

інших митців надихали його до ще більшої праці, глибокого вивчення особливостей їх творчості.

З великою шанобливістю В.В.Чепелик ставився до вивчення пам'яток українського архітектурного стилю (модерн) в Києві, Полтаві, Дніпропетровську, Одесі, Львові та інших містах України.

Доробок вченого складають наукові праці, посібники, дисертаційні роботи його учнів, педагогічна праця, малюнки, проекти, які є зразком великої працездатності і розуміння важливості вивчення історичної спадщини свого краю.

О.І. Єжова,

*асистент Київського національного університету
будівництва і архітектури*

ОСНОВИ АВТОРСЬКОЇ МЕТОДИКИ ПРОЕКТУВАННЯ ПІДЗЕМНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ СТОЯНОК

Вивчення функціональної та об'ємно-планувальної організації підземних автостоянок свідчить про те, що формування даного простору нерозривно пов'язано із особливостями проектування різноманітних типів житлових будинків та комплексів. Містобудівна практика свідчить, що в останній час з'явилися деякі теоретичні та практичні пропозиції щодо покращення методики проектування окремих типів житлових комплексів та відповідних підземних стоянок.

Разом з тим ці пропозиції розрізнені та не являють собою єдиної системи. Більшість проектних розробок підземних автостоянок впроваджуються при будівництві житлових комплексів незалежно один від одного, мають різні архітектурно-планувальні, технологічні та конструктивні схеми, що заважає подальшому удосконаленню комплексної забудови жилих утворень.

Головною метою методики повинні бути не окремі споруди (стоянки), а система максимально уніфікованих просторових модулів, на основі яких створюються універсальні блоки, які є основою формування груп та комплексів. З безлічі архітектурно-планувальних рішень стоянок необхідно отримати оптимальні, універсальні та уніфіковані об'ємно-планувальні та конструктивні рішення, що дозволить створити якісний рівень проектування.

Методика проектування підземних автостоянок повинна засновуватися на чотирьох взаємопов'язаних рівнях уніфікації:

- I рівень – “модуль” – це система взаємопов'язаних конструктивно-планувальних модулів;
- II рівень – “блок-модуль”, що є головним базовим елементом уніфікації функціонально-планувальних параметрів стоянок;

- III рівень – “група” - передбачає просторове багатоваріантне компонування “блок-модулів” на основі композиційних прийомів блокування;
- IV рівень – “комплекс” - передбачає функціонально-просторову оптимізацію “блок-модулів” і “груп” на основі введення об’єднуючих просторових конструктивних елементів з метою досягнення цілісності та комплексності забудови.

За запропонованою методикою об’єкти проектування не типізуються, а створюється уніфікація параметрів на всіх рівнях проектування. Так, уніфікація “модуля” зводиться до визначення його похідних параметрів, “блок-модуля” - до визначення функціонально-планувальних параметрів, “групи” уніфікуються за композиційними прийомами розміщення “блок-модулів”. Виявлення необхідних параметрів “блок-модулів” повинно базуватися на параметрах, що задаються функціональними процесами.

Кінцевий елемент проектування “комплекс” – це не тільки цілісний об’єм або група взаємопов’язаних блок-модулів, а й архітектурно організований простір, в якому сполучаються закриті та відкриті простори. Відкриті комунікаційні площі включають зони в’їзду та виїзду. Тому одним з важливих завдань проектування комплексу є створення гармонійного функціонального простору з урахуванням процесів, які в ньому відбуваються.

Пропозиції щодо методики проектування, відповідно до рівнів уніфікації, складаються з послідовного вирішення наступних завдань:

- визначення модульної системи побудови об’ємно-планувальних параметрів;
- розробка базового “блок-модуля” (місце стоянки автомобілю);
- визначення варіантів функціонально-планувальних рішень елементів “комплексу” (підземних автомобільних стоянок) на основі базового „блок-модуля”;
- розробка варіантів конструктивних систем для формування “блок-модулів”;
- розробка додаткової конструктивної системи з метою забезпечення об’єднання “груп” і “блок-модулів” у “комплекс”;
- забезпечення конструктивної можливості об’єднання житлового будинку з підземною автомобільною стоянкою.

Важливим етапом при проектуванні підземних автостоянок є вибір та визначення модульної системи, на основі якої будуються планувальні і конструктивні параметри об’єктів. Використання модульності має визначальне значення, створює передумови гармонійного перспективного розвитку об’єктів.

Модуль – величина, яка приймається як вихідна міра всіх частин архітектурного об’єму або простору. В будівельній галузі на Україні прийнята міжнародна єдина модульна система (ЄМС), яка має основний модуль – 10 см та похідні укрупнені модулі.

Модуль, як основний вимірник розмірів конструктивних елементів, повинен мати похідні модулі і базуватися на співвідношеннях функціональних та конструктивних параметрів.

Т.Ю. Іносова,

*старший викладач Київського національного університету
будівництва і архітектури*

ШКОЛА АРХІТЕКТУРНО-ХУДОЖНЬОГО ФОРМОТВОРЕННЯ XX СТОЛІТТЯ

На протязі віків в архітектурі зберігались усталені методи композиції, образи у вигляді традиційних стилів і відповідно орієнтовані архітектурно-педагогічні погляди, на яких будувалась практика підготовки нових поколінь проектувальників. Однак на рубежі XIX – XX століть відбувся перелом. Стрімкий науково-технічний прогрес і зміни соціально-суспільних умов змінили сформовані попередньою історією естетичні норми та художні принципи, що були побудовані на культурі класики, середньовіччя, пізніх віків, стилістичних напрямків XIX століття. Почалось формування принципово іншої архітектури – архітектури нового часу з огляду на нові обставини.

В загальному процесі створення сучасної художньої системи особливе місце займає внесок архітектурної школи, як виразника новаторських концептуальних формотворчих ідей відповідно до її головної функції відтворення професії. В цьому аспекті характерним було звернення сучасної школи формотворення до пропедевтичної моделі, яка передбачає виділення формалізованих засобів архітектурної діяльності у вигляді об'ємно-просторової композиції (ОПК) та використання їх як засобу творчого інструментарію в рішенні проектних задач з першого етапу професійної освіти. Ця модель не тільки внесла свій вклад в підготовку архітекторів нової формації, але і, звертаючись до основи архітектурного професіоналізму, відобразила радикальну зміну естетичних уявлень та розуміння самої суті візуального мистецтва, ролі художника в реаліях науково-технічного й соціального прогресу. В архітектурній пропедевтиці навчання спеціальності зливалось з прогресивною творчою практикою, що багато в чому обумовило народження оновленого образу сучасної архітектури. Саме тому її проблематика, виходячи далеко за рамки освітніх цілей та знаходячись в центрі професійних інтересів, суттєво впливала на загальний стан та розвиток архітектурної думки того часу.

Теоретичні основи раціоархітектури являються змістовною базою архітектурної пропедевтики школи Ладовського-Кринського-Докучаєва. Теорія архітектурних організмів складає ядро архітектурного метода І.Голосова. Архітектурне формотворення з позицій конструктивізму розроблювалось діячами ОСА – Гінзбургом, Весніними та їх колегами. Робота