

Агєєва Галина Миколаївна, кандидат технічних наук, старший науковий співробітник

Національний авіаційний університет (Київ, Україна)

ПРОБЛЕМИ ТА КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО ВЛАШТУВАННЯ ОГЛЯДОВИХ МАЙДАНЧИКІВ У МІЖНАРОДНОМУ АЕРОПОРТУ «БОРИСПІЛЬ»

Проблема. В умовах сталого розвитку суспільства містобудівне освоєння території у зоні впливу аеропортів має відповідні обмеження, пов'язані з особливостями технологічних процесів авіаційних перевезень та їх безпекою. Разом із тим, аеропорти поширюють практику усунення соціальних бар'єрів та забезпечення загального доступу до об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури, рекреацій та місцевої культури [1]. Одним із варіантів цього є влаштування тимчасових споттінг-зон або стаціонарних оглядових майданчиків (ОМ) для масового відвідування.

Актуальність. Не виключенням є й Міжнародний аеропорт (МА) «Бориспіль», де до початку воєнних подій 2022–2024 років влаштовувались різноманітні заходи пізнавально-інформаційного спрямування, зокрема КВР Spring Spotting [2].

Влаштування стаціонарних ОМ потребує врахування багатьох факторів, зокрема вивчення ситуації, що склалася, визначення об'єктів максимального тяжіння відвідувачів аеропорту у системі просторової організації аеровокзального комплексу тощо.

Оригінальність досліджень визначається метою та сукупністю поставлених завдань, обраним підходом до їх розв'язання.

Результати дослідження. Узагальнення світового досвіду організації ОМ в аеропортах дозволило виділити категорії подій та об'єктів для огляду; визначити зони локалізації місць концентрації потенційних відвідувачів та об'єкти, до яких вони тяжіють; визначити основні типи ОМ, критерії впливу на їх формотворення та прийоми розміщення у системі просторової організації [2].

Кожний із пасажирських терміналів аеропорту має зали очікування, які забезпечують додаткові послуги для пасажирів – можливість огляду зон злітно-посадкових операцій, маневрування повітряних суден у режимі наземного обслуговування тощо. Але це режимна зона, доступна лише для пасажирів вильоту та трансферу, яка не може бути використана для масових відвідувань.

На даний час зонами вільного доступу є привокзальна площа, обмеженого доступу – верхній поверх багатоповерхового паркінгу, але вони не відповідають вимогам до ОМ.

Стратегічний план розвитку аеропорту передбачає комплексну реконструкцію та модернізацію забудови, зокрема будівництво об'єктів

неавіаційної діяльності. Ущільнення забудови не виключає можливості влаштування декількох ОМ з урахуванням особливостей просторової організації аеропорту. До останніх можна віднести наявність двох паралельних злітно-посадкових смуг, службово-технічну територію, яка розміщується між ними; наближену до терміналу D кінцеву зупинку залізниці тощо.

У планах розвитку Державного підприємства «Украерорух» – будівництво нової аеродромно-диспетчерської вежі (АДВ), будівля якої може бути багатофункціональною, зокрема вміщувати зони розташування ОМ на одному або декількох рівнях (за аналогією з АДВ Vienna International Airport).

На вибір місць розташування ОМ можуть вплинути й особливості планувальної організації привокзальної площі: зони концентрації наземного транспорту, пасажирів, відвідувачів; прийнята схема розподілу потоків автомобільного транспорту, наявність віадуку. Вони створюють динамічну картину руху, яка теж є привабливою для спостереження.

Аналіз генерального та ситуаційного планів аеропорту, схем руху автомобільного та залізничного транспорту, пасажирів та відвідувачів дозволив запропонувати три варіанти розташування ОМ.

Для оцінки кожного з них були прийняті дев'ять критеріїв: вплив на безпеку та основні технологічні процеси діяльності аеропорту; наявність висотних перешкод; можливість організації якісного візуального огляду та горизонтальних зв'язків з операційними залами терміналів; пішохідна доступність кінцевих зупинок автомобільного та залізничного транспорту; категорії подій та об'єктів для огляду; можливість надання додаткових послуг; припустима людино-ємність [3].

Висновки. Запропоновані варіанти ОМ мають свої переваги та недоліки, які можуть бути враховані під час доопрацювання стратегії розвитку МА «Бориспіль» та відповідних пропозиції щодо поширення заходів для задоволення соціального запиту користувачів послугами аеропорту.

Список використаних джерел

1. Агеєва Г.М. Перетворення аеропортів на об'єкти туристичного інтересу та суспільні туристичні ресурси. *Інновації в архітектурі та дизайні*: матеріали І Міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 25–26 травня 2022 р. Київ : НАОМА, 2022. С. 43–45.

2. Міжнародний аеропорт «Бориспіль» запрошує на споттинг // *Boryspil airport*: веб-сайт. URL: <https://kbp.aero/news/mizhnarodnyj-aeroport-boryspil-zaproshuye-na-spotting/> (дата звернення: 08.05.2024).

3. Agieieva, G. (2023). Visitors' Terraces as Components of the Urban Environment of Airports. In: Onyshchenko, V., Mammadova, G., Sivitska, S., Gasimov, A. (eds) Proceedings of the 4th International Conference on Building

Innovations. ICBI 2022. Lecture Notes in Civil Engineering, vol 299. Springer, Cham. DOI: 10.1007/978-3-031-17385-1_31

Акмен Інна Робертівна, кандидат архітектури

Рябушина Ірина Олександрівна, кандидат архітектури, доцент

Державний біотехнологічний університет (Харків, Україна)

АРХІТЕКТУРНА ПРОСВІТА, ІНОЗЕМНІ ФАХІВЦІ ТА ПОТРЕБИ В БУДІВЕЛЬНІЙ ГАЛУЗІ В УРСР (1920–1930-ті рр.)

У 1920–1930-ті рр. творчі архітектурні організації – Товариство сучасних архітекторів України (ТСАУ), Асоціація нових архітекторів (АСНОВА) по-різному усвідомлювали шляхи розвитку будівельної галузі. Частина спеціалістів орієнтувалася на західноєвропейську архітектурну практику, шукала нові форми художньої виразності у партнерстві з німецькою програмою та «Das Neue Frankfurt» (Новий Франкфурт) та часописом з аналогічною назвою, що, зрештою, привело до поширення міжнародного дискурсу про нову архітектуру і технологію будівництва, стандартом якої після 1930-х років стало бойове гасло – «форма слідує за функцією». У Франкфурті, завдяки низці сприятливих обставин через мережу політиків, архітекторів, технічних фахівців, художників та дизайнерів на чолі з Ернстом Меєм (будівельний відділ) та Фріцем Віхертом (директором Школи прикладних мистецтв), почав свій відлік найважливіший міжнародний проєкт «класичного модернізму». У 1909 році В. Гропіус надіслав президенту фірми «Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft» (AEG) Емілю Ратенау програму індустріалізації домобудівництва [1]. Працюючи над лінією оптимізації типових будівельних виробів, В. Гропіус, як активний публіцист часопису «Das neue Frankfurt», сформулював у 1913 році концепцію нової архітектурної форми «класичного модернізму» – «... Точно сформована форма, позбавлена будь-якої випадковості, чітких контрастів, структурних зв'язків, низки ідентичних частин та єдності форми та кольору, стане естетичним інструментом сучасного архітектора відповідно до енергії та економії нашого суспільного життя» [2]. Таким чином, пошук нової форми, базованої на «антіпринципі» історії архітектури, прискорило зручність та технологічність самого процесу зведення.

Метою німецької програми «New Building» (Новобудова) була розробка раціоналізації та типізації, використання нових матеріалів (залізобетон, скло, сталь), нових форм будівництва, дизайну інтер'єрів та громадського планування. Німеччина виступила лідером оптимізації будівництва за допомогою типізації й нормування задовго до заснування «Normenausschusses der Deutschen Industrie» (Комітету стандартів німецької промисловості) у 1917 р., що зазвичай розглядається як народження стандартизації. У статті німецького економіста Е. Шустера «Typisierung, Normierung und