

УДК 725.39

Семикіна О. В.

*кандидат архітектури**доцент кафедри інформаційних технологій в архітектурі КНУБА*

АРХІТЕКТУРА ПЕРШИХ РАДЯНСЬКИХ АЕРОПОРТІВ

Анотація: в статті розглянуті проблеми формування та розвитку перших радянських аеропортів, які було збудовано до Другої світової війни.

Ключеві слова: аеропорт, аеродром, аеровокзал, авіаційні пасажирські перевезення.

Перші спроби авіаційних пасажирських перевезень у Російській імперії почались ще до початку Першої світової війни. Але, як і усюди в Європі, це були експериментальні намагання використання новітньої техніки, яка мала невеликі можливості для задоволення потреб тогочасного суспільства у швидкісному та надійному транспорті. Висока собівартість, відносна не висока швидкість та велика не безпечність авіаційних перевезень ні як не могли зробити з перших літаків транспорт, який міг би змагатись з тогочасними фаворитами транспортних перевезень – потягами та пароплавами.

Літаки активно використовувались для військових дій у Першу світову та Громадянську війни. По завершенню Громадянської війни радянський уряд зрозумів потенціал розвитку цивільної авіація задля збереження кадрів пілотів та технічного персоналу, а також необхідність збереження та розвитку матеріально технічної бази авіації загалом.

Але було і деяке протиріччя яке не давало повноцінно розвиватися радянський цивільній авіації. Такий розвиток мав би спиратися на свободу пересувань людини, але в Радянському Союзі це було не можливо. Тому реального зростання авіаційного пасажиропотоку, яке спостерігається в розвинених країнах з 1925 до 1939 роки в країні не було. Авіаційне сполучення використовується для доставки радянських газет та журналів, перевезення важливих чиновників та різного роду кур'єрських доставок та за іншими господарськими потребами (обробка сільськогосподарських угідь від шкідників). Можливо так висловиться, що кожний пасажир авіаліній у Радянському Союзі це VIP пасажир, не кожна людина мала можливість купити квиток та полетіти. Та все ж таки розвиток цивільних аеропортів відбувався.

Перші радянські аеропорти це земляни аеродроми з декількома службовими будівлями. Про відсутність значних пасажирських перевезень свідчить співвідношення розмірів технічних будівель обслуговування літаків та приміщень для пасажирів. Так наприклад, у 1924 р. в аеропорту Харькова

відкрито перший у Радянському Союзі залізобетонний ангар для обслуговування літаків, що мав площу 2000 м², в якому передбачалось приміщення для очікування 10-12 пасажирів. На весні 1926 року відкривається повітряна станція Катеринослава (Дніпра), контора якої розташовується на приватній квартирі «в тітки Сердюк». Загалом обслуговування пасажирів відбувалось у приміщеннях всередині ангарів або у так званих аеростанціях. Всередині двадцятих років на українських аеродромах Одеси, Єлісаветграда (Кропивницький), Полтави та інших міст були побудовані аеростанції. Їх об'ємно-просторове рішення можливо уявити якщо розглянути типовий проект аеростанції Н.В. Кожев'їна. Це була невеличка одноповерхова дерев'яна споруда, яка мала симетричне планування, де у лівому крилі знаходились адміністративні та технічні приміщення, а у правому – приміщення для пасажирів, що містили пасажирський зал (20 м²) та буфет (20 м²) і санвузли. Цікаво що кімната відпочинку пілотів була більш ніж пасажирська зала, її площа складала 25 м². Загальна площа будівлі була близько 300 м².

Якщо звернутися до історії створення першого аеродрому у Києві, вона є більш складною. Перший аеродром у Києві було відкрито у 1909 році на базі іподрому в районі Брест-Литовського проспекту (Проспект Перемоги). На весні 1923 року розглядується питання про створення в Києві стаціонарного аеропорту. Пропозиція по використанню існуючого військового аеропорту на Посту-Волинському була відхилена, тому що ділянка знаходилась далеко від меж тогочасного міста, більш прийнятними визнано ділянки на Сирецькому полі та на вже згаданому іподромі. У 1933 році було побудовано новий аеродром у Броварах, який було знищено у перші дні війни німецькою авіацією.

Схожий вигляд з українськими тогочасними аеропортами мали аеропорти інших союзних республік, що було побудовано в Тбілісі, Баку, Різі, Омську, Новосибірську, Казані, Кемерові, Горькому та інших.

Більш значні аеропорти було побудовано у радянській столиці Москві. Першим був аеродром «Центральний», який засновано на базі аеродрому на Ходинському полі, ще у червні 1910 року. Першим його призначення було військово-літне поле, яке мало шість ангарів для аеропланів. З травня 1922 року з аеродрому «Центральний» почали виконувати міжнародні пасажирські перевезення до Кенігсберга та Берліна, в наступному році було відкрито внутрішні авіалінії до Нижнього Новгороду. Також на базі аеродрому була розпочата дослідна та випробувальна діяльність авіації. У листопаді 1931 року було відкрито першу у СРСР будівлю аеровокзалу. Будівля аеровокзалу мала стилістичні ознаки конструктивізму та немала декору. Проект аеровокзалу (арх. Веліковський та Зарубін) було відзначено першою премією на конкурсі Московської архітектурної спілки, також спілки «Доброліт». Будівля мала

вигляд розпластаного двохповерхового асиметричного об'єму, при подальшому будівництві будівля повинна була стати симетричною. У центральній частині будівлі та лівому крилі безпосередньо розташовувався аеровокзал, а у правому крилі знаходилось Головне управління цивільної авіації. Аеровокзал обслуговував міжнародні та внутрішні рейси за простішою централізованою схемою. Також у святкові дні на аеродромі проводились різні авіаційні свята з великою кількістю глядачів. Задля їх комфорту було передбачено наскрізний прохід між привокзальною площею та пероном, широкий балкон на другому поверсі та пласка експлуатована покрівлі, з яких було добре видно літне поле. Загальна корисна площа будівлі була 5300 м², будівельна кубатура 22 тисячі м³. У 1936-37 роках, на цьому аеродромі, була створена перша бетонна посадкова смуга, що відзначило перехід у радянській практиці будування аеропортів від земляних, переважно круглих, літних полів до визначених за напрямком вітру злітних смуг. У 1938 р. до аеропорту підведена гілка метро зі станцією «Аеропорт», що поліпшило сполучення з міською інфраструктурою. Після війни аеровокзал Центральний було реконструйовано, та він використовувався за іншим призначенням, як дослідний аеродром для різних видів авіаційної техніки. Пасажирські рейси з нього було переведено до аеропортів Биково та Внуково.

Перед війною було також побудовано аеропорт Ленінграда, зараз це аеропорт Пулково. Перший аеродром на цьому місті було відкрито 24 червня 1932 р., він мав назву аеродром «Шосейний» за назвою залізничної станції що була розташована поблизу. Проектуванню аеровокзалу Ленінграду було приділено багато уваги, було оголошено конкурс на проект будівлі. Надійшло більш ніж 30 проектів, першу премію отримав проект арх. Шепілевського, який було прийнято за основу для подальшого проектування. Будівництво було завершено у 1941 році. Досвід який було набуто в процесі проектування аеропорту Ленінград було використано при проектуванні проекту аеропорту Внуково.

Аеропорт Внуково — один із старіших аеропортів Москви, будівництво розпочато у 1937 році в зв'язку з перевантаженістю аеропорту «Центральний» та відсутністю території для подальшого його розвитку. Побудований перед самим початком війни аеровокзал Внуково повторював принципове архітектурне-планувальне рішення аеровокзалу Ленінграду. Будівля мала дуже компактний двохповерховий об'єм з симетричною структурою що включала забудовані по периметру відкриті дворики. Пізніше будівля не одноразово підвергалась реконструкції та розширювалась, таким чином стала характерним прикладом поетапного розширення аеровокзалу у радянській практиці

будівництва аеропортів, але така практика була скоріш ситуативним вирішенням проблеми ніж задалегідь визначеним прийомом.

В цей період почалась наукова та проектна пошукова робота в галузі розвитку аеропортів. В жовтні 1934 р. була відкрита проектна контора ГУЦПФ, яка у подальшому перетворилась у головний проектний та науково-дослідний інститут галузі - «Аеропроект». Одним з провідних спеціалістів того часу Н.В. Кожевіним було проведено дослідження по узагальненню радянського та закордонного досвіду проектування аеропортів та запропоновано перший типовий проект аеростанції. До війни цим архітектором було опубліковано дві книги, що містили дослідження, які підсумовували досвід тогочасного розвитку радянських та закордонних аеропортів.

Порівняльний аналіз першого етапу розвитку аеропортів та аеровокзалів за кордоном та у Радянському Союзі свідчить про наявність де яких спільних тенденції та де яких суттєвих розбіжностей:

- у генплані це є повсюдний перехід від злітного, здебільшого круглого поля, до чітко визначених злітно-посадкових смуг, перехід від ґрунтового до бетонного покриття. Це явище приблизно синхронно відбувається як у Радянському Союзі так і за кордоном;
- якщо за кордоном вже формується важливий об'ємно-планувального елементу аеропорту - башта контрольна - диспетчерського пункту (КДП) то у радянських аеропортах її вигляд ще мало визначено;
- в радянських аеропортах ще дуже погано розвинена система радіолокаційного забезпечення польотів;
- на відміну від закордонних аеропортів в радянських аеропортах не надається увага безпеці пасажирів на пероні, тому що реальний пасажиропотік ще не є значним;
- через незначний потік пасажирів у Радянському союзі не постає питання формування чітко визначених централізованих або децентралізованих функціональних схем обслуговування пасажирів, усе обслуговування у радянських аеропортах того часу відбувається за централізованою схемою, також немає потреби у розподілі пасажирів на декілька просторових рівнів обслуговування, не йдеться мова про розвиток додаткових комерційних приміщень обслуговування;
- у стилістиці радянських аеровокзалів, на відміну від закордонних немає не якого різноманіття. Це або майже «хатинки» у не великих аеропортах, або це будівлі сталінського ампіру

побудовані майже одночасно у тридцятих роках, виключенням є конструктивістка будівля аеропорту «Центральний».

Можливо констатувати значне відставання у теорії та практиці будівництва аеропортів першого періоду у Радянському Союзі порівняно з флагманами цього розвитку - Європою та США. Цей відрив зумовлено участю тільки держави у сфері цивільних перевезень та її не зацікавленістю саме у пасажирських перевезеннях літаками, від цього обмеження фінансування та вузькості постановки питань, що сповільнює розвиток галузі. Тенденція відставання, для радянських аеропортів, почне поступово змінюватися тільки після Другої світової війни.

Література

1. Горяшко А.М. Гражданская авиация Украины: - Киев, Техника, 1982. – 144с.
2. Кожевин Н.В. Архитектура и проектирование аэропортов гражданской авиации: - М., изд-во Академии архитектуры СССР, 1941.- 238 с.
3. Ляховецкий М.Б., Пузынин Р.Г. Крылья республики: - Киев, Техника, 1973. - 176 с.
4. Писков М.Г. Аэровокзальные комплексы аэропортов: - М., Воздушный транспорт, 1983. - 158с.
5. Семикіна О.В. Етапи розвитку архітектури аеропортів // Архітектура: Збірка наукових праць, - К.: ЗНДІЕП, 1996. – С.90-96.

Аннотация

В статье рассмотрены проблемы формирования и развития советских аэропортов перед Второй мировой войной.

Ключевые слова: аэропорт, аэродром, аэровокзал, авиационные пассажирские перевозки.

Abstract

The article considers the problems formation and progress airports before Second world wars.

Keyword : airport, airfield, terminal passenger, aviation transport.