

УДК 725.91:725.391

Ю. О. Горова

*аспірант кафедри основ архітектури та архітектурного проектування
Київського національного університету будівництва та архітектури.*

ПЕРЕДУМОВИ ВИНИКНЕННЯ ТА ФОРМУВАННЯ ВИСТАВКОВО - МУЗЕЙНИХ АВІАЦІЙНИХ КОМПЛЕКСІВ

Анотація: в статті визначені та описані передумови виникнення та формування виставково-музейних авіаційних комплексів. Проаналізована актуальність їх будівництва на території України на основі розглянутого зарубіжного досвіду будівництва та експлуатації.

Ключові слова: авіапарк, авіа-музей, виставково-музейний комплекс технологій, типологія виставково-музейних авіаційних комплексів.

Нашому часу найбільш притаманні дві риси: постійно зростаючий темп життя та глибокі інтеграційні процеси у всіх галузях життєдіяльності людини. Авіаційна спільнота поєднує в собі ці риси і безпосередньо впливає на обмін інформацією між різними культурами і націями. Така тенденція впливає і на архітектуру відповідно. Дедалі більше проектів в Україні та в світі пов'язано з будівництвом в сфері авіації та космонавтики. Будують нові термінали на базі старих аеродромів, зводять ангари для збереження повітряних суден від впливу опадів та інших шкідливих чинників. Актуальним також є експонування надбань вітчизняного і світового літакобудування, як для збереження власної історії так і для заохочення туристів до держави.

Соціально-економічні передумови виникнення та формування виставково - музейних комплексів авіаційних технологій.

Потреби сучасного суспільства стають дедалі вимогливішими для архітекторів: архітектура має бути не лише функціональною, потрібною, практичною, а також і естетичною неймовірною, захоплюючою й визначною, більш того вона має приваблювати нових туристів. Вона має слугувати «візитною карткою» для цілої держави.

Основним замовником на будівництво такого типу споруд в даному випадку постає суспільство, саме воно визначає напрям розвитку в архітектурному проектуванні.

Економічний фактор зумовлений системою обслуговування в зоні аеропорту, яка включає в себе велику кількість функцій: транспортна, розважальна, торгівельна, бізнесова та інші. Весь шлях розвитку економіки за останні двадцять років, а авіаційного транспорту як складової його частини,

породив питання про організацію структури обслуговування в наближеній до аеропорту зоні яка б приносила додатковий дохід [2, с.36].

Виставкова діяльність як така являє собою систему професіональних інформаційних, рекламних, технічних, економічних, побутових та керівних дій численних зацікавлених в даній діяльності юридичних та фізичних осіб. Така система утворюється в результаті взаємодії між виробником та замовником. Потреба виробників експонувати та рекламувати свою продукцію переплітається з потребами науковців, інвесторів, замовників в проінформованості щодо досягнень в технічній галузі, авіаційна та космічна галузь не є винятком.

Політичні передумови виникнення та формування виставково-музейних комплексів авіаційних технологій.

Україну щороку відвідують все більше туристів, кожного року в кожному великому місті країни зводяться нові готелі та відновлюються аеропорти. Авіа-музеї як невід'ємна складова аеропорту, навчального закладу для підвищення кваліфікації пілотів, льотних училищ та аеродромів також має відповідати сучасним вимогам. До того ж величезна кількість експонатів – надбання української авіації простоє без належного догляду і без укриття на відкритих місцевостях по всій країні, в таких містах як: Полтава «Авіа-музей дальньої авіації», знаходиться на території аеродрому «Полтава-4»; Кременчук; в Луганську, музей історії авіатехніки Луганського авіаремонтного заводу Жуляни (при аеропорті «Київ», так званий музей імені Антонова) Вінниця, музей історії авіації «Авіа-музей в Вінниці. Техніка військ ПВО»; авіа-музей під Харковом (селище Коммунар), який в певній мірі належить Харківському університету повітряних сил (нині тимчасово знаходиться на території аеродрому міста Харкова); авіа-музей в Чернігові.

Всі ці музеї переважно розміщені під відкритим небом, що зовсім не задовольняє умовам збереження історичних експонатів (оскільки деяким вже більше ніж сто років). На сьогоднішній день гостро стоїть питання стосовно експонатів, які належать Харківському університету повітряних сил України і перебувають тимчасово на території найближчого аеродрому біля міста Харкова. На сьогоднішній день за експонатами не ведеться нагляд, їх не укривають від корозії і вони взагалі ніде не проходять облік. Всі експонати занедбані, така ситуація спричинена тим, що влада відібрала землі відведені для збереження літаків у Харківського університету повітряних сил.

Містобудівні передумови виникнення та формування виставково-музейних комплексів авіаційних технологій.

До містобудівних факторів, які впливають на розташування будівель і споруд відносять: змінення містобудівних концепцій і норм; розвиток міст та

транспортних мереж; змінення містобудівної ситуації; необхідність економії міських територій та підвищення щільності забудови. Ці фактори залежать від соціально-економічних і переплітаються з типологічними факторами.

Місцезнаходження тієї чи іншої будівлі на тканині генплану міста зумовлене багатьма факторами. Щодо утворення відкритих авіа музеїв, то так історично склалося що вони почали з'являтися на відкритих місцевостях розташованих неподалік від аеропортів, це спричинено тим фактором, що старий авіаційний транспорт який вже не використовується або не має належного вигляду важко і дорого транспортувати на далеку відстань. Адже саме місцезнаходження об'єктів певного типу саме у тому місці і у тому вигляді пояснюється багато сторічним досвідом і оптимізацією процесу пересівання в даній місцевості.

Оскільки виставкові комплекси авіаційних і космічних технологій займають значну територію то розміщувати їх в центрі великих міст не є раціональним і економічним через вартість земельних ділянок та через оптимальність і компактність, яка притаманна центрам великих міст України (Київ, Харків, Одеса, Дніпропетровськ, Донецьк) і світу в цілому. За знайденими під час аналізу аналогами було встановлено, що виставкові комплекси авіації можна класифікувати за місцезнаходженням в структурі міста: в структурі функціонуючого аеропорту (музей ім. Антонова в Жулянах при аеропорті «Київ»; в структурі аеропорту, який вже не експлуатується через швидкі темпи розвитку міста і нову навколишню забудову (місто Москва, «Авіа парк» на Ходинському полі в історичному центрі міста, на разі це просто занедбана територія з великою кількістю історичного надбання в сфері авіації, яке ніяк не експлуатується і не експонується); поблизу навчального закладу спорідненої галузі (центр підвищення кваліфікації пілотів в Ульяновську; Харків, виставка авіатехніки що належить Харківському університету повітряних сил України і т.д.); в центральній частині міста (в бізнесовій частині міста, як авіа-музеї в Вашингтоні та Нью-Йорку); на транзитних шляхах та на в'їзді до крупних і крупніших міст (за межами території міста, наприклад музей авіації в Сан-Дієго); в історичному місці за певними обставинами (авіа-музей загиблим пілотам в Даксфорд, Великобританія); інтерактивні авіа-музеї (здебільшого в центрі великих міст, через обмежену територію, можуть представляти лише декілька експонатів, вся інша інформація подається в інтерактивному вигляді); на території прилеглої до аеродром (в Україні це Харків, Полтава, Гостомель); на території прилеглої до аеропорту (музей авіації в Жулянах, аеропорт «Київ»).

Техногенні передумови виникнення та формування виставково-музейних комплексів авіаційних технологій.

Всі об'єкти що знаходяться в зоні аеропорту або безпосередньо межують з аеропортами, аеродромами мають техногенний вплив. Несприятливі умови на території аеропорту характеризуються: високим рівнем шуму від роботи авіадвигунів, особливо при злеті, високим рівнем загазованості, пов'язаної з концентрацією на 1 м кв. працюючих двигунів літаків та обслуговуючих автомашин; підвищеним рівнем електромагнітного опромінення, утворених пристроями радіолокації.

Захист від такого впливу ведеться наступним чином: завдяки використанню специфічного архітектурно-планувального рішення, конструктивного рішення (матеріали більшої щільності, використання шумозахисних матеріалів та панелей), а також проведенням експлуатаційних заходів. Так, наприклад, рівень шуму та загазованості знижується за рахунок підсиленої звукоізоляції та герметичності віконних отворів та дверей, також місце розташуванням виставково-музейного комплексу в глибині забудови аеропорту або аеродрому з поворотом корпусу його глухою закритою частиною до злітно-посадової смуги, а також встановленням шумозахисних панелей навколо аеропорту та на його території. Радіотехнічні прилади влаштовуються з врахуванням забезпечення достатньої захисної зони, а у внутрішній частині будівлі – при задоволенні умов екранування, який виконується різноманітними конструктивними методами.

Для зниження несприятливого впливу шуму та загазованості від авіаційних двигунів передбачає наступні експлуатаційні заходи: експлуатація досконалих мал шумних літаків, обладнаних двигунами з високими екологічними показниками, що відповідають вимогам ІКАО; використання спеціальних умов пілотування, а саме «методику безшумного зльоту»; раціональна організація повітряного руху; зниження інтенсивності руху повітряного транспорту в нічний час (не більше 20 ти вильотів на годину); відмовлення від використання реверсу двигуна для гальмування судна, що вимагає організацію злітно-посадової смуги не менше 4000м [2].

Врахування фактору техногенного впливу висуває вимоги використання архітектурно-планувальних, конструктивних, експлуатаційних засобів для подолання несприятливих екологічних умов зони аеропорту для створення комфортного середовища для виставково - музейних комплексів авіаційних і космічних технологій.

Фактор оточуючого середовища потребує розгляду в двох аспектах: врахування природного оточуючого середовища (існуючий ландшафт).

Врахування існуючого архітектурного середовища (сусідня забудова та існуюча забудова на території аеропорту чи аеродрому).

Межі, структура та вимоги до території, наближеної до аеропорту, визначаються дослідженнями науковців та за нормативними документами. Відстань до території, наближеної до аеропорту, формується в залежності від розрахунків наближення сельбищної території до льотного поля аеродрому [3], «як найбільша відстань, що одержана на основі урахування факторів забезпечення безпеки польотів, допустимих рівнів авіаційного шуму або інтенсивності опромінювання від джерела електромагнітного випромінювання»

Список літератури:

1. «Принципи архітектурно-планувальної організації виставкових комплексів» / Автореф. дис... канд. архіт.: 18.00.02 / О.С. Савицька; Науковий керівник Урєньов В.П./Київ. нац. ун-т буд-ва і архіт. — К., 2005. — 20 с.
2. Архітектура бізнес-центрів в системі аеропорту (на прикладі об'єктів громадянської авіації України)/Дисертація/ Семікіна О.В.(КНУБіА) / Київ 2003р. Науковий керівник Єжов В.І.
3. «Питання проектування житлових будинків у комплексі з об'єктами обслуговування на територіях, наближених до аеропортів» / Н.Ю.Авдєєва, аспірант, НАУБ2008 р.
4. Российская музейная энциклопедия: в 2 т. / под ред. В.Л. Янина. М., 2001.
5. Adler Star. Adler Planetarium & Astronomy Museum. Chicago, 2003. Become an Adler member Today! Adler Planetarium & Astronomy Museum. Chicago. 2004.

Аннотация

В статье определены и описаны предпосылки возникновения и формирования выставочно-музейных авиационных комплексов. Проанализирована актуальность их строительства на территории Украины на основе рассмотренного зарубежного опыта строительства и эксплуатации.

Ключевые слова: авиапарк, авиа-музей, выставочно-музейный комплекс технологий, типология выставочно-музейных авиационных комплексов.

Abstract

This article defines and describes the conditions of formation and indoor of exhibition-museum complexes. Had been analyzed the relevance of their building in Ukraine on the basis of foreign experience of construction and operation. We proposed the classification of ski resorts for space-planning solution.

Keywords: aircraft fleet, aviation museum, exhibition and museum complex technology, typology of museum-exhibition complexes of aviation.