

УДК 725.398:69.07(043.2)

ОБОЛОНКИ ПОДВІЙНОЇ ДОДАТНЬОЇ КРИВИЗНИ В АРХІТЕКТУРІ БУДІВЕЛЬ ТРАНСПОРТНИХ ВУЗЛІВ КИЄВА

Агеєва Галина Миколаївна, канд. техн. наук, с. н. с., доцент

Національний авіаційний університет,

e-mail: gala.agieieva@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0001-9376-8753>

Транспортні вузли є складовими міст, виконують роль їх візитівок. Вони являють собою, у більшості випадків, зразкові архітектурно-конструктивні та інженерно-технологічні рішення будівель та споруд громадського, транспортного та виробничого призначення відповідного періоду будівництва.

Для періоду забудови Києва 1950-1970 років це – Приміський залізничний вокзал (1954), станції метро «Вокзальна», «Університет», «Хрещатик», «Арсенальна», «Дніпро» (1960), Річковий вокзал (1961), Центральний автовокзал (1961), аеровокзал (нині – термінал В) у Міжнародному аеропорту «Бориспіль» (1965) та ін.

Серед цих об'єктів транспортної інфраструктури є такі, архітектурні та конструктивні рішення яких віддзеркалюють відповідний період, для якого використання збірних залізобетонних оболонок для перекриття великопрогонних об'єктів зальних приміщень було новим.

Це, насамперед, два об'єкта, побудовані за проектами авторських колективів під керівництвом архітектора А. В. Добровольського («Київпроект»): аеровокзал у Міжнародному аеропорту «Бориспіль» та надземний вестибюль станції метро «Хрещатик».

Проектування та будівництво аеровокзалу відбувалось у другому післявоєнному періоді аеропорту будівництва (1956-1965 роки). Він характеризується вираховуванням перспектив розвитку авіаційних перевезень. За пропускнуою спроможністю – 1600 пас/год – він належав до групи великих аеровокзалів, мав простішу лінійну форму у плані, був заблокованим з цехом бортового харчування, командно-диспетчерським пунктом та ін.

Подальша перспектива розвитку аеропорту передбачала будівництво додаткової посадкової галереї у напрямку перону; будівництво II та III черг аеровокзалу з забудовою привокзальної площі по периметру (не реалізовані рішення). При цьому аеровокзал II черги повинен був розташовуватися паралельно аеровокзалу I черги та мати аналогічне рішення, дзеркально віддзеркалюючи його.

Архітектурно-планувальні, інженерні та технічні рішення забезпечували аеровокзалу I черги роль домінанти забудови та привабливість для відвідування прихильниками авіації. Два рівня дозволяли розподілити потоки пасажирів та відвідувачів аеровокзалу, відокремити зал очікування на другому рівні. З боку перону існувала відкрита оглядова тераса, розміри, людино-ємність та доступність якої забезпечували можливість її масового відвідування. Для цього

передбачалися входи та пандуси з боку привокзальної площі та перону. Ці елементи будівлі та вихід з залу очікування аеровокзалу з часом були ліквідовані.

Ядром композиції будівлі протяжністю 240 м був дворівневий об'єм розмірами у плані 48x48 м для розміщення операційних залів, залів очікування, допоміжних приміщень.

Для перекриття цього об'єму використана збірна залізобетонна оболонка подвійної додатньої кривизни прямокутної форми розмірами 50,9 м x 57,6 м (з урахуванням нахилених контурних вітражів). Оболонка покриття обперта на опорний сталеве залізобетонний контур, встановлений на оголовки залізобетонних колон, розташованих у плані кроком 6,0 м.

Оболонка виконує активну роль у формуванні просторового образу будівлі. Стріла підйому 8,9 м дозволяє організувати значний за висотою та обсягом зал очікування у рівні другого поверху та забезпечити його природне освітлення з чотирьох сторін. Торцеві (вертикальні) фасади мають часткове природне освітлення у рівні другого поверху. Головний фасад з боку привокзальної площі та фасад з боку перону мають похилі поверхні зі значною за площею системою вітринного скління.

Як наслідок, будівля працює «на просвіт», що дозволяє візуально знизити масивність конструктивного рішення композиційного ядра та забезпечити його роль у формуванні художнього образу. У нічний час штучне освітлення внутрішніх приміщень аеровокзалу створювало не менш яскравий образ, який був довгі роки візитівкою аеропорту.

Для посилення візуального та психологічного ефекту для сполучення першого та другого поверхів використаний широкий пандус, якій також реалізовував думку авторів – шлях до неба починається з землі (з залів очікування аеровокзалу). А. В. Добровольський в бесіді зі студентом – дипломником Факультету аеропортів КПЦА 1983 року казав: «..Пасажири, підіймаючись по пандусу отримують відчуття зльоту. Вони бачать над собою не стелю, вони бачать небо!».

До 2012 року будівля аеровокзалу виконувала роль головних «повітряних воріт» Києва та держави. Під час декількох реконструкцій та модернізації терміналу оболонка не втратила своє первісне призначення, але пандус та оглядова тераса були демонтовані (що, до речі, в своєму дипломному проєкті ще в 1983 році відтворив згаданий вище студент, запропонувавши нову ефективну технологічну схему обслуговування пасажирських перевезень).

Аналіз архівних матеріалів, проєктних рішень свідчить про те, що оболонка покриття аеровокзалу «Бориспіль» є реплікою оболонки покриття будівлі надземного вестибюля станції метро «Хрещатик», також побудованого за проєктом архітектора А. В. Добровольського («Київпроєкт») та введеного в експлуатацію шостого листопада 1960 року.