

ГАРМОНІЗАЦІЯ АРХІТЕКТУРНОГО СЕРЕДОВИЩА АЕРОПОРТІВ ЗАСОБАМИ МИСТЕЦТВ

Архітектурний простір аеропортів має свої особливості, які, у першу чергу, пов'язані із технологічними процесами авіаційних та наземних перевезень, організацією та обслуговуванням польотів повітряних суден, наданням послуг неавіаційного спрямування, тощо. Значні за розмірами території аеропортів мають різні показники щільності забудови (від 0 до 45% та вище), а забудову формують споруди та будівлі різного призначення.

Зростання обсягів авіаперевезень призводить до будівництва нових, реконструкції існуючих терміналів, площі та об'єми яких сягають значних розмірів та перетворюються на багатофункціональні технологічні комплекси (вузли) з оброблення потоків пасажирів, вантажів, пошти. Активно використовуються планувальні рішення, які допускають вільне (гнучке) перепланування внутрішнього простору, розподіл потоків за рівнями, блокування до існуючих об'єктів тощо. Як наслідок, створюється середовище, несприятливе у психологічному сенсі для перебування людей.

Для зняття нервової напруги використовують різноманітні заходи, серед яких найбільш популярними є відвідування закладів харчування, торгівлі, розваг та ін. Це – відповідна стаття доходів підприємств неавіаційної діяльності, розташованих на території аеропортів або поруч з ними.

Разом з тим слід пам'ятати, що авіація займає не тільки особливе місце в транспортній системі країн та світу, але й має значний вплив на суспільство в цілому. Поява та розвиток авіації – це результат діяльності великої кількості науковців та фахівців авіаційної та космічної промисловості, військової та цивільної авіації.

Перші польоти повітряних суден (ПВ) перетворювалися в дивовижні видовищні заходи. Подальший розвиток авіації також супроводжувався демонстраційними польотами нових типів ПС у межах міжнародних авіа- та космічних салонів, зокрема, у Ле-Бурже (Франція), починаючи з 1908 р. Ці заходи перетворюються на справжні авіаційні шоу, які відвідують тисячі шанувальників та гостей.

Аеропорти теж не залишаються осторонь. Світова практика налічує багато прикладів перетворення аеропортів у справжні музеї образотворчого та монументального мистецтва (зокрема, аеровокзал Міжнародного аеропорту (МА) Денвера (США).

Фасади аеровокзалів вітчизняних аеропортів прикрашають скульптурні композиції (МА «Львів»), інтер'єри оздоблені мозаїчними панно (термінал В, МА «Бориспіль»; МА «Чернівці») та скульптурними портретами національних героїв (МА «Львів») та ін. На привокзальних площах – скульптури відомих українців (МА «Київ/Жуляни») та ін.

На привокзальній площі МА «Київ/Жуляни» в 2015 р. встановлений літак Ан-24, що продовжує найбільш поширену для аеропортів колишнього СРСР практику розміщення справжніх літаків на загальнодоступних територіях як свідків відповідних історичних подій.

Останнім часом аеропорти все більше набувають ознак міст та перетворюються на підприємства, які надають послуги не тільки авіаційного спрямування. Це значно змінює концепції розвитку сучасних аеропортів як своєрідних культурологічних платформ. При цьому враховується психологічний фактор: різні категорії пасажирів по-різному цікавляться та користуються додатковими послугами. Тому основний акцент робиться на пасажирах вильоту, транзиту та трансферу, які мають вільний час для участі у видовищних заходах, які проводяться в операційних залах вильоту та залах очікування вильоту. Слід навести вражаючий показник, якому можуть позаздрити світові культурно-видовищні заклади: зал очікування вильоту терміналу D МА «Бориспіль» завдовжки понад 800 м може перетворюватися на виставкову залу з пропускною спроможністю 3 тисячі глядачів (пасажирів) впродовж години.

Організація дизайну, музичних та видовищних заходів на території аеропорту та в операційних зонах аеровокзалів не може носити спонтанний характер, як це на жаль притаманно сучасному стану авіаційних перевезень в Україні. Процеси анбандлінгу, які поступово охоплюють традиційно монополізовану структуру аеропортів, вимагають виділення процесів гармонізації архітектурного середовища аеропортів засобами мистецтв в процеси, незалежні від головної технологічної діяльності.

На часі існує необхідність використання бази Факультету архітектури, будівництва та дизайну Національного авіаційного університету в організації підготовки спеціалістів для забезпечення реалізації і функціонування цього своєрідного синтезованого комплексу мистецтв.