

ІНТЕГРУВАННЯ БУДІВЛІ КУЛЬТУРНО-СПОРТИВНОГО КОМПЛЕКСУ ДО СЕЛЬБИШНОЇ ЗОНИ ЗАБУДОВИ АВІА МІСТЕЧКА

Актуальність проблеми гармонічного інтегрування архітектурних об'єктів до оточуючого середовища, підтверджується кожноденною творчою діяльністю архітекторів, які ведуть пошук шляхів, прийомів та методів створення естетично виразних, соціально-вагомих, функціонально досконалих та конструктивно надійних будівель і споруд, що мають прикрасити довкілля. Запропонована тема якої торкались такі загально відомі вчені як: В.Глазичев, В. Тимохін, В.Шимко, ілюструє один творчих підходів для досягнення гармонічної інтеграції архітектурного об'єкта до сельбишної зони із використанням принципів енергоадекватної відповідності на конкретному прикладі – проєкті культурно-спортивного комплексу (КСК). Підхід обумовлює використання чотирьох принципів: *принцип пріоритетності класичної геометричної форми (ПФ); принцип компактності (ПК); принцип відкритості до середовищного оточення (ПВ); принцип пластично-декоративної та кольорової насиченості (ПЦ).*

Кожний із визначених принципів характеризується відповідними індексами, які обчислюються за запропонованою методикою, а саме: індекс пріоритетності класичної геометричної форми визначається як результат співвідношення кількості фігур конкретної класичної геометричної фігури (трикутника, квадрата, прямокутника, кола, чи дуги) до загальної кількості задіяних в архітектурному образі класичних геометричних фігур (на ортогональних проєкціях фасадів, планів поверхів); індекс компактності визначається як результат співвідношення площі зовнішніх поверхней огорожуючих конструкцій до корисної площі будівлі; індекс відкритості до середовищного оточення – як співвідношення загальної площі віконних та дверних прорізів, скляних галерей, отворів (в тому числі отворів на горищі, із сходових клітин), а також площ зовнішніх сходів; індекс пластично-декоративної та кольорової насиченості визначається як результат співвідношення площі декорованих та пофарбованих поверхней до загальної площі зовнішніх поверхней (в тому числі декоративні решітки, обрамлення входів декоровані вентиляційні труби, димарі).

Інтегрування КСК здійснюється до сельбишної зони, яка характеризується перелісковим ландшафтом, що формалізується для приведення у відповідність до умов співставлення, сегментною формою ділянки, що обумовлена містобудівним каркасом. Крім того, необхідно врахувати вітровий режим та умови інсоляції для дотримання регламентованих параметрів.

Висновок: обчислення та співставлення показників (Індексів) КСК та сельбишної зони показало, що їх значення знаходяться в межах припустимих розбіжностей, а це свідчить про досягнення гармонійної інтеграції, на що і була спрямована мета дослідження.

УДК 656.71:72.012:656.7.052(043.2)

Волкова А.В., студент,

Агесва Г.М., к.т.н., с.н.с.,

Національний авіаційний університет, Київ, Україна

СУЧАСНА ПРАКТИКА БУДІВНИЦТВА ВИСОТНИХ ОБ'ЄКТІВ СПЕЦІАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ НА ТЕРИТОРІЇ АЕРОПОРТІВ

Актуальність проблеми. Серед спеціальних будівель та споруд аеропортів особливо місце займає комплекс обслуговування керування повітряним рухом. Найбільшим за розмірами є будівля контрольно-диспетчерського пункту (КДП), проектування якого виконується з дотриманням вимог спеціальних технологічних норм у відповідності до класа аеропорта. Розряд КДП визначається максимальною кількістю повітряних суден, яку потрібно обслужити упродовж години, в т.ч. зльотів та посадок на зльотно-посадкових смугах аеропорту. Саме в будівлі КДП розміщується декілька служб (служба руху та льотна служба, служба радіонавігації та зв'язку, метеослужба та допоміжні приміщення), що є результатом оптимізації технологічних процесів функціонування аеропорту та організації його генерального плану.

Найбільш поширеним рішенням є блокування КДП з аеровокзалом. З розвитком аеропортів, а саме збільшенням інтенсивності руху повітряних суден та поширенням функцій, змінюються й підходи до проектування КДП, назва частки яких - аеродромно-диспетчерська вежа (АДВ) – віддзеркалює ці зміни.

Світова практика розвитку, стан розробки проблеми в науці і практиці. Розвиток аеропортів супроводжується, у більшості випадків, збільшенням розмірів територій, які потребують візуального контролю. Внаслідок цього збільшуються й висоти будівель КДП. Показовим є приклад Hartsfield-Jackson Atlanta International Airport (США), на території якого розміщується сама висока на даний час будівля КДП. На початку ХХІ ст. в аеропорту існувало чотири паралельно розташовані зльотно-посадкові смуги, контроль за територією здійснювався диспетчерською службою, яка розміщувалась в будівлі КДП висотою 78 м. Впродовж 2001-2006 рр. для прийому середніх та малих повітряних суден будується п'ята зльотно-посадкова смуга довжиною 2700 м. Внаслідок цього поширюється зона контролю, що супроводжується демонтажем старої та будівництвом нової будівлі КДП висотою 121 м.