

Annotation

The condition of pre-school and educational institutions, and development of a network of educational complex "Kindergarten - Elementary School" and the creation of conditions for the comprehensive development of children of preschool age and school students, according to education level are defined in this article.

Keywords: children's nursery, kindergarten, nursery gardens, elementary general education, vocational education, complete secondary education, educational complex "Kindergarten-primary school."

УДК 725.91:725.391

Ю. О. Горова

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

ТЕХНОГЕННІ ПЕРЕДУМОВИ ВИНИКНЕННЯ ТА РОЗВИТКУ ВИСТАВКОВО - МУЗЕЙНИХ АВІАЦІЙНИХ КОМПЛЕКСІВ

Анотація: в статті визначені та описані техногенні фактори ,що впливають на виникнення та розвиток виставково-музейних авіаційних комплексів. Проаналізована актуальність їх будівництва на території України на основі розглянутого техногенного аспекту.

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

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.

Таким чином проектувальниками, забудовниками, інвесторами та екологами постають питання та проблеми перед щодо мінімізації шкідливого впливу на оточуючу забудову зони аеропорту, аеродромів, аероклубів та просто технічних злітно-посадовиш смуг та забезпечення нормального стану екології й навколишнього середовища.

Вивченням даного питання займалися наступні на науковці у своїх працях і наукових роботах: Н.Ю. Авдєєва дисертація на тему «Питання проектування житлових будинків у комплексі з об'єктами обслуговування на територіях, наближених до аеропортів», О.В. Семикіна дисертація на тему «Архітектура бізнес-центрів в системі аеропорту (на прикладі об'єктів громадянської авіації України)»

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 [1].

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 [2], «як найбільша відстань, що одержана на основі урахування факторів забезпечення безпеки польотів, допустимих рівнів авіаційного шуму або інтенсивності опромінювання від джерела електромагнітного випромінювання» [3].

Дослідження території, наближеної до аеропорту, потребує визначення:

- зон обмеження висоти забудови з урахуванням умов безпеки польотів;
- санітарно-захисних зон від радіотехнічних засобів аеропорту;
- зон обмеження сельбищної забудови в умовах авіаційного шуму при експлуатації літаків цивільної авіації, для регулювання несприятливого впливу авіаційного шуму;
- засобів впливу чинників на самопочуття та здоров'я людей, пов'язаних з підвищеними аеродинамічними та шумовими ефектами.

Однією з основних задач в цьому випадку постає визначення висоти забудови з урахуванням умов безпеки польотів літаків, з однієї сторони, а з іншої – комфортного перебування відвідувачів виставково-музейного комплексу. Саме тому на початку проектних робіт фахівцями виконуються розрахунки, що визначають зони обмеження та санітарно-захисні зони від радіотехнічних об'єктів аеропорту в прилеглий до аеродрому або до аеропорту території. У науково-технічному звіті «Украеропроект» висвітлені проведені дослідження, які стали основою розроблення генплану наближеної до "Міжнародного аеропорту "Київ" (в Жулянах) території [4]. Виходячи з цього, можна дослідити розрахунки, які проведені фахівцями, розмірів повітряного простору навколо аеродрому, на якій не варто розташовувати інші об'єкти, які могли якось вплинути на радіосигнал або на видимість, а також установити вимоги щодо розташування і висоти існуючих перешкод, якими можуть бути будь-які житлові або громадські будівлі [4].

Відповідні умовні поверхні обмеження перешкод над аеродромом та прилеглою до аеродрому територією визначені в нормах щодо проектування та експлуатації аеродромів. Розрахунками визначаються поверхні обмеження перешкод, що мають враховуватись під час посадки літака. Науковцями встановлені такі умовні поверхні обмеження перешкод, що можуть становити небезпеку для виконання польотів [4]: зовнішня горизонтальна поверхня, конічна поверхня, внутрішня горизонтальна поверхня, поверхня заходу на посадку, перехідні по верхні, внутрішня поверхня заходу на посадку, внутрішні перехідні поверхні; поверхня перерваної посадки. Для кожної з цих поверхонь визначається відносна висота та нахил. Так, наприклад, у Міжнародному аеропорті «Київ» (Жуляни) поверхня заходу на посадку розташована

горизонтально за точкою, у якій площина з нахилом 2,5% перетинається з горизонтальною площиною, яка розташована на висоті 150м над висотою аеродрому. Житлові і громадські будівлі не повинні виступати за внутрішню поверхню заходу на посадку, внутрішню перехідну поверхню і поверхню перерваної посадки. Для об'єктів радіотехнічних засобів аеродрому, розташованих на території аеродрому, в нормах технологічного проектування та санітарних нормах встановлені відповідні розриви та санітарно - захисні зони. Радіус санітарно-захисних зон для радіотехнічних об'єктів (курсних та глісад них радіомаяків), розташованих в межах аеродрому, складає 11,8м та 9,2м [2]. Таким чином, базуючись на виконаних фахівцями розрахунках, наводяться межі зон обмеження забудови та санітарно-захисних зон на прилеглий до аеродрому території [2].

Враховуючи вимоги нормативних документів, на підставі розрахунків встановлюються обмежувальні поверхні та санітарно - захисні зони, що вводяться в дію для зниження негативного впливу на навколишнє середовище, житлові та громадські будівлі, які розташовуються на прилеглий до аеродрому території. Також для виявлення меж і структури території, наближеної до аеродрому, важливим є визначення зон обмеження сельбищної забудови в умовах авіаційного шуму при експлуатації літаків цивільної авіації. Слід зазначити, що під терміном «шум» розуміють будь - який неприємний або небажаний звук або сукупність звуків, що заважають сприйняттю корисних сигналів, що порушують тишу, зумовлюють шкідливий або дратівливий вплив на організм людини, знижують працездатність. Шум - це голосний звук, що викликає неприємне почуття та негативно впливає на фізичний та психологічний стан людини, змінюючи при цьому його поведінку. На основі досліджень фахівців виявлено дію шуму на організм людини. Патогенна дія шумів різноманітна та до кінця не вивчена. Шуми турбують, дратують людину і можуть спричинити шкоду здоров'ю.

Велика кількість звукових сигналів, що поступають до кори головного мозку, викликають переживання, страх, передчасну втому. Дія шуму на людину виражається в широкому діапазоні - від суб'єктивного роздратування до об'єктивних змін в центральній нервовій системі, органах слуху, серцево - судинних та ендокринній системах. Багатолітня дія шуму призводить до порушення органів слуху. На основі цих досліджень було сформовано графік шкідливих впливів від зони аеродромів і аеродромів на стан людини, з якого виявилось що найбільший техногенний вплив – це шумовий вплив [2].

Слід відзначити, що населення відрізняється великою розбіжністю по характеру реакцій на шум. Виявлено, що надчутливих людей до шуму 30%, людей з нормальною чутливістю 60%, безчуттєвих 10%. Кожна людина

сприймає шум по-різному. Багато залежить від віку, темпераменту, стану здоров'я, навколишніх умов. Авіаційний шум - це шум, що створюється роботою двигунів та аеродинамічними характеристиками повітряного судна. Авіаційний шум та вібрації є джерелом зовнішнього техногенного акустичного забруднення за Державними санітарними правилами планування та забудови [5].

Підсумовуюче все вище викладене, треба зауважити що створення великих об'єктів на зразок виставково-музейних комплексів, а саме будівель тимчасового перебування людей буде зменшувати шкідливий вплив вібрації та шуму за рахунок створення штучного бар'єру на перетині з шумовою зоною. Великі і протяжні за функціонально-планувальним вирішенням виставкові об'єкти авіації мають оточувати і закривати навколишню житлову забудову, формуючись навколо межі шумової зони від злітно-посадової смуги аеродромів та аеропортів.

Список літератури:

1. Семикіна О.В. Архітектура бізнес-центрів в системі аеропорту (на прикладі об'єктів громадянської авіації України): дис. ...доц. архітектури: 18.00.02 / (КНУБіА) / Київ 2003р.
2. Авдєєва Н.Ю. Питання проектування житлових будинків у комплексі з об'єктами обслуговування на територіях, наближених до аеропортів /: дис. ...канд. архітектури: 18.00.02 / НАУ/Одеса.
3. СНиП 2.05.08-85. Аэродромы. – М.: ЦИТП Госстроя СССР, 1985. –59 с.
4. Розрахунки по визначенню зон обмеження забудови та санітарно- захисних зон в прилеглий до аеродрому аеропорту КИЇВ (Жуляни) території: Звіт про НДР. УКРАЕРОПРОЕКТ: Керівник М.І.Белов. Інв.№3148. -К., 2005. -77 с.
5. Державні санітарні правила планування та забудови населених пунктів. №173. - Чинний від 19.06.96. –К.: Міністерство охорони здоров'я України, 1996. -72 с.
6. Музей технологій : історія, досвід, перспективи. Матеріали II Міжнародної науково-технічної конференції 26-29 травня 2010 року. К: Вид-во Національного авіаційного університету НАУ.

Аннотація

В статье определены и описаны техногенные факторы которые влияют на возникновение и развитие выставочно-музейных авиационных комплексов. Проанализирована актуальность их строительства на территории Украины на основе рассмотренного техногенного аспекта.

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

Abstract

This article defines and describes the man-made factors affecting the occurrence and development of exhibition and museum aviation. Had been analyzed the relevance of their building in Ukraine on the basis of the considered technological aspect.

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

УДК 72.03 (100)(045)

Л.Р. Гнатюк,

к.арх., доцент ККТД

М.Л. Драга,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ОСОБЛИВОСТІ СТИЛЮ ДЕКОНСТРУКТИВІЗМ

Анотація: стаття присвячена дослідженню та формуванню архітектури в стилі деконструктивізм. Дослідження проведене на зразках сучасних будівель, житлових комплексів. Виявлені особливості архітектурних форм та композиційної побудови споруд в стилі деконструктивізм. Розглянуто проекти найбільш відомих представників

Ключові слова: архітектурні форми, пропорції, художній зміст, художній образ, конфлікт, реконструкція.

Постановка проблеми. Стрімкий рух сучасного дизайну породжує можливості у створенні нових течій та стилів. На сьогоднішній день архітектура та дизайн виконують не лише практичні та функціональні задачі, але прагнуть задовільнити естетичний аспект життя. В процесі перетворення оточуючого світу – природного середовища життєдіяльності, відбувається формування та становлення нових течій в архітектурі, які на сьогодні є ще мало вивченими.

Аналіз останніх досліджень. Ільїн І.П. в роботі «Постструктуралізм. Деконструктивізм. Постмодернізм» на матеріалі теоретико-естетичних, філософських, літературно-критичних праць вчених США, Франції, Великобританії дає узагальнюючу картину становлення і розвитку постструктуралізму як естетичної концепції, деконструктивізму як методу аналізу художнього твору, сформованого на основі постструктуралізму, і постмодернізму – особливого умонастрою, що виник з постструктуралістських і деконструктивістських естетичних практик.