

## **ВПЛИВ ШТУЧНОГО ОСВІТЛЕННЯ БУДІВЕЛЬ ТА СПОРУД АЕРОПОРТІВ НА НАВКОЛИШНЄ СЕРЕДОВИЩЕ**

Світлове забруднення є причиною порушення природної освітленості місцевості. Результатом дії штучних джерел світла можуть бути аномалії в житті рослин, тварин, людей.

За статистичними даними впродовж 2013-2017 рр. розмір територій з нічним освітленням збільшився на 9,1%; а інтенсивність освітлення щорічно зростає на 2,2%.

Серед основних джерел світлового забруднення - населені пункти, виробничі підприємства, цілодобове функціонування яких пов'язано із витрачанням електричної енергії для штучного освітлення територій, будівель та споруд.

Одним з таких підприємств є аеропорт, авіаційна діяльність якого потребує безперебійного електропостачання, забезпечення необхідного рівня освітленості з використанням надійних засобів та систем та ін.

Система штучного освітлення повинна бути побудована таким чином, щоб забезпечувати безаварійну експлуатацію повітряних суден та безпечні умови перебування та переміщення в будівлях, спорудах та на території аеропорту, під'їзних дорогах та ін. Для кожної ділянки, яка потребує штучного освітлення, враховують специфіку основних виробничих процесів (злітно-посадкові операції, наземне обслуговування повітряних суден, охорона територій та ін.).

Практично всі типи освітлення в даному випадку суворо регламентовані встановленими правилами, що визначають оптимальний рівень освітленості різних ділянок і характеристики світлового обладнання, що використовується.

Разом з тим, слід виділити низку будівель, які є об'єктами світлового дизайну архітектурного середовища аеропортів.

Це – аеровокзали, пасажирські термінали, об'єкти неавіаційної діяльності, які розташовані на територіях, наближених до аеропортів

(готелі, логістичні центри, паркінги та ін.). Для них активно застосовують архітектурне підсвічування зовні та зсередини, яке повинно не тільки реалізовувати концепцію декоративно-художнього освітлення інтер'єрів та міського середовища, але й не порушувати технологічні процеси функціонування аеропорту в цілому, не погіршувати стан працівників, авіапасажирів, відвідувачів.

Фасади будівель та споруд можуть бути освітлені по-різному. Наприклад, освітлення фасадів аеровокзалів та пасажирських терміналів з боку перону та з боку привокзальної площі вирішується у відповідності до їх ролі в технологічному та рекламно-комерційному процесах функціонування аеропортів.

Останнім часом на цих будівлях з'являються світлодіодні медіафасади, які поєднують функції інструмента навігації та рекламної площі. У порівнянні з міськими об'єктами, вони мають невеликі розміри, більш статичні.

В рекламно-комерційних цілях використовуються й висотні об'єкти, наприклад, аеродромно-диспетчерські вежі (АДВ). Наприклад, вночі, за рахунок світлодіодного підсвічування мембранної конструкції АДВ висотою 108 м, розташованої на привокзальній площі Vienna International Airport, створюється обрис маяка – своєрідного світлового орієнтира для великої за площею території аеропорту та системи під'їзних шляхів .

Динамічне музичне шоу з використанням різноманітних графічних і цифрових зображень можна спостерігати на поверхні АДВ в іншому аеропорту - Alexander Kartveli Batumi International Airport. Це – справжнє свято. Але й додаткове зорове навантаження на людей, насамперед, працівників аеропорту.

Останнім часом все більше аеропортів стають складовими урбанізованих територій, низка із яких, внаслідок різних причин (технологічних, екологічних та ін.), має обмежений за часом режим роботи впродовж доби: вночі вони не працюють.

Це – один із заходів зниження рівня негативного впливу діяльності аеропорту на навколишнє середовище.