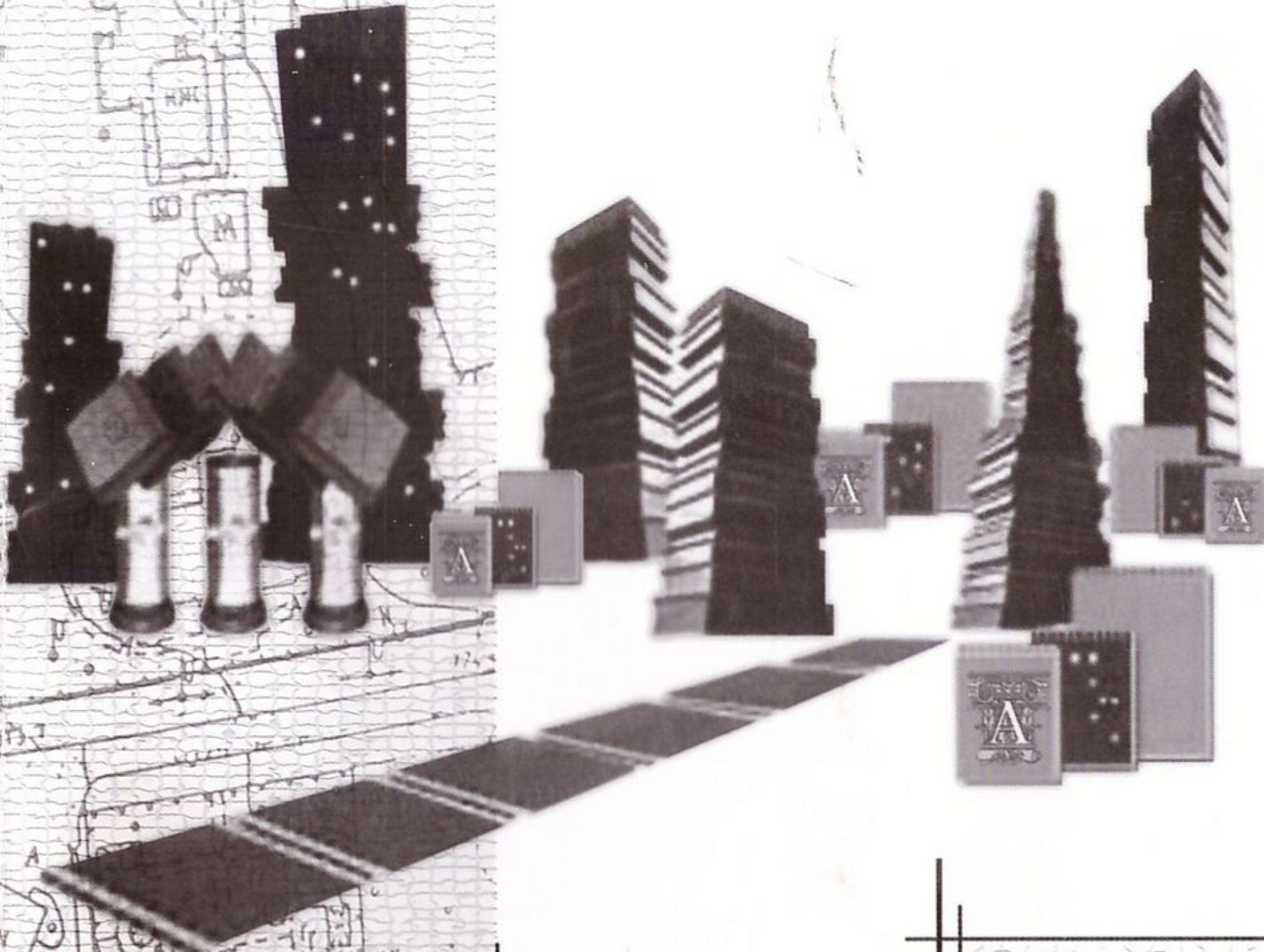


МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І  
НАУКИ УКРАЇНИ

НАЦІОНАЛЬНИЙ  
АВІАЦІЙНИЙ  
УНІВЕРСИТЕТ

№2

# ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА



КИЇВ 2009

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

# ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА

Науково-технічний збірник

Заснований у 2009 році

Випуск № 2

Київ НАУ 2009

**Проблеми розвитку міського середовища: Наук.-техн. збірник / - К., НАУ, 2009. - Вип. 2. - 195 с.** Українською та російською мовами.

У збірнику висвітлюються проблеми теорії та практики архітектури, містобудування, територіального планування, будівництва.

**Проблемы развития городской среды: Научно-технический сборник/ - К., НАУ, 2009. - Вып. 2.- 195 с.** На украинском и русском языках

В сборнике освещены проблемы теории и практики архитектуры, градостроительства, территориального планирования, строительства.

Головний редактор - відповідальний секретар - члени редколегії:	Омельяненко М.В., доктор технічних наук Степанчук О.В., кандидат технічних наук Бевз М.В., доктор архітектури Білоконь Ю.М., доктор архітектури Верюжський Ю.В., доктор технічних наук Габрель М.М., доктор технічних наук Дьомін М.М., доктор архітектури Єжов В.І., доктор архітектури Клюшніченко Є.Є., доктор технічних наук Ковальов Ю.М., доктор технічних наук Ковальський Л.М., доктор архітектури Кузнєцова І.О., доктор мистецтвознавства Мироненко В.П., доктор архітектури Панченко Т.Ф., доктор архітектури Проскуряков В.І., доктор архітектури Слепцов О.С., доктор архітектури Тімохін В.О., доктор архітектури Уреньов В.П., доктор архітектури Штолько В.Г. доктор архітектури
---	--

Рекомендовано до видання вченою радою Національного авіаційного університету, протокол № 10 від 23 грудня 2009 року.

УДК 72.01:725.39

Трошкіна О.А., канд. архіт.

## СЕМАНТИЧНІ ОСОБЛИВОСТІ АРХІТЕКТУРИ АЕРОПОРТІВ ЯК ОБ'ЄКТІВ ПРЕДСТАВНИЦТВА

Стаття присвячена визначенню семантичних особливостей архітектури сучасних аеровокзалів як об'єктів представництва.

Ключові слова: архітектурна семантика, архітектурна форма, представницька архітектура, аеровокзали

Архітектура є дзеркалом соціальних процесів розвитку суспільства, його духовних цінностей. В архітектурній формі відбиваються всі соціально-економічні умови епохи, система естетичних поглядів часу. Завдяки потужній естетичній складовій, впливу своїх художніх образів, архітектура сприяє впровадженню у свідомість певних ідей, вона може сприйматися як їх речове втілення й ствердження.

Представницька функція, якою наділяються у наш час різні типи будівель, є виразником змісту і характеру епохи та країни. Ці будівлі, як правило, мають найбільш виразну образну характеристику. Крім того, представницька архітектура за визначенням повинна бути престижною, інакше вона втрачає свій сенс і стає простим виразником функції. За головними будівлями поселення, міста, столиці завжди визначалася значимість, сила та влада, як самої країни, так і людей, що володіють ними або служать в них. У будь-якому разі представницький об'єкт – це знак місця у соціальній ієрархії. Так було протягом всієї історії розвитку представницької архітектури незалежно від того, чи це печера вождя племені, замок, палац, офісна або урядова адміністративна будівля. І в цьому зв'язку дуже важливим є дослідити, як в образах сучасних будівель аеровокзалів репродукується образ країни, адже їм притаманна не тільки ідея представництва, а й метафора образу «входу» в країну.

Стаття присвячена визначенню семантичних особливостей архітектури сучасних аеропортів як об'єктів представництва і є продовженням наукових досліджень автора, що виконуються в руслі архітектурної семантики.

Образ – основа інформаційної функції архітектури, художньої мови мистецтва. Розглядаючи світлини сучасних аеровокзалів, можна виділити декілька найтипівіших ідей, навіть метафор, які віддзеркалюються в їх образах. Це будівлі, у формах яких репродукуються ідеї польоту: птах, крило, невагомість архітектурної форми тощо; ідеї неба як нескінченного океану – хвиля, повітря, хмара, ширяння архітектурної форми у височині; ідеї аеровокзалу як острова в океані. Ці образи навмисне створені архітекторами та через саму архітектурну форму легко прочитуються споживачами. Проте,

аеровокзал, особливо міжнародний, - це не тільки метафоричне вираження польоту, а й вираження ідеї входу, таких собі «воріт» в країну. Саме за архітектурною формою аеровокзалу, вирішенням його зовнішнього і внутрішнього просторів складається перше враження про країну у пасажирів.

Вхід чи в'їзд історично завжди означав перехід від одного виду простору до іншого. Переходити можна було від відкритого простору до замкнутого чи навпаки (вхід і він же вихід з будинку, приміщення, взагалі деякого об'єму). У випадку в'їзду в місто, фортецю, городище тип простору змінювався від відкритого до частково замкнутого (огорожа, рів, стіна і т.д.).

Отже вхід – це певна прикордонна зона, свого роду просторовий бар'єр (з огороженням чи без нього), який необхідно перебороти людині. Змінювалися не тільки співвідношення у просторовому сенсі, відбувалися зміни в самому психологічному відчутті – від близького до далекого, від свого до чужого, від відомого до невідомого. Саме такий перехід оформлявся вже на ранніх стадіях розвитку архітектури в наскрізний проріз, форму, огорожену з трьох сторін: ліворуч, праворуч і зверху. Два каменя по краях, третій поперек над ними – ця найпростіша, «первинна» архітектурна форма використовується в мегалітичних спорудах. Саме тут на досить ранній стадії розвитку зодчества поняття входу абстрагується у певний просторовий ідеальний образ.

Саме так – два каменя збоку й один зверху – створюється дольмен, ворота, що відкривають «вхід» променям сонця і надають входу вже певний символічний зміст. Від природного входу в печеру, прорізу в землянці чи хатині — до «входу взагалі». Але саме в ритуальній магичній дії, обряді виділяється певний «архетип входу» і формуються ідеальні уявлення про нього.

Вхід міг бути великим і малим, високим чи низьким, зручним чи незручним. Звідси могла бути загроза чи небезпека, вхід мав потребу в огороженні та охороні. Поселення також мало потребу в огороженні й охороні входу в нього. Згодом вхід зміцнювався вежами, що спеціально влаштовуються, обрамляючи його, або вхід улаштовувався через вежу. Масштаб в'їзної вежі визначався оборонними цілями. Від укріплень, фортифікацій укрупнені фізичні розміри переходять у сакральну архітектуру, де ідеологічна сторона переважає над функціональним призначенням споруди.

У давньоєгипетському зодчестві входи в храми організуються як могутні портали, часто з рельєфами, що покривають площини пілонів, чи великою скульптурою перед входом. Навіть перед входами в невеликі сакральні споруди створювали своєрідні акценти – стели, що мали свого роду

«охоронне» значення. Такі форми прикрашаються ієрогліфічними зображеннями, символами божественних сил.

Ворота були тісно ув'язані з «дорогою процесій» і мали функціональне значення. «Сюжетна лінія» релігійної процесії вимагала з'єднання «шляху» і «входу» в одну композиційно-функціональну систему. В єгипетських храмах були алеї сфінксів (наприклад, храми в Карнаку), що в монументально-урочистій атмосфері формували відповідний просторовий підхід.

При будівництві споруд Акрополя була висунута ідея духовної та фізичної величі Афін. Організація входу на Акрополь у V ст. до н.е. вже не вимагала надання йому оборонного значення. Афіни на той час вже досить зросли, і система міської оборони була відсунута від цього духовного центру. Безсумнівним функціонально-композиційним фактором була драматургія Панафінійських урочистостей, що включала хід з підходом і сходженням на Акрополь. Звідси те парадно-символічне рішення архітектури Пропілей, що надав їм Мнесикл.

У римській архітектурі ідейно-художнє значення «входу» ще більш абстрагується від його безпосередньо функціонального значення. Ордер у римській архітектурі використовується як декор. Основний семантичний фактор – масштабність. Форуми – це в основному ордерні перистилі, збільшені до масштабів міської площі. Портики палаців були довгими та величними. Чим величніший імператор, тим довший портик. Цим прийомом створювався церемоніальний підхід до палацу, до його композиційного й ідеологічного центру – тронної зали.

Ворота перестають бути безпосередньо спорудою при вході в місто, частиною міських укріплень. Вони перетворюються в арку – суто монументально-декоративну споруду. Арка – наче завжди відкриті ворота. До неї прикріплювалися відняті у ворога зброя і знаки перемоги. Потім стали прикрашати арку і додавати написи, статуї та рельєфи із зображенням історичних подій.

Архітектурна форма арки як меморіальної споруди ввійшла в європейське зодчество, особливо при створенні класицистичних, ампірних будівель. Останній «зліт» архітектури арки можна віднести до повоєнних років радянської архітектури, коли мотиви тріумфальних арок щедро використовувалися зодчими в будівлях як меморіального, так і немеморіального характеру. Однак і в наш час арка стає то частиною міського ансамблю (арка в Сент-Луїсі, США), то формує основну композиційну доміную меморіального комплексу (пам'ятник Дружби в Києві).

В епоху феодалізму, коли архітектура замків стає глибоко функціональною, призначений для оборони вхід утрачає свою парадність,

пишність і церемоніальне значення. Двері з масивними петлями, замком і засувом, як того вимагала оборонна функція. Ворота середньовічних міст, замків, монастирів оформляються вежами. Чотирикутні чи круглі в плані кам'яні споруди часто доповнюються окутими металом полотнинами воріт і піднімальних містків. Охоронні проїзні вежі влаштовувалися також при в'їздах на мости, що ведуть до феодалських міст чи замків. Пізніше, на замських дорогах (чи межах володінь) також стали з'являтися пришляхові споруди, що мають значення входів і в'їздів, – караульні, застави, митниці. Ця тенденція розвивається в міру об'єднання розрізнених феодалських володінь у державно-монархічні утворення. В'їзди здобувають значний політичний зміст як символи національно-державної приналежності.

На відміну від храмової архітектури, де парадні входи-портали набули глибокої архітектурно-художньої розробки, що включає синтез зодчества, скульптури та прикладного мистецтва, входи в цивільні будівлі готичного періоду відрізнялися лише стрілчастими ребристими арками дверних прорізів і фланкуванням прорізу входу, підкресленням його осі, напрямку руху відвідувачів всередину приміщення.

Епоха Відродження характеризується побудовою порталів з важким карнизом, фризом і колонами, прямокутним і напівциркульним арковим входом. Вузкий проїзд між подвір'ям і вулицею замінюється на відкритий вестибюль з перспективою на парадний вхід. В міру наближення – поетапне розкриття головного входу.

В архітектурі бароко, класицизму і пізніших змішаних стилів входи виступають переважно як деталі, що несуть риси парадно-декоративного характеру. Ідейно-художні мотиви «зустрічі», «запрошення» відіграють все більшу роль по мірі демократизації архітектури та диференціації її суспільних функцій.

Подвір'я здобувають значення курдонерів. Перед будівлею утвориться площа – куліса, що «підготовлює» до входу, до руху в глибину. Враження глибини створюється і площадками сходів. Ця глибина різних елементів і композиції в цілому – вираження багатства. Архітектурні елементи разом з елементами парку нанизані на єдину вісь, яка панує над всім. Так само, як і в палацах стародавнього світу, створюється церемоніальний прохід у зафіксованому напрямку. Кінець цього шляху – парадний зал, навколо якого групуються інші приміщення. Барокові портали перевантажені декоративно-пластичними елементами, кожний з яких є певним символом.

Для класицизму характерне виділення центральної частини будинку разом із входом. Часто вся стіна фасаду служила тлом для portalу. Те ж підпорядкування осі, що й у попередню епоху. Диференціація фасадів (а отже, і входів) на головний – парадний і інтимний. Портали нагадують

стародавні храми, що піднімаються на постаменті – цоколі. До них ведуть парадні сходи, часто оформлені скульптурами левів, сфінксів, статуями. У такий спосіб позначається значимість, презентабельність хазяїв чи установ. Для стилю ампір характерні військові емблеми, символи влади в оформленні входу.

Композиція порталів багатьох представницьких споруд української архітектури (як і споруд західної Європи, Росії) зазначених періодів будувалася на певних законах пропорційності. Пропорції порталів пов'язані з рішенням фасаду чи фрагменту фасаду, що, у свою чергу, також будувалися за певними пропорційними схемами. Дуже важливим було співвідношення несучих і завершальних частин.

Декоративне трактування ордера призвело до створення різноманітних і часто дуже оригінальних форм. Верхня частина порталів в українській архітектурі вирішувалась по-різному. Багато порталів зовсім не мають завершень. Зазвичай вони оформляють входи у другорядні приміщення. Коли ж було потрібно привернути увагу до входу – вирішенню верха порталів приділялося особливе значення. У фронтонах, різних за формою, міг бути розпис, орнаментально-скульптурна композиція з певною символікою.

Архітектура еkleктики повторила всі риси попередніх епох. Входи вирішувалися відповідно до стилю, обраного для будівлі. Адміністративні будівлі часто вирішувались у класицистичних формах, де входи оформлялися ордерним портиком зі стилізованими деталями.

У 20-ті роки ХХ ст. велика форма простих кубічних об'ємів і «табу» на декор призвели до вироблення прийомів і форм, що у своєму розвитку призвели до архітектури середини століття. Велике значення надавалось таким елементам, як козирки над входами. Значимість будинку підкреслювалася величиною та формою козирка, що, спираючись на ряд тонких поставлених ребром стін, створював разом з опорами портик.

У СРСР, у довоєнні і повоєнні роки, програмним стало будівництво адміністративних будівель органів влади у формах класицизму. Класичний портал став знаком-символом будинку органів управління, хоча після відомої постанови про боротьбу з прикрашенням набув певної простоти і стилізованості. Вхід оформлявся скульптурною державною символікою і емблематикою. Напроти входу обов'язково була площа з пам'ятником вождю.

Конторські, офісні будинки до 90-х років ХХ ст. значно відійшли від ідеї входу як певного символічного об'єкта. У громадських і житлових будівлях цього періоду вхід є художньо анонімною технологічною частиною споруди. Він строго функціональний: це – прохід, укриття від дощу, температурний бар'єр.



Водночас, зросло значення в'їздів-знаків у міста, населені пункти, райони, що не мали якостей просторового середовища (тобто реального змісту входу). В'їзди стали монументально-декоративними композиціями, що використовують засоби різних видів мистецтв: графіки, дизайну, скульптури, прикладних мистецтв і архітектури. У спорудах, що позначають в'їзди в адміністративно-територіальні одиниці, використовувалися географічні назви, стародавня та сучасна геральдика, фігурні зображення та багато чого іншого.

Аеровокзал – своєрідний вхід-ворота в країну чи місто. Як функціональний тип аеровокзал з'явився порівняно нещодавно, із розвитком цивільної авіації, а розвинувся в II пол. XX ст. Порівняно невелика кількість міжнародних і місцевих аеровокзалів дозволяє здійснити їх семантичний аналіз і визначити знаки-символи, що впливають на утворення образу будівлі-входу на певну територію (місто, країну), а також прослідкувати, як в їх образах репродукується функція представництва.

Так, дуже поширеною формою плану сучасних терміналів є форма «каре» – форма, що сама по собі є формою входу-запрошення. Аеровокзали в Чеп Лап Кок в Гонконгу, другий термінал Шанхайського аеропорту в Китаї та аеропорт в Інчхон в Південній Кореї – яскраві приклади такого вирішення будівлі як входу.

Ремінісценції образу арки чітко прослідковується в архітектурі міжнародних аеропортів в Джадді (Саудівська Аравія) та Бангкоку (Таїланд); аеропортах Сендай на острові Хонсю (Японія) та в Більбао (Іспанія).

Вирішення будівлі як входу в будинок із козирком значного виносу прослідковується в будівлях п'ятого терміналу аеропорту Хітроу в Лондоні, міжнародного аеропорту в Бангалорі (Індія), аеропорту в Мадриді (див. табл.).


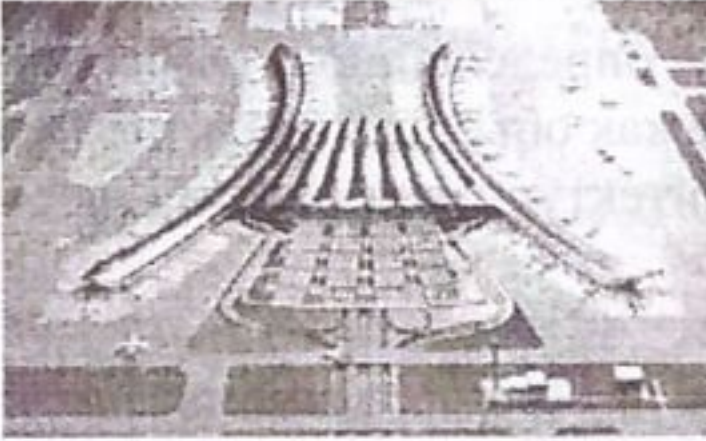

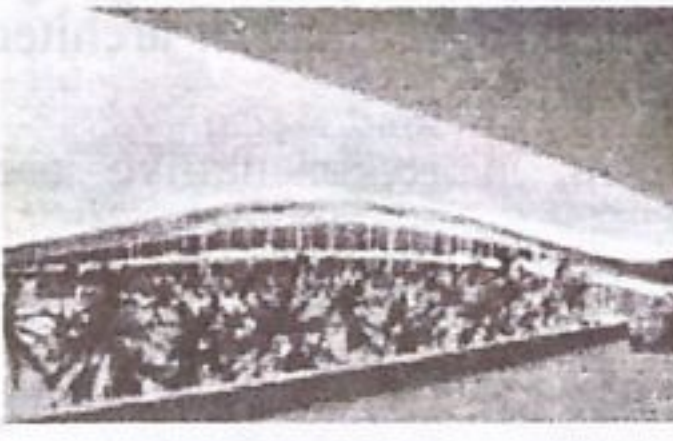


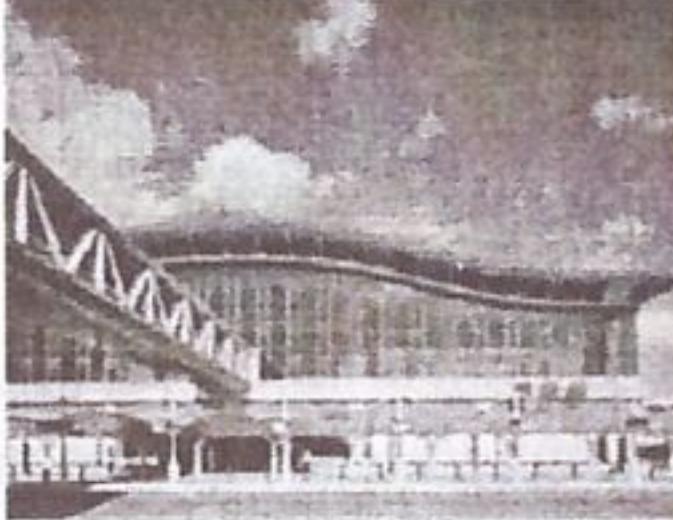



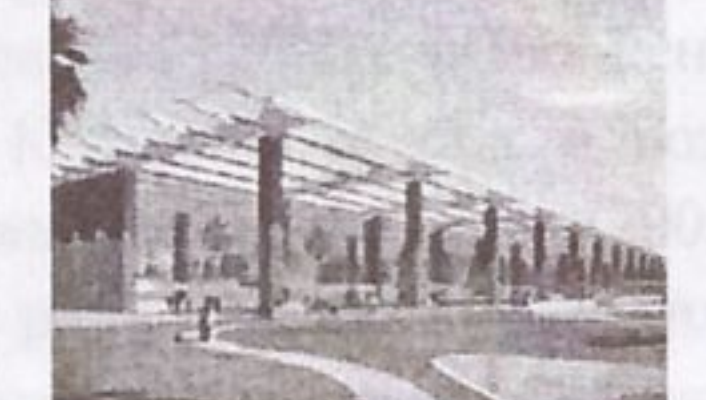

Ці три типи вирішення образності аеровокзалу як символу-входу найпоширеніші. Проте, існують і інші, не менш цікаві. Наприклад, аеровокзал –острів в океані навколишнього середовища (аеропорт в Джадді, Саудівська Аравія).

Більшість аеровокзалів, як вже існуючих, так і проектів – це будівлі, в яких знівельована стіна – прозора, невагома конструкція, суцільне засклення об'єднує зовнішнє та внутрішнє середовище. Останнє – це перетікаючий багаторівневий простір. Крім того, слід зазначити, що в образах досліджуваних будівель не зустріти прямого цитування з національної архітектури. Їх представницька функція виражається, перш за все, у використанні сучасного дизайну та високих технологій в роботі, де головна мета – зручність пасажирів.

Підсумовуючи, наголошуємо на тому, що вхід завжди був і є знаково-символічною деталлю в архітектурі. Часто саме за входом можна розпізнати типологію будівлі, профіль установи, що в ній знаходиться, вид діяльності фірми, тощо. Тобто, вхід сам по собі як деталь, що виражає представництво, у складі об'єкта представництва є значним інформаційним знаком-кодом, знаком-символом влади, міці, престижу, суспільних ідей, уподобань, стилів, моди на стилі, характеру та змісту епохи.

Таблиця

Типи вирішення образності аеровокзалу як символу-входу

Типи вирішення образу	приклади		
каре			
арка			
			
козирок			

Крім того, аеровокзал свідомо повинен вирішуватись як образ-символ входу, оскільки є певним виразником функції представництва, однією із тих форм і деталей, від культури яких залежить перше сприйняття міста чи країни.

#### Список використаних джерел

1. Сардаров А. Генезис входа. // Архитектура СССР. – 1988. - № 5. – С. 72-77.
2. Сидорова Е. Символика архитектурных деталей. // Архитектура и престиж. – 1996. - № 1. – С. 28-30.
3. Ферсанов Е.П. Деталь в архитектуре. // Строительство и архитектура. – 1989. - № 1. – С. 22-23.
4. Яблонский Д.Н. Порталы в украинской архитектуре. – К.: Издательство Академии УССР, 1955. – 142 с.

#### Аннотация

Статья посвящена определению семантических особенностей архитектуры современных аеровокзалов как объектов представительства.

Ключевые слова: архитектурная семантика, архитектурная форма, представительская архитектура, аеровокзалы.

#### Annotation

The article is devoted to the definition of semantic features of modern architecture as a terminal object representation.

Keywords: architectural semantics, architectural form, a representative architecture, terminals.

## ЗМІСТ

Авдєєва М.С., Авдєєва Н.Ю. ПРОБЛЕМИ БУДІВНИЦТВА БАГАТОПОВЕРХОВИХ БУДИНКІВ НА ТЕРИТОРІЯХ, НАБЛИЖЕНИХ ДО АЕРОПОРТІВ.....	3
Беляков В.А. РЕАБИЛИТАЦИЯ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ. ГИБКОЕ ПРОСТРАНСТВО ГОРОДА .....	10
Бердинских С.А., Плоский В.А. ТИПОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ЭСКИЗИРОВАНИЯ .....	18
Бікетов С.О. ПОЛІСТРУКТУРА ПЕЙЗАЖІВ ПАРКІВ-ПАМ'ЯТОК САДОВО- ПАРКОВОГО МИСТЕЦТВА ЦЕНТРАЛЬНОЇ ЧАСТИНИ УКРАЇНИ .....	23
Бут Н.К. МІСТОБУДІВНІ ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ЗАБУДОВИ ІСТОРИЧНИХ МІСТ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ УКРАЇНИ.....	30
Васильченко В.І., Король Т.О. ВИКОРИСТАННЯ НОВІТНІХ ТЕХНОЛОГІЙ У БУДІВНИЦТВІ АЕРОПОРТІВ.....	37
Гатальська Н.В. ОСОБЛИВОСТІ СТВОРЕННЯ ПРОЕКТІВ РЕКОНСТРУКЦІЇ ТЕРИТОРІЙ ПАМ'ЯТОК АРХІТЕКТУРИ СТИЛІВ МОДЕРН І БАРОКО .....	42
Гетун Г.В. ПРОБЛЕМИ ЕНЕРГОЗБЕРЕЖЕННЯ У БУДІВЛЯХ АЕРОВОКЗАЛІВ І ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ .....	53
Данилов С.М. ВИРТУАЛЬНАЯ РЕАЛЬНОСТЬ КАК СРЕДА ПРЕВЕНТИВНОЙ АПРОБАЦИИ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ АЭРОПОРТА .....	61
Кирюхин А.М., Крейзер И.И., Буряк А.П. ИСТОРИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ХАРЬКОВСКОГО АЭРОУЗЛА .....	68
Киселева А.А. ВНЕДРЕНИЕ МОБИЛЬНОЙ ЖИЛОЙ АРХИТЕКТУРЫ В СТРУКТУРУ ГОРОДА .....	89

- Ковальов Ю.М.  
ІНТУЇТИВНІ СИСТЕМИ ВІДОБРАЖЕННЯ ІНФОРМАЦІЇ У АВІАЦІЇ:  
ПРОЕКТУВАННЯ І ПІДГОТОВКА ОПЕРАТОРІВ..... 95
- Ковтун К.А.  
ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ САДОВО-ПАРКОВИХ ОБ'ЄКТІВ..... 104
- Колодрубська О.І.  
РОЗВИТОК АРХІТЕКТУРНОГО СЕРЕДОВИЩА ПРИМІСЬКИХ  
ТЕРИТОРІЙ..... 114
- Кузнецова І.О.  
КОНЦЕПЦІЯ РОЗВИТКУ СПЕЦІАЛІЗАЦІЇ «ПРОМИСЛОВИЙ ДИЗАЙН»  
В НАУ ..... 120
- Олійник О.П., Пилєва В.А.  
ЕВОЛЮЦІЯ ТА МОРФОЛОГІЯ ІНТЕР'ЄРІВ АЕРОВОКЗАЛІВ У ПРОЦЕСІ  
РОЗВИТКУ ..... 127
- Омельяненко М.В.  
КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ НОРМАТИВНОЇ БАЗИ  
ПРОЕКТУВАННЯ ТА БУДІВНИЦТВА АЕРОПОРТІВ У СУЧАСНИХ  
УМОВАХ..... 141
- Семироз Н.Г.  
ТИПИ СПОРУД АЕРОПОРТІВ..... 153
- Трошкіна О.А.  
СЕМАНТИЧНІ ОСОБЛИВОСТІ АРХІТЕКТУРИ АЕРОПОРТІВ ЯК  
ОБ'ЄКТІВ ПРЕДСТАВНИЦТВА..... 157
- Устінова І.І.  
ТЕРИТОРІАЛЬНЕ ПЛАНУВАННЯ У КОНТЕКСТІ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ  
СТАЛОГО РОЗВИТКУ..... 165
- Чечельницький С.Г., Фоменко О.А.  
ВИДЕОЕКОЛОГІЯ І СТРЕССОВАЯ СРЕДА АЭРОПОРТА ..... 173
- Юрчишин О.М.  
ОСОБЛИВОСТІ ПРОЕКТУВАННЯ ДИТЯЧИХ ДОШКІЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ  
НАДМАЛОЇ МІСТКОСТІ З УРАХУВАННЯМ ЕКОЛОГІЧНО  
НЕСПРИЯТЛИВИХ УМОВ..... 185