

УДК 725.394:72.025.5(043.2)

## УСТАЛЕНА ПРАКТИКА ПРОЄКТУВАННЯ ТА БУДІВНИЦТВА АЕРОДРОМНО-ДИСПЕТЧЕРСЬКИХ ВЕЖ

**Агєєва Г. М., к. т. н., с. н. с.**

Національний авіаційний університет, Київ  
agieieva@nau.edu.ua

*Наведено результати досліджень еволюції типології будівель контрольно-диспетчерських пунктів та аеродромно-диспетчерських веж, практики їх проектування та будівництва.*

*Ключові слова: аеропорт, забудова, аеродромно-диспетчерські вежі*

Відновлення країни – це не тільки відтворення зруйнованого під час бойових дій, але й можливість застосувати новітні підходи для технічного вдосконалення об'єктів критичної інфраструктури, зокрема авіаційного транспорту [1].

До останніх відносяться й об'єкти обслуговування повітряного руху, побудовані у другій половині ХХ ст. [2]. Модернізації та реконструкції потребують будівлі контрольно-диспетчерських пунктів (КДП). Передбачено будівництво нових за функціями об'єктів – аеродромно-диспетчерських веж (АДВ), які мають свою специфіку та відповідні підходи до формування архітектурно-планувальних, конструктивних та інженерних рішень [3].

Результати досліджень практики проектування та будівництва об'єктів керування повітряним рухом свідчать про те, що сучасні будівлі АДВ висотою понад 100 м є об'єктами підвищеної містобудівної та композиційної значущості, займають особливе місце серед висотних будівель та споруд світового архітектурного середовища [4].

Насамперед, це пов'язано із інноваційними підходами до реалізації технологічних завдань, пошуку оригінальних архітектурних, конструктивних та інженерних рішень, забезпечення надійності та безпеки експлуатації.

Еволюція типології будівель КДП / АДВ упродовж 100 років призвела до того, що вони набули функцій висотних доміант забудови аеропортів та приаеродромних територій, зокрема зон урбанізації, розташованих поруч з аеропортами [2–4].

Це, в свою чергу, потребує врахування при плануванні просторової організації зон впливу аеропортів, реалізації сучасних бізнес-моделей розвитку територій тощо.

Підвищена містобудівна та композиційна значущість будівель АДВ сприяє пошуку індивідуальних рішень. Відбір та узгодження останніх здійснюється за умов проведення міжнародних архітектурних конкурсів, а реалізація – за участю провідних інфраструктурних консалтингових компаній та будівельних корпорацій [4].

Україна теж має досвід проектування та будівництва будівель АДВ. Останні були побудовані впродовж 2011-2014 років на замовлення ДП «Украерорух». Максимальну висоту – 51 м – мала будівля АДВ у Міжнародному аеропорту «Донецьк», яка, на жаль, була втрачена внаслідок воєнних подій 2014 року [4].

Теоретичні знання та навички проектування будівель АДВ можна отримати під час навчання у Національному авіаційному університеті за освітньо-професійними програмами спеціальностей 191 «Архітектура та містобудування» та 192 «Будівництво та цивільна інженерія».

#### **Список використаних джерел:**

1. Агеева Г. М. Відбудова та відновлення інфраструктури авіаційного транспорту та аеродромних територій. *Глобальні виклики сьогодення: наука, освіта та технології*: матеріали міжнар. наук.-практ. конф. здобувачів вищої освіти та молодих учених, м. Рига, Латвія, 14 вер. 2023 р. Рига : ЦПР «Педагогічний простір», 2023. С. 70–73. DOI: 10.5281/zenodo.8396821
2. Агеева Г. Н. Еволюція зданих командно-диспетчерських пунктів в аеропортах. *Проблеми розвитку міського середовища*. 2020. № 2(25). С. 12–34. DOI: 10.5281/zenodo.3893454
3. Агеева Г. М. Динаміка змін архітектурних рішень аеродромно-диспетчерських веж та їх вплив на містобудівну ситуацію. *Проблеми розвитку міського середовища*. 2018. № 2(21). С. 3–18. DOI: 10.5281/zenodo.7833316
4. Агеева Г. М. Образи висотних домінант забудови як інструмент брендингу аеропортів та прилеглих територій. *Теорія та практика дизайну*. 2023. Вип. 29–30. С. 5–21. DOI: 10.32782/2415-8151.2023.29-30.1