

## СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ОТЕЧЕСТВЕННОГО И ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА СОЗДАНИЯ ДОСТУПНОСТИ АЭРОВОКЗАЛОВ

Лютая Д.С.

*Научный руководитель – Лазовская Н.А*

Белорусский национальный технический университет,  
Минск, Беларусь

В современном мире создание универсальной среды, в которой может осуществляться жизнедеятельность человека с любыми потребностями, при проектировании общественных зданий – обязательное условие. Многократно было доказано, что нивелирование барьеров требует гораздо больших вложений как финансовых, так и инженерных, чем изначально созданная доступная среда. Однако мы часто наблюдаем такие ситуации, когда мы не имеем достаточно возможностей для того, чтобы создать подобную универсальную среду и вынуждены работать с тем, что уже когда-либо было построено.

*Аэровокзал* или *терминал аэропорта* — здание для обслуживания пассажиров воздушного транспорта и операций с багажом; обычно в аэропортах.

Опыт проектирования таких крупных объектов, как железнодорожные вокзалы, аэровокзалы и автовокзалы в Республике Беларусь, так же как и в прочих странах постсоветского пространства, пришел именно из проектной практики Советского Союза. Идеологическое направление того государства было таково, что люди в большинстве своем здоровы и вряд ли им потребуется какая-либо поддержка среды. Большой акцент был направлен на форму, масштабность, функциональность и грандиозность этих объектов. Рассматриваемый мной в данной работе аэровокзал Минск-2 был открыт в 1993 году. Конечно, не идет речь о том, чтобы полностью создать в этом объекте универсально доступную среду, однако, на примере третьего терминала международного аэровокзала «Нарита» в Токио, проведен анализ каким образом при помощи минимальных затрат сделать пребывание людей в пространстве аэровокзала значительно комфортнее.

Доступность должна осуществляться непосредственно начиная от самого входа в здание, а также затрагивать такие немаловажные аспекты как горизонтальные и вертикальные перемещения, обеспечение комфорта в часы ожидания, посещения санитарных комнат, пунктов общественного питания.

## Международный аэропорт Нарита в Японии



Рисунок 1. Главный вид на международный аэропорт «Нарита» в Японии

При постройке самого нового 3 Терминала аэропорта «Нарита» сосредоточились на создании недорогого аэропорта с точки зрения архитектуры и дизайна интерьера.

Бюджет на строительство этого терминала составлял примерно половину от обычной суммы. Из-за затрат не удалось установить типичные движущиеся дорожки или световые вывески. Вместо этого, чтобы предложить захватывающую прогулку, которая легка для ног, дизайнеры внедрили беговые дорожки, используемые для легкой атлетики (Рис.2), и добавили вывески для удобного руководства. Такие приемы создают не только больше свободного пространства, но также более доступную среду для всех посетителей. На пути не встречается лишней мебели, мелких деталей, острых углов (Рис. 3). Пространство организовано легко и комфортно. Направления разделены цветами, указательные обозначения крупные и контрастные, проходы достаточной ширины для удобного передвижения даже на кресле-коляске, помещения просторные и хорошо освещены.

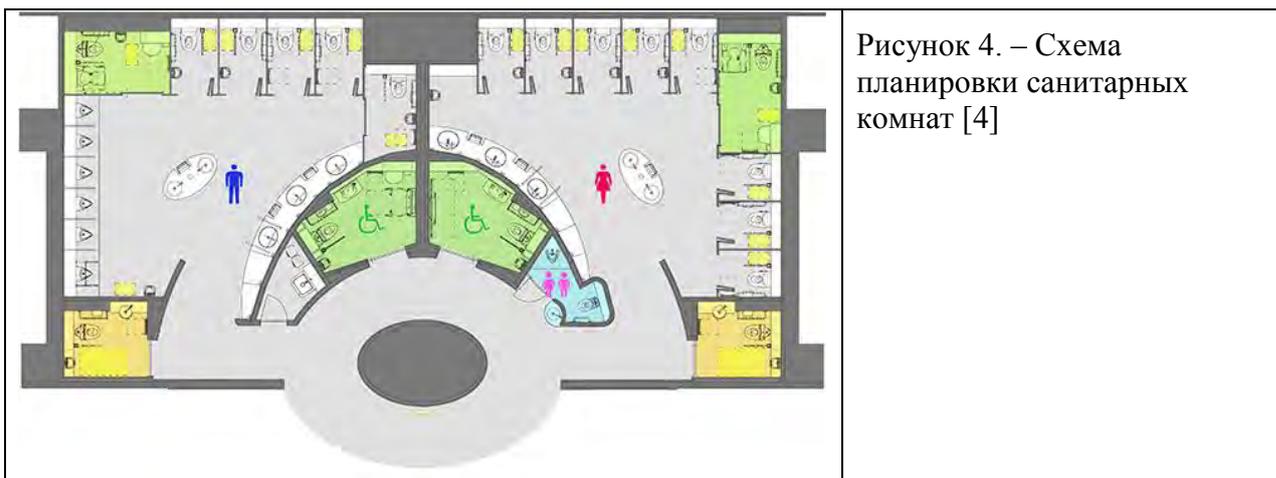


Рисунок 2. – Пример использования беговых легкоатлетических дорожек



Рисунок 3. – Пример используемой мебели

Также немаловажным фактором доступности среды является непосредственная доступность санитарных комнат (Рис. 4), т.к. эту часть общественного пространства посещают люди любых возрастов и с разными потребностями. В аэропорту «Нарита» присутствует «дизайнерский» туалет, в котором предусмотрено с точки зрения антропометрии свободное перемещение и нахождение людей с любыми потребностями и возможностями, как например, человек с чемоданом или коляской. Присутствуют два туалета для инвалидов (мужской и женский), в котором установлено все необходимое оборудование. Также есть комнаты матери и ребенка, один детский туалет и две кабинки для пожилых людей.



## Аэровокзал Минск-2

Как можно видеть на данных изображениях, создание доступной и понятной среды – задача достаточно простая. В качестве интересного решения для аэровокзала Минск-2 можно также предложить подобные направляющие покрытия, которые несколько разнообразят серую плитку, которая сейчас покрывает пол. Это позволит проще ориентироваться людям с особыми потребностями по зрению и особенностями собственного понимания в пространстве, поскольку планировка здания достаточно сложная, а справочная служба находится на третьем этаже вокзала перед стойками регистрации №22 и №23. Нередки такие случаи, когда попадая в незнакомую среду, если, например, человек летит в первый раз или же человек первый раз попадает в страну, ему достаточно сложно ориентироваться в пространстве того или иного вокзала. Такие цветовые выделения покрытия значительно облегчают ориентацию. Плюс, также, если добавить немного условных обозначений или на покрытиях или на табличках, которые будут размещаться, например, на стенах можно практически полностью избавиться от необходимости задавать какие-либо вопросы.

Второй момент, который бы хотелось рассмотреть в отношении аэровокзала Минск-2 – это большое количество преград на путях движения. Начиная от жесткой металлической мебели (Рис. 5) и заканчивая расположением сувенирных магазинов и пунктов питания. Конструктивная

система самого вокзала – каркасная, что подразумевает собой наличие колонн в залах, что уже составляет преграду для людей с особыми потребностями по зрению. Мебель, которая там находится, представляет собой металлические стулья, о которые крайне легко повредиться, вне зависимости от потребностей и возможностей. Будь то нарушение опорно-двигательного аппарата человека или просто громоздкий чемодан, который способствует тому, что вы просто зацепились за этот стул. Как мы видим, на фотографиях терминала «Нарита», мебель представляет собой цельные мягкие прямоугольные призмы. Это удобно по нескольким параметрам: первое, вы никогда не зацепитесь за ножку подобного диванчика, поскольку она скрыта. Второе, даже если вы зацепили каким-либо образом подобный стул, то это не принесет вам никаких неудобств.



Рисунок 5. – Примеры мебели в аэровокзале Минск-2



Рисунок 6. – Примеры организации общественного пространства

Если говорить о расположении сувенирных магазинов и пунктов питания, то стоит отметить, что некоторые магазины в целом будет лучше ликвидировать, поскольку они занимают необходимое человеку пространство (Рис. 6). Например, такая ситуация, когда витрина магазина стоит прямо напротив входа в аэровокзал. В холодное время года люди, которые ожидают такси или любой другой транспорт предпочитают оставаться в теплом здании, что соответственно требует значительного пространства. Также это не отменяет того факта, что мимо этого входа будут проходить люди, которым просто нужно перейти на другой терминал. Ширина пути, которая остается после устройства магазина, его витрины и кармана для ожидания не соответствует комфортной ширине пути двухстороннего движения. Или, как представлено на данном фото, ширина пути двухстороннего движения, при условии того, что на стульях будут сидеть люди с каким-либо количеством вещей, не соответствует комфортной.

Некоторые пункты питания требуют отдельного внимания, поскольку просто размещают столы и стулья в открытом пространстве, без каких-либо перегородок или предупреждений (Рис. 7). Иные, напротив, отгораживают

свои столы невысокими перегородками и столбами, однако формируя при этом острые углы, о которые достаточно легко получить травму.



Рисунок 7. Фото зала ожидания вокзала

Далее, третий пункт, на который необходимо обратить внимание – санитарные узлы. Проект аэровокзала создавался в 80-ые годы, а как уже упоминалось выше, тогда было необходимо максимально функционально использовать пространство, поэтому сейчас мы имеем достаточно тесные кабины в стандартных санитарных узлах, не говоря о том, чтобы иметь отдельные туалеты для детей или тому подобные вещи для большего комфорта. Хотя, на первом и третьем этаже, как в зоне вылета, так и в зоне прибытия мы имеем санитарные узлы для людей с особыми потребностями.

Подводя итоги, хочется сказать о том, что аэровокзал Минск-2 впечатляющее, большое и наполненное светом пространство. В нем достаточно приятно находиться, однако есть вещи, благодаря которым он может стать значительно лучше и гораздо более доступным.

#### *Литература*

1. Википедия [Электронный ресурс]: [ru.wikipedia.org/wiki/Нарита\\_\(аэропорт\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Нарита_(аэропорт)). – Электронные данные. – Режим доступа: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/0/0f/The\\_night\\_view\\_of\\_Tokyo\\_Narita\\_Airport\\_Terminal\\_1.JPG/405px-The\\_night\\_view\\_of\\_Tokyo\\_Narita\\_Airport\\_Terminal\\_1.JPG](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/0/0f/The_night_view_of_Tokyo_Narita_Airport_Terminal_1.JPG/405px-The_night_view_of_Tokyo_Narita_Airport_Terminal_1.JPG). – Дата доступа : 01.05.2019;
2. Urdesign [Электронный ресурс]: [www.urdesignmag.com/architecture/2015/04/10/narita-international-airport-terminal-3-tokyo/](http://www.urdesignmag.com/architecture/2015/04/10/narita-international-airport-terminal-3-tokyo/). – Электронные данные. – Режим доступа: <https://www.urdesignmag.com/wordpress/wp-content/uploads/2015/04/2-narita-international-airport-terminal-3-tokyo.jpg>. – Дата доступа : 01.05.2019;
3. Urdesign [Электронный ресурс]: [www.urdesignmag.com/architecture/2015/04/10/narita-international-airport-terminal-3-tokyo/](http://www.urdesignmag.com/architecture/2015/04/10/narita-international-airport-terminal-3-tokyo/). – Электронные данные. – Режим доступа: <https://www.urdesignmag.com/wordpress/wp-content/uploads/2015/04/3-narita-international-airport-terminal-3-tokyo.jpg>. – Дата доступа : 01.05.2019;
4. Aviation wire [Электронный ресурс]: [www.aviationwire.jp/archives/126640](http://www.aviationwire.jp/archives/126640). – Электронные данные. – Режим доступа: [https://www.aviationwire.jp/wp-content/uploads/2017/08/170629\\_naa\\_toilet\\_01-640.jpg](https://www.aviationwire.jp/wp-content/uploads/2017/08/170629_naa_toilet_01-640.jpg). – Дата доступа : 01.05.2019;
5. Национальный аэропорт Минск [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://airport.by/3dtour/>. – Дата доступа : 01.05.2019;

6. Хойніцкія навіны [Электронны ресурс]: Режим доступа: <http://www.hoiniki.by/wp-content/uploads/2019/01/%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82-%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D1%8C-%D1%84%D0%B0%D1%8D%D1%82%D0%BE%D0%BD23-300816-1.jpg>. – Дата доступа : 01.05.2019;

УДК 72.012.6

## **АРХИТЕКТУРНАЯ ПОЛИХРОМИЯ БЕЛАРУСИ XVI – XVIII ВВ. (НА ПРИМЕРЕ АРХИТЕКТУРНЫХ СТИЛЕЙ: БАРОККО, КЛАССИЦИЗМ И АМПИР)**

Мартыненко С.С.

*Научный руководитель – Литвинова А.А.*

Белорусский национальный технический университет,  
Минск, Беларусь

Данная статья является результатом работы, выполненной по программе исследований, проводимых в рамках студенческого кружка НИРС «Архитектурная колористика и цветовой дизайн» под руководством заведующей кафедрой «Дизайн архитектурной среды» Литвиновой А.А.

Задачами данного исследования является рассмотрение региональных особенностей формирования архитектурной полихромии Беларуси XVI – XVIII вв. на примере архитектурных стилей: барокко, классицизм и ампир.

Во второй половине XVI в. в белорусской архитектуре появляются сначала элементы ренессанса, а затем барокко. Этот период отмечен использованием художественных росписей в архитектурных объектах. Возникает понятие декоративности. Цвет задается формой и структурой архитектуры.

В период появления классицизма расширилась цветовая палитра. Это связано с массовыми градостроительными работами. Рост городов, расширение палитры строительных и отделочных материалов, появление искусственных пигментов привели к необходимости использования более разнообразной палитры цветов.

Стиль ампир характерен тем, что начинают использовать в архитектурной полихромии более контрастные сочетания цветов. При этом объекты, появившиеся в этот период, неплохо гармонировали со сложившейся цветовой гаммой деревянной архитектуры.