтримка мандрівників і людей, які працюють в авіаційній галузі. У будь-який час капелани аеропорту готові прислухатися до всіх людей, незалежно від їхнього релігійного походження чи світогляду. В сакральному просторі пропонується психічна, духовна та соціальна допомога людям, які переживають особисту кризу, які мають проблеми на роботі або яким просто потрібен хтось, щоб поговорити. Бути доступними — наш головний обов'язок.

Каплиці в аеропорту — молитовні кімнати, які відкриті для мандрівників і персоналу для їхньої особистої молитви, медитації або для того, щоб насолодитися хвилиною мовчання в суєті аеропорту. Міжконфесійні каплиці є більшості великих аеропортів по всьому світу (рис. 2, див. с. 255).

*Вхідна зона.  
Міжконфесійна  
каплиця.  
Міжнародний  
аеропорт Атланти*



*Вашингтонський міжнародний аеропорт імені Даллеса*

*Каплиця Небесної  
Богоматері  
в міжнародному  
аеропорті імені  
Джона Ф. Кеннеді*



**Рисунок 2** — Міжконфесійні каплиці в міжнародних аеропортах США

Можна виділити кілька рівнів формування сакрального ядра аеропортів:

1. *Форматування сакральної форми аеровокзального комплексу на рівні образної виразності.* Зі швидкими технологічними змінами та постійно зростаючими потребами в інфраструктурі межі урбанізму та архітектури поступово стираються, особливо в аеропортах. Глобальна інфраструктура аеропорту тепер розглядається як частина багатьох аеропортів, що ростуть у таких інфраструктурах, оскільки вони прагнуть з'єднатися один з одним на спільній основі технологічного прогресу. Взаємозв'язок міст у всьому світі стає все більш важливим, оскільки технологія тепер здатна скорочувати географічні відстані, і тому зараз нам потрібна інфраструктура, здатна вмістити все сучасне обладнання [9]. Хоча зв'язок одного місця з іншим є наслідком потреби зв'язувати людей з одного місця в інше, наші плани розвитку стосуються більше технологій, ніж людей.

Проте надзвичайно важливим є образне вирішення архітектурно-просторової структури аеропорту, не лише сукупності об'ємів, а об'єму, який несе певну інформацію про місце [10].

Так був побудований аеропорт в Єревані (рис. 3, див. с. 257). Підїжджаючи до Єревану, пасажири, які сидять біля вікон ліворуч, за кілька секунд до посадки можуть побачити з висоти пташиного польоту біля храму, а потім, торкнувшись бетонної смуги, промайнуть повз аеропорт, який стилістично нагадує форму старовинного храму.

Дійсно, у зруйнованому стані церква Звартноц являє собою незамкнене коло із західного боку. Так само у вигляді незамкнутого кола, в яке впадають смуги доріг, будується план терміналу.

Дійсно, у зруйнованому стані церква Звартноц являє собою незамкнене коло із західного боку. Так само у вигляді незамкнутого кола, в яке впадають смуги доріг, будується план терміналу.

Церква Звартноц була побудована в 643–652 роках поблизу Ечміадзіна — резиденції вірмено-католиків, і являла собою унікальну художньо-конструктивну триархну систему круглого плану. За словами вірменського історика Себеоса, храм,

побудований при католиці Нерсесі III, планувалося перенести резиденцію з Двіні в Вагаршапат (рис. 4, див. 259).

Двіні і Хор-Вірап схожі церкви Звартноц в його рідному селі Тайко Ішхан. На церемонії освячення колосального храму був присутній візантійський імператор Костянтин II, який бажав побудувати такий же в Константинополі.

Звартноц простояв три століття, переживши не один землетрус. Однак під час арабського завоювання залишився в запустінні. Його складні конструкції поступово руйнувалися і, не витримавши чергового сильного землетрусу через слабкість стовпів другого ярусу, храм завалився в X столітті (рис. 5, див. 259).

Тоді ж у столиці Вірменії Ані цар Гагік і архітектор Трдат зробили спробу відтворити Звартноц. Але і цю будівлю спіткала та ж доля — завалився і храм Ані, названий на честь його титара Гагікашена.



**Рисунок 3** — Термінал Єреванського міжнародного аеропорту Звартноц

Джерело: [https://novostimira.com/novosti\\_mira\\_42546.html](https://novostimira.com/novosti_mira_42546.html)

Храм, за реконструкцією Т. Тораманяна, являв собою круглу триярусну купольну споруду (діаметр нижнього ярусу 35,75 м). У коло основи вписаний хрест, три крила якого півколом утворені шістьма колонами, а східне крило — апсида — являло собою глуху стіну, вкриту мозаїками та фресками.

Вівтарна апсида має високе підвищення, з одного боку — амвон, попереду — купіль. За апсидою примикало квадратне приміщення, мабуть, ризниця, з якої сходами піднімалися в коридор, що йшов уздовж верхньої частини першого ярусу.

Тоді ж висловлювалися пропозиції (зокрема, професора В. Арутюняна) поряд із руїнами старого Звартноца збудувати новий, але із залізобетонним фундаментом — фактично відтворити макет храму в натуральну величину — і таким чином дати можливість побачити найбільше творіння вірменського архітектурного генія.

Подібна пропозиція міститься в дослідженні відомого вченого-культуролога Левона Абрамяна, який обґрунтовує правильність будівництва нового собору в Єревані у вигляді Звартноца. Л. Абрамян у своєму тексті посилається на думку Католікоса Вазгена I, мрією якого було будівництво нового собору у вигляді церкви Звартноц, але в збільшених масштабах.

Ця пропозиція, однак, не була реалізована [11].

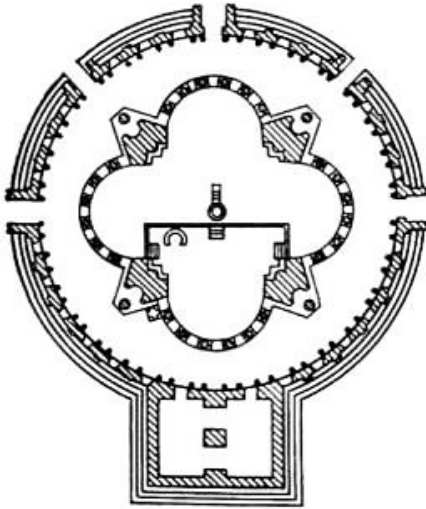
Але ще в середині 1970-х років, під час проектування нового терміналу, який почав приймати міжнародні рейси в аеропорту Єревана, архітектори надали його планам форму кола, таким чином виявивши зв'язок між новою модерністською будівлею та 7-м століттям, пам'ятка архітектури. Таким чином Новий Звартноц — це аеропорт кінця 20 століття.

Термінал отримав таку назву через те, що розташований неподалік від середньовічного храму Звартноц — один з головних шедеврів вірменської архітектури.

Сучасна архітектурна форма — це поєднання сучасності та традицій [12], високотехнологічна модерністська будівля — свідчення прогресу та розвитку (рис. 6, див. с. 259).

**2. Взаємозалежність формування молитовних зон і політичних рішень.** За відсутності розуміння та підтримки,





**Рисунок 4** — План храму Звартноц, 643–652 (ліворуч).

Статуя короля Гагіка Багратуні (праворуч), який побудував церкву Св. Григорія Просвітителя в Ані близько 1000 року нашої ери за зразком храму Звартноц



**Рисунок 5** — Храм Звартноц.  
Аерофотозйомка



**Рисунок 6** — Аеропорт Звартноц в Єревані. Фундаменти, конструкції зовнішнього радіуса. Фото кінця 1970-х рр.

а також неналежного формування потоків концентрація віруючих може звести нанівець всю роботу всіх служб аероковального комплексу [13].

Причиною такого повстання було рішення президента США Дональда Трампа не пускати сирійських біженців на невизначений термін і заборонити громадянам шести інших мусульманських країн в'їзд до США на три місяці [14]. У відповідь мусульмани, які застрягли в аеропортах, перетворили їх на мечеть, де лунає заклик до молитви та читаються молитви. Згідно з моніторингом Gulf Online для місцевих вебсайтів, американська газета Michigan повідомила, що мусульмани застрягли в американських аеропортах Детройта, переобладали зали в каплиці, підняли заклик до молитви, а потім завершили молитву перед мандрівниками, які за тривалий час зупинив роботу відповідних служб аеропорту, організував певний колапс (рис. 7–9, див. с. 261).

Мусульмани, які застрягли в аеропорту Детройта, молилися в коридорах, протестуючи проти рішення, кажучи, що велика кількість немусульманських мандрівників взяла участь у протесті, таким чином підтримуючи протестувальників [15]. Акція протесту була дійсно великою, тому що вона проходила мирно. Позиція всіх, хто молився, була однією з найбільш захоплюючих сцен, тому що всі відчували себе на правильному боці.

**3. Особливості облаштування молитовних зон для різних конфесій.** Надзвичайно важливо, щоб, незалежно від переконань, переконань, конфесій пасажирів, кожен міг знайти місце для молитви та багатоконфесійну команду капеланів, доступних для вислуховування, консультування чи служіння певних релігійних служб.

Такі зони все частіше створюються в міжнародних аеропортах. Так, у терміналах Париж — Шарль де Голль і Париж — Орлі можна знайти зони для медитації для різних конфесій, які розподілені в просторі та часі [16]. Тут також є католицька меса (термінали 1, 2E і 2 F), протестантська служба, синагога та мусульманська молитовна зона. Щоб запобігти накопиченню великої кількості молитовників, ці зони можна знайти практично у всіх





**Рисунок 7** — Міжнародний аеропорт Детройта. Молитва в залі отримання багажу

Джерело: <https://alkhaleejonline.net/>



**Рисунок 8** — Детройт Інтернешнл Аеропорт. Молитва в приймальні

Джерело: <https://alkhaleejonline.net/>



**Рисунок 9** — Детройт Інтернешнл Аеропорт. Особиста молитва в приймальні

Джерело: <https://alkhaleejonline.net/>

терміналах аеропортових комплексів (термінали 1, 2E, 2 F). Також важливо облаштувати вологі приміщення для ритуальних обмивань, а також гардеробну, яка б слугувала своєрідним вестибюлем і відокремлювала галасливі зали очікування від зали зосередження та молитви [17].

Молитовна кімната аеропорту Таоюань розділена на зони для жінок і чоловіків світловим екраном, який все одно дозволить вам усамітнитися та зосередитися на молитовній практиці (рис. 10).

Аеропорт Франкфурта також виділяє окремі зони для мусульман, християн та іудеїв, які обладнані символом відповідної релігійної приналежності (рис. 11–12, див. с. 263).

**4. Візуальна комунікація як специфічне облаштування молитовних зон.** Візуальна комунікація є надзвичайно важливою складовою дизайну інтер'єру аеропортових комплексів [18]. Під час подорожі через аеропорт важливо дотримуватися всіх інструкцій на покажчиках. Але також надзвичайно важливо мати чітке графічне оформлення покажчиків [19].

Відповідні графічні позначення повинні бути як на схемі плану, так і безпосередньо в просторі аеровокзального комплексу (рис. 13, див. с. 263). Комунікативний дизайн повинен бути зрозумілим для іноземців і не викликати конфліктів в інтерпретації (рис. 14–15, див. с. 264) не повинні мати окремих підписів



**Рисунок 10** — Молільна зона в аеропорту Таоюань

Джерело: <https://www.google.com/imgres?imgurl=https://lookaside.fbssbx.com/lookaside/crawler/media>

або мати підписи основними мовами світу (рис. 16–19, див. с. 264). Сакральний простір міжнародного аеропорту Таоюань розташований біля виходу ВЗ у першому терміналі 1. Коли ви прийдете сюди, ви побачите 3 релігійні знаки, але всередині є 3 окремі кімнати. У мусульман, звичайно, це знак зірки і півмісяця, у християн — хреста, буддизму — солярний знак. Розуміння кожною відповідною релігією та сектою є важливим [20].

**Висновок.** Проблеми з квитками, паспортами чи візами є однією з причин, чому мандрівники можуть звернутися до церковних соціальних служб. Допомога для мандрівників



**Рисунок 11** — Синагога аеропорту Франкфурта



**Рисунок 12** — Християнська каплиця аеропорту Франкфурта



**Рисунок 13** — Каплиця та молитовна кімната лондонського аеропорту Гатвік

Джерело: <https://www.gatwickairport.com/at-the-airport/passenger-services/chapel-prayer-room/>



**Рисунок 14, 15** — Молитовна кімната в аеропорту Таоюань

Джерело: <https://www.google.com/imgres?imgurl>



**Рисунок 16** — Новий аеропорт  
Чітосе



**Рисунок 17** — Аеропорт Токіо  
Ханеда



**Рисунок 18** — Новий аеропорт  
Хоккайдо Чітосе

Джерело: <http://prcand.me/posts/2011/12/19/prayer-room-hk-airport.html>



**Рисунок 19** — Аеропорт Наха

Джерело:  
<https://www.naha-airport.co.jp/en/terminal/international/>

доступна, якщо пасажир відчуває соціальні труднощі, потребує керівництва, має проблеми з паспортом чи візою, або ви повинні повернутися до своєї країни незалежно від вашої релігії чи національності (надзвичайна фінансова ситуація внаслідок крадіжки, покупки новий квиток або збори за бронювання тощо). Зазвичай у таких ситуаціях люди перебувають у депресії, почуваються розгубленими або потребують підтримки через неочікувану ситуацію.

Тому важливо створити безпечний простір для соціальних служб, щоб люди могли заспокоїтися, розповісти свої історії та зібратися з думками. Звичайно, це може бути сакральне ядро, каплиця, кімната для молитви. Підтримка має бути адаптована до індивідуальних потреб. Суть у тому, щоб допомогти людям допомогти собі. І тут надзвичайно важливо створити простір поліконфесійності, міжконфесійності чи неконфесійності. А також відповідний комунікаційний дизайн у багатопоточному середовищі.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Alexander Ernest 1998 “Planning and Implementation: Coordinative Planning in Practice.” *International Planning Studies* 3: 303–20.
2. Barrett Paul 1987 “Cities and their Airports: Policy Formation, 1926–1952.” *Journal of Urban History* 14: 112–37.
3. ACRP Report 25 2010 Airport Passenger Terminal Planning and Design, Volumes 1 and 2.
4. International Air Transport Association (IATA) Airport Development Reference Manual.
5. ACRP Report 55, Passenger Level of Service and Spatial Planning for Airport Terminals.
6. ACRP Report 10, Innovations for Airport Terminal Facilities.
7. Kasarda John D 2000 Planning the ‘Aerotropolis.’ *Airport World* 5: 52–53.
8. Galvin Veronique 2010 “Coordinating Spatial Development in Airport Regions: Embeddedness and Experimentation at Paris Orly and Amsterdam Schiphol.” *Airlines* 48: 1–5.
9. LeTourneur Christopher 2002 The Bricks and Mortar of Global Commerce. *Airport World* 6: 36–40.
10. Gnatiuk Liliia, Terletska M. 2017 Aesthetics shaping sacred space *Theory and practice of design. Collection of scientific papers. Technical aesthetics.* 11: 42–56. DOI: 10.18372/2415-8151.11.11874

11. Charles Michael B., Barnes Paul H., Ryan Neal, Clayton Julia 2007 "Airport Futures: Towards a Critique of the Aerotropolis Model." *Futures* **39**: 1009–28.
12. Gnatiuk Liliia, Kashchenko O/, Kovalska G. 2020 Revitalization of the urban environment and contemporary trends of its humanization via the means of art. *Wiadomości Konserwatorskie Journal of Heritage Conservation* **61**: 8–34.
13. Adey Peter, Budd Lucy, Hubbard Phil 2007 Flying Lessons: Exploring the Social and Cultural Geographies of Global Air Travel. *Progress in Human Geography* **31**: 773–91.
14. Siebert Lucy ed. 2008 The Transformation of Airports into World-Class Airport Cities. *Airport Cities: The Evolution*. London: Insight Media.
15. Van Wijk Michel 2008 "Development of Airport Regions: Varieties of Institutions in Schiphol and Frankfurt" *Airlines* **40**: 1–5.7.
16. McNeill Donald 2010 Behind the 'Heathrow Hassle': A Political and Cultural Economy of the Privatized Airport. *Environment and Planning A* **42**: 2859–73.
17. Salet Willem, Thornley Andy 2007 "Institutional Influences on the Integration of Multilevel Governance and Spatial Policy in European City Regions." *Journal of Planning Education and Research* **27**: 188–98.
18. Гнатюк Л. Р., Кравченко О. 2011 Візуальні комунікації як важливий компонент дизайну інтер'єру аеропортів. ХДДАМ (Історія мистецтва). Вип. 7. Херсон. С. 49–52.
19. Gnatiuk Liliia, Hanna Novik 2018 Metal in the design of public transport stops. *MATEC Web of Conferences conference-paper* DOI: 10.1051/mateconf/201817003008 EID: 2-s2.0-85049459733
20. Baer Hans A., William H. Swatos Jr (ed.) 1998 "Symbols" *Encyclopedia of Religion and Society*. Walnut Creek, CA, USA: Hartford Seminary, AltaMira Press 504.

## REFERENCES

1. Alexander Ernest 1998 "Planning and Implementation: Coordinative Planning in Practice." *International Planning Studies* **3**: 303–20.
2. Barrett Paul 1987 "Cities and their Airports: Policy Formation, 1926–1952." *Journal of Urban History* **14**: 112–37.
3. ACRP Report 25 2010 Airport Passenger Terminal Planning and Design, Volumes 1 and 2.
4. International Air Transport Association (IATA) Airport Development Reference Manual.
5. ACRP Report 55, Passenger Level of Service and Spatial Planning for Airport Terminals.



6. ACRP Report 10, Innovations for Airport Terminal Facilities.
7. Kasarda John D. 2000 Planning the 'Aerotropolis'. *Airport World* **5**: 52–53.
8. Galvin Veronique 2010 "Coordinating Spatial Development in Airport Regions: Embeddedness and Experimentation at Paris Orly and Amsterdam Schiphol." *Airlines* **48**: 1–5.
9. LeTourneur Christopher 2002 The Bricks and Mortar of Global Commerce. *Airport World* **6**: 36–40.
10. Gnatiuk Liliia, Terletska M. 2017 Aesthetics shaping sacred space *Theory and practice of design. Collection of scientific papers. Technical aesthetics.* **11**: 42–56. DOI: 10.18372/2415-8151.11.11874
11. Charles Michael B., Barnes Paul H., Ryan Neal, Clayton Julia 2007 "Airport Futures: Towards a Critique of the Aerotropolis Model." *Futures* **39**: 1009–28.
12. Gnatiuk Liliia, Kashchenko O., Kovalska G. 2020 Revitalization of the urban environment and contemporary trends of its humanization via the means of art. *Wiadomości Konserwatorskie Journal of Heritage Conservation* **61**: 8–34.
13. Adey Peter, Budd Lucy, Hubbard Phil 2007 Flying Lessons: Exploring the Social and Cultural Geographies of Global Air Travel. *Progress in Human Geography* **31**: 773–91.
14. Siebert Lucy ed 2008 The Transformation of Airports into World-Class Airport Cities. *Airport Cities: The Evolution*. London: Insight Media.
15. Van Wijk Michel 2008 "Development of Airport Regions: Varieties of Institutions in Schiphol and Frankfurt" *Airlines* **40**: 1–5.7.
16. McNeill Donald 2010 Behind the 'Heathrow Hassle': A Political and Cultural Economy of the Privatized Airport. *Environment and Planning A* **42**: 2859–73.
17. Salet Willem, Thornley Andy 2007 "Institutional Influences on the Integration of Multilevel Governance and Spatial Policy in European City Regions." *Journal of Planning Education and Research* **27**: 188–98.
18. Gnatiuk, L. R., Kravchenko, O. 2011 Visual communication as an important component of interior design of airport complexes *KhDADM Bulletin (Art History)*. **7**: 49–52.
19. Gnatiuk Liliia, Hanna Novik 2018 Metal in the design of public transport stops. *MATEC Web of Conferences conference-paper*. DOI: 10.1051/mateconf/201817003008 EID: 2-s2.0-85049459733
20. Baer Hans A., William H. Swatos Jr (ed.) 1998 "Symbols" *Encyclopedia of Religion and Society*. Walnut Creek, CA, USA: Hartford Seminary, AltaMira Press 504.