
ТИПОЛОГІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ОГЛЯДОВИХ МАЙДАНЧИКІВ ЯК ОСЕРЕДКІВ СОЦІОКУЛЬТУРНОГО ПРОСТОРУ АЕРОПОРТІВ

Агєєва Г. М.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-653-9-19>

ВСТУП

Комплексне планування територій із урахуванням соціальних, економічних та екологічних факторів грає одну з ключових ролей у досягненні сталого розвитку суспільства.

Введення режиму воєнного стану для забезпечення національної безпеки, усунення загрози небезпеки державній незалежності України, її територіальній цілісності не призупиняє процесів подальшої інтеграції Цілії Сталого Розвитку у національну політику країни^{1, 2}.

Разом з тим, важкі наслідки військового урбіциду 2022–2026 років:

- загострюють проблеми післявоєнної відбудови та відновлення країни³, захисту об'єктів критичної інфраструктури, зокрема авіаційного транспорту^{4, 5};
- потребують пошуку та застосування новітніх підходів урбаністики і архітектури для реалізації концепції сталого розвитку, Національної транспортної стратегії, державних програм розвитку регіонів, промисловості, підприємств⁶, тощо.

¹ United Nations (UN). Resolution adopted by the General Assembly. 42/187. Report of the World Commission on Environment and Development. 11 December 1987. *UN Documents* : website. URL: <http://www.un-documents.net/a42-427.htm>. (Accessed : 12 January 2026).

² Харчук О.О. Сталій розвиток: економічний, екологічний і соціальний аспект. *Україна у глобальному світі* : монографія. Рига, 2020. С. 209–225.

³ Кіс Н. Ю., Тютюнникова Г. С., Несух М. М., Субота А. В. Проблеми інтеграції Концепції сталого розвитку в проекти просторового планування в Україні (частина 1). *Просторовий розвиток*. 2025. № 11. С. 383–396. DOI: <https://doi.org/10.32347/2786-7269.2025.11.383-396>

⁴ Кузнік А. Засади державної політики захисту об'єктів критичної інфраструктури в авіаційній галузі. *Академічні візії*. 2024. № 38. URL: <https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/1760>. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.15120105>

⁵ Проектування та будівництво аеродромних комплексів: монографія / Г. М. Агєєва, Л. Г. Гуртіна, О. М. Дубик та ін.; за заг. ред. В. В. Карпова. Херсон: Олді+, 2022. 336 с.

⁶ Про схвалення Концепції розвитку міжнародного аеропорту «Бориспіль» на період до 2045 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 8 травня 2019 року № 293-р / Кабінет Міністрів України. *Урядовий кур'єр*. 2019. № 90.

У загальному випадку, повинні бути визначені:

- шляхи містобудівного освоєння (урбанізації) територій, зокрема наближених до аеропортів;
- принципи утворення безпечних поселень, у яких усуненні соціальні бар'єри;
- принципи забезпечення загального доступу до дорожньо-транспортної інфраструктури; безпечних, доступних і відкритих для всіх зелених зон та громадських місць, особливо для жінок і дітей, літніх людей та інвалідів⁷.

Урбанізація територій у зоні впливу аеропортів сприяє їх сталому розвитку⁸. З іншого боку, наближеність до об'єктів критичної інфраструктури може бути загрозою для життя і здоров'я людей, безпеці та розвитку таких територій⁹.

Разом з тим, аеропорти мають значні територіально-рекреаційні, архітектурні та культурологічні ресурси, що створює передумови для включення їх до царини туристичних дестинацій країни^{10 11 12}.

У контексті сталого розвитку, аеропорти розробляють відповідні стратегії, спрямовані на розв'язання завдань політичного, економічного, експлуатаційного, екологічного та соціального спрямування. Серед останніх:

- максимальний доступ до загальної авіаційної транспортної системи, окремих місць призначення;
- удосконалення та розвинення інфраструктури авіаційного транспорту¹³;
- поширення спектру послуг неавіаційного спрямування;
- створення нових робочих місць;

⁷ United Nations (UN). The Sustainable Development Goals. *United Nations (UN)*: website. URL: <https://www.un.org/sustainabledevelopment> (Accessed : 12 January 2026).

⁸ International Civil Aviation Organization (ICAO). DOC 9562. *Airport Economics Manual*. 3rd edn. Montreal, Quebec, Canada, 2013. 152 p.

⁹ Кузнік А. Засади державної політики захисту об'єктів критичної інфраструктури в авіаційній галузі. *Академічні візії*. 2024. № 38. URL: <https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/1760>. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.15120105>

¹⁰ Адамовський О. М., Кулаєв Я. М. Дослідження сутності туристичної дестинації та методів її розвитку. *Економічний простір*. 2025. Вип. 197. С. 262–269. DOI: <https://doi.org/10.30838/EP.197.262-269>

¹¹ Дружиніна В. В. Вектори розвитку авіаційної інфраструктури в контексті активізації туризму. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського*. Серія: Економіка і управління. 2019. Т. 30(69). № 1. С. 1–6.

¹² Pijet-Migo'n E. *Aviation Heritage in the Urban Landscape – Concept and Examples from Berlin*. *Heritage*. 2025. Vol. 8. P. 225. DOI: <https://doi.org/10.3390/heritage8060225>

¹³ Maksymiuk Yu.V., Chulinda L.I., Korchova H.L., Pochka K.I. Priority directions of international airport infrastructure development. *Strength of Materials and Theory of Structures*. Kyiv: KNUBA, 2022. Issue 109. Pp. 301-316. DOI: [DOI: 10.32347/2410-2547.2022.109.301-316](https://doi.org/10.32347/2410-2547.2022.109.301-316)

– забезпечення доступності аеропорту та його складників, зокрема для візуального спостереження, тощо^{14 15 16 17 18}.

Це потребує та супроводжується впровадженням комплексу заходів із приведення рівня надання послуг в аеропортах у відповідність до вимог міжнародних стандартів^{19 20}, серед яких:

- реорганізація забудови території аеропортів, передовсім привокзальних площ (далі – ПП), транспортно-пішохідних зв'язків;
- будівництво нових, модернізація та реконструкція існуючих будівель та споруд;
- використання туристично-рекреаційних ресурсів аеропортів та зон їх впливу²¹, тощо.

Практика оновлення Додатків до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію; впровадження інноваційних підходів до забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації²²; формування та реалізація ефективних бізнес моделей розвитку аеропортів та урбанізації зон їх впливу^{23 24}.

- свідчать про зростання ролі авіаційного транспорту в світовій економіці;
- посилюють вплив на економічний розвиток регіонів та зайнятість населення, тощо.

¹⁴ Ложачевська О. М., Паламарчук Ю. А. Формування стратегії економічного розвитку пасажирського терміналу аеропорту : монографія. Київ: Кондор, 2009. 240 с.

¹⁵ Павелко В. Ю. Розвиток неавіаційної діяльності аеропортів України. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2017. Вип. 17. С. 397–399.

¹⁶ Bosma J. E., Nikolaeva A. A. The airport: Prototype of the global city? In: Berkers M., Linders J., editors, *Megastructure Schiphol. Design in spectacular simplicity*. Rotterdam: NAI010 Publishers. 2013. Pp. 199–217.

¹⁷ Guller M., Guller M. *Del aeropuerto a la ciudad aeropuerto*. Barcelona : Editorial GG, SLU, 2003. 192 p.

¹⁸ Stangel M. *Airport city – an urban design question*. Gliwice, Poland : Helion Publishing House, 2019. 209 p.

¹⁹ International Civil Aviation Organization (ICAO). DOC 9184-AN/902. *Airport planning manual*. Part 1. Master planning. Ed. 5. Montreal, Quebec, Canada, 2009.

²⁰ International Civil Aviation Organization (ICAO). DOC 9562. *Airport Economics Manual*. 3rd edn. Montreal, Quebec, Canada, 2013. 152 p.

²¹ Агеєва Г. М. Туристичний потенціал аеропортів та територій, наближених до них. *Роль та значення індустрії туризму й гостинності у розвитку територій, громад, держави* : монографія. Львів : ЛІТЕУ, 2022. С. 249–263. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.6470739>

²² Chulinda L., Smirnov O., Shapenko L., Ustynova I., Bohatiuk I., Kelyp S. The role of innovation in ensuring the safety of international civil aviation. CH&CMiGIN'25: Fourth International Conference on Cyber Hygiene & Conflict Management in Global Information Networks, Kyiv, June 20–22, 2025. Kyiv: KAI, 2025. Vol. 4024. Pp. 530–542.

²³ International Civil Aviation Organization (ICAO). DOC 9562. *Airport Economics Manual*. 3rd edn. Montreal, Quebec, Canada, 2013. 152 p.

²⁴ Medvedev A., Lomar I., Augustyn S. Innovation in airport design. *Aviation*. 2017. Vol. 21(1). Pp. 23–28. DOI: <https://doi.org/10.3846/16487788.2017.1303542>

За оцінкою спеціалістів, така трансформація та модернізація складника критичної інфраструктури дозволяє не тільки розширити спектр додаткових послуг до 200–250 видів²⁵, але й сприяє розв'язанню проблем гармонійного розвитку суспільства.

Приділяється увага й розвитку в жорстких рамках забезпечення безпеки польотів подієвого туризму, якій сприяє популяризації авіації^{26 27}.

1. Оглядові майданчики як складники осередків соціокультурного простору аеропортів

Серед шляхів усунення соціальних бар'єрів та забезпечення загального доступу до територій громадської забудови, виробничого, комунального, рекреаційного та оздоровчого призначення; систем соціальної, транспортної, інженерної інфраструктури; зон охорони нерухомих об'єктів культурної спадщини, пам'яток природи, архітектури, містобудування, цінних ландшафтів можна виділити влаштування оглядових майданчиків (далі – ОМ) та окреслити особливості їх експлуатації в аеропортах світу²⁸.

На початковому етапі розвитку авіації саме ОМ:

- були невід'ємною частиною більшості аеродромів, де проводились показові польоти та авіа-шоу;
- сприймалися як осередки соціокультурного простору для прихильників – представників різних соціальних класів та верств населення.

З часом ОМ могли втратити свої функції, або набути нових – вже у складі інших за призначенням будівель та споруд, зокрема аеровокзальних комплексів (далі – АВК).

Це є результатом зміни стратегій планування діяльності аеропортів з метою перетворення їх частини на соціокультурний простір, привабливий для потенційних користувачів²⁹.

²⁵ Павелко В. Ю. Розвиток неавіаційної діяльності аеропортів України. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2017. Вип. 17. С. 397–399.

²⁶ Щука Г. П., Ковальська, Л. В., Безрученков Ю. В. Подієвий туризм: уточнення базових характеристик. *Індустрія туризму і гостинності в Центральній та Східній Європі*. 2022. Вип. 7. С. 70–76. DOI: <https://doi.org/10.32782/tourismhospceec-7-8>

²⁷ Дружиніна В. В. Вектори розвитку авіаційної інфраструктури в контексті активізації туризму. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського*. Серія: Економіка і управління. 2019. Т. 30(69). №1. С. 1–6.

²⁸ Agieieva G. Visitors' Terraces as Components of the Urban Environment of Airports. In: Onyshchenko, V., Mammadova, G., Sivitska, S., Gasimov, A. (eds). *Proceedings of the 4th International Conference on Building Innovations*. ICBI 2022. Lecture Notes in Civil Engineering Springer, Cham. 2023. Vol. 299. Pp. 393–409. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-031-17385-1_31

²⁹ Agieieva G., Nickolchuk B. Airports as art-space. *AVIA-2019: Proceedings of the XIV International Scientific Conference*, Kyiv, April 23–25, 2019. Kyiv: NAU, 2019. Pp. 21.13–21.17. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.7848199>

Запорукою створення такого простору є:

- формування у структурі аеропортів осередків, генеруючих можливості ідентифікації їх як складників туристичних дестинацій³⁰;
- надання освітніх, пізнавальних та розважальних послуг;
- отримання позитивних вражень від відвідування;
- вирішення економічних питань на тлі основних виробничих процесів³¹.

Виключенням є складники аеродромного комплексу, контрольовані зони якого пов'язані з забезпеченням безпеки польотів. Разом з тим, саме аеродром є найбільш привабливими для візуального спостереження:

- як головна технологічна частина – спеціально обладнана земельна ділянка;
- як багатофункціональний комплекс промислово-транспортного спрямування, що має значний територіальний потенціал (величезні площі, цікаві краєвиди, нескладний рельєф внаслідок специфіки технологічних процесів)³².

До переваг аеропортів також слід віднести можливість:

- влаштування ОМ, вдало розташованих стосовно цікавих краєвидів, зон основних та допоміжних технологічних операцій, тощо;
- спостереження у динаміці руху за наземним (під'їзні шляхи, транспортні розв'язки, ПП) та авіаційним транспортом (на етапах вильоту та посадки ПС).

Особливої уваги потребує новий вид захоплень – плейн-спотинг (авіаційний спотинг), який має своїх прихильників – плейн-спотерів (професійних фотографів та аматорів)³³.

Аеропорти зацікавлені у виключенні стихійності проведення подієвих тзходів та перетворенні плейн-спотингів на офіційні заходи, перш за все:

- із забезпеченням безпеки функціонування аеропорту та перебування людей й техніки на контрольованих територіях;
- із визначенням часу, тривалості, складу та чисельності учасників;

³⁰ Адамовський О. М., Кулаєв Я. М. Дослідження сутності туристичної дестинації та методів її розвитку. *Економічний простір*. 2025. Вип. 197. С. 262–269. DOI: <https://doi.org/10.30838/EP.197.262-269>

³¹ Венгер В. В., Романовська Н. І. Моделювання ринку аеропортових послуг у системі забезпечення глобальної конкурентоспроможності. *Науковий вісник Міжнародної асоціації науковців. Серія: економіка, управління, безпека, технології*. 2023. Том 1. № 1. URL: <https://man.org.ua/nv/index.php/about/article/view/41/39>. DOI: <https://doi.org/10.56197/2786-5827/2023-2-1-2> (дата звернення: 20.01.2026)

³² Проектування та будівництво аеродромних комплексів: монографія / Г. М. Агєєва, Л. Г. Гуртіна, О. М. Дубик та ін.; за заг. ред. В. В. Карпова. Херсон: Олді+, 2022. 336 с.

³³ Спотерський рух: загрози і захоплення. *Вороньківська територіальна громада* : веб-сайт. URL: <https://voronkivska-sr.gov.ua/news/206907-spoterskii-rux-zagrozi-i-zaxoplennia> (дата звернення: 20.01.2026).

– із фіксованим розміщенням ОМ на спеціально відведених ділянках – спотинг-зонах³⁴, тощо.

За **значущістю та взаємозв'язком** складники системи подієвих заходів, об'єктів та процесів для огляду можуть бути структуровані таким чином:

- 1 – показові польоти ПС (авіа шоу);
- 2 – окремі етапи злітно-посадкових операцій ПС;
- 3 – етапи наземного руху ПС та функціонування спецтехніки;
- 4 – панорами просторово-планувальної організації аеропорту з урахуванням приаеродромних територій;
- 5 – панорами просторово-планувальної організації локальних ділянок аеропорту з урахуванням / без урахування наближених територій.

Точкою відліку влаштування масштабних за розмірами ОМ слід вважати своєрідну стаціонарну відкриту трибуну місткістю до 80 тис. посадкових місць, яка:

– розташована на покритті криволінійного у плані багатофункціонального АВК довжиною 1,23 км (МА Берлін-Темпельгоф, Німеччина), побудованого в 1934 році за проектом архітектора Ернста Загебіля³⁵;

– призначена для розміщення та обслуговування чисельних відвідувачів – спостерігачів за показовими та регулярними польотами ПС на аеродромі³⁶.

2. Фактори впливу на формотворення оглядових майданчиків

При формуванні проєктних пропозицій та влаштуванні ОМ потрібно враховувати такі фактори, які обумовлюють сталий розвиток урбанізованого середовища.

Задоволення соціального запиту шляхом створення соціально значимих об'єктів, які інтегрують пізнавальні, навчальні, естетичні, специфічні функції, відпочинок та розваги, сприяють покращенню споживчої якості середовища аеропорта та підвищує його конкурентоспроможність.

Природно-кліматичні фактори, які впливають на функціональну та просторову організацію, архітектурні рішення ОМ, комфорт перебування відвідувачів. Потребують врахування такі характеристики клімату:

³⁴ Planespotting site. *Vilnius-airport* : website. URL: <https://www.vilnius-airport.lt/en/planespotting>. (Accessed : 12 January 2026).

³⁵ Flughafen Tempelhof. Vom Flugfeld zum Freiraum. Visitberlin : website. URL: <https://www.visitberlin.de/en/flughafen-tempelhof-tempelhof-airport> (Accessed : 20 January 2026).

³⁶ Zadrazilova D. Berlin Tempelhof: From Heritage Site to Creative Industry Hub? *EX NOVO Journal of Archaeology*. 2020. Vol. 5. Pp.: 79-91. DOI: <https://doi.org/10.32028/exnovo.v5i.413>

вітровий, аераційний та температурно-вологісний режими, надмірна інсоляція, кількість та інтенсивність опадів. Слід оцінювати й екологічні фактори, зокрема вплив на навколишнє середовище, екологічний баланс території, що склався.

Містобудівні фактори, що визначають оптимальні зони розташування ОМ у системі просторової організації аеропорту; доступність для потенційних користувачів, комфортність перебування, захист від несприятливих впливів авіаційного шуму, пилу, загазованості та ін.; можливість використання ОМ для композиційних рішень архітектурного середовища аеропорту.

За характером розміщення на території аеропорту ОМ можна віднести до об'єктів, які мають відповідні обмеження, пов'язані з технологічними особливостями функціонування аеропорту (безпека польотів, режими доступності та ін.).

Враховуючи категорії потенційних користувачів (пасажирів, відвідувачів) та потребу у задоволенні умов пішохідної доступності³⁷ і зручності використання³⁸, зони розташування ОМ просторово локалізуються та тяжіють до місць концентрації людських та транспортних потоків у системі АВК:

- пасажирських терміналів / вокзалів;
- ПП;
- транспортно-пересадкових вузлів (далі – ТПВ);
- об'єктів, у складі терміналів / вокзалів, ТПВ, або таких, що розміщені на ПП (паркінги, аеродромно-диспетчерські вежі (далі – АДВ) та ін.).

Конструктивно-технологічні фактори, а саме прийняті конструктивні рішення та інженерне обладнання ОМ повинні забезпечувати виконання основних функцій, розрахункові параметри архітектурно-планувальних рішень (місткість, висота розміщення та якість зорового сприйняття об'єктів спостереження), міцність, стійкість споруди, санітарно-гігієнічні та екологічні якості, доступність для маломобільних груп відвідувачів³⁹, довго тривалість, ремонтпридатність, енергоефективність та безпеку експлуатації⁴⁰.

³⁷ ДБН Б.2.2-12:2019. Планування та забудова територій. [На заміну ДБН Б.2.2-12:2018; чинні від 2019-10-01]. Вид. офіц. Київ: Мінрегіон України, 2019. 185 с.

³⁸ ДСТУ ISO 21542:2025 Будинки та споруди. Доступність і зручність використання урбанізованого середовища (ISO 21542:2021, IDT). [На заміну ДСТУ Б ISO 21542:2013; чинний від 2026-02-01]. Вид. офіц. Київ: ДП «УкрНДНЦ», 2025.

³⁹ ДБН В.2.2-40:2018. Інклюзивність будівель і споруд. Основні положення. [На заміну ДБН В.2.2-17:2006; чинні від 2019-04-01]. Вид. офіц. Київ: Мінрегіон України, 2018. 68 с.

⁴⁰ ДБН Б.2.2-12:2019. Планування та забудова територій. [На заміну ДБН Б.2.2-12:2018; чинні від 2019-10-01]. Вид. офіц. Київ: Мінрегіон України, 2019. 185 с.

Інформаційно-естетичні фактори, які впливають:

- на якість виконання основних функцій;
- на визначення параметрів саме споруди ОМ для створення її позитивного зорового сприйняття в системі архітектурного середовища аеропорту та зон їх впливу.

Економічні фактори, що дозволяють обґрунтувати доцільність влаштування ОМ, відбір ефективних проєктних рішень та заходів з експлуатації⁴¹.

Обслуговування відвідувачів та експлуатація ОМ можуть бути віднесені до комерційних або некомерційних операцій неавіаційної діяльності аеропорту, яка у комплексі з рекламою може стати джерелом значних за обсягами додаткових прибутків⁴².

3. Типологічні особливості оглядових майданчиків

Аналіз досвіду влаштування та експлуатації ОМ у міжнародних аеропортах дозволив визначити їх типологію⁴³ за такими основними ознаками.

За функціональним призначенням: загальні; спеціалізовані (надання освітніх, пізнавальних та розважальних послуг); спеціальні (забезпечення технологічних процесів функціонування аеропортів).

За специфікою послуг, які надаються: монофункціональні, багатофункціональні.

За капітальністю: тимчасового типу (для обмеженого за часом використання); стаціонарного типу (для необмеженого за часом використання).

За рівнем доступності: відкриті (для масового користування пасажирами та відвідувачами аеропорту); закриті (орієнтовані на певну групу користувачів, робітників аеропорту тощо).

До останніх слід віднести зали очікування вільоту, віконні прорізи яких орієнтовані до перону, літовищ та мають вітринне заповнення для забезпечення якості панорамних видів. У декількох сучасних аеропортах є можливість виходу на відкриті ОМ, пов'язані з залами очікування.

За місткістю: малі; середні; великі.

За зонами розміщення у структурі просторово-планувальної організації аеропорту: в межах аеропорту; поза межами аеропорту.

⁴¹ International Civil Aviation Organization (ICAO). DOC 9562. Airport Economics Manual. 3rd edn. Montreal, Quebec, Canada, 2013. 152 p. 1 15 20

⁴² Ложачевська О. М., Паламарчук Ю. А. Формування стратегії економічного розвитку пасажирського терміналу аеропорту : монографія. Київ: Кондор, 2009. 240 с.

⁴³ Кулевич В. В. Архітектурна типологія громадських будинків і споруд. Сучасні тенденції розвитку. *Сучасні проблеми архітектури та містобудування*. 2014. Вип. 35. С. 376–384.

За висотою розміщення: на рівні поверхні землі; над поверхнею землі (відповідні поверхі, експлуатовані покрівлі будівель та споруд).

За об'ємно-планувальними параметрами: а) за доступним кутом огляду (360° або менше); б) одноповерхові; багатоповерхові; в) точкові; лінійно-протяжні; криволінійні у плані; г) прості, складні за формою; д) відкриті та криті площадки; е) зі стриманими або підвищеними архітектурними якостями; ж) тимчасові; стаціонарні (капітальні з довго тривалою експлуатацією).

На якість виконання основних функцій ОМ впливають зона та висота розміщення; лінійні розміри; місткість; доступні кути огляду; захист від атмосферних осадків, надмірної інсоляції; безпека перебування відвідувачів та експлуатації об'єкту, тощо.

На даний час можна побачити такі багатофункціональні або монофункціональні ОМ:

– які окремо розташовані у системі просторово-планувальної організації аеропортів (як-от, МА Лос-Анжелес, США) або за їх межами (МА імені Вацлава Гавела, Прага, Чехія);

– які є складниками:

а) АВК (МА Клівленд імені Гопкінса, Клівленд, Огайо, США; МА Саутенд, Саутен-он-Си, Ессекс, Великобританія; МА Ханеда, Токіо, Японія; МА Ченду-Шуанлю, Ченду, Сичуань, Китай);

б) аеродромно-диспетчерських веж (далі – АДВ) (МА Відень-Швехат, Австрія⁴⁴);

в) паркінгів та інших споруд (МА Відень-Швехат, Австрія).

Не виключенням є й аеропорти, де функціонують декілька різних за призначенням та планувальними рішеннями ОМ, побудованих у різні часи.

Доцільно навести інформацію про зони розташування ОМ у системі просторової організації МА Відень-Швехат, Австрія⁴⁵:

– термінал «Flughafen Wien», у структурі якого були передбачені два ОМ (однорівнева лінійно-протяжна прогулянкові тераса відкритого типу та чотириповерхова споруда баштового типу, 1959–1960-і роки побудови⁴⁶);

⁴⁴ Агеева Г. М. Особливості формування об'ємно-просторової структури будівель аеродромно-диспетчерських веж. *Теорія та практика дизайну*. 2025. Вип. 2 (36). С. 5–17. DOI: <https://doi.org/10.32782/2415-8151.2025.36.1>

⁴⁵ Agieieva G. Visitors' Terraces as Components of the Urban Environment of Airports. In: Onyshchenko, V., Mammadova, G., Sivitska, S., Gasimov, A. (eds). *Proceedings of the 4th International Conference on Building Innovations*. ICBI 2022. Lecture Notes in Civil Engineering Springer, Cham. 2023. Vol. 299. Pp. 393–409. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-031-17385-1_31

⁴⁶ Lenotti W. More than just a place to land. History, function and future of the Vienna Airport. Vienna: Compress Verlag, 1988. 198 p.

– об’єкт спеціального призначення – будівля АДВ заввишки 109 м, побудована в 2007 році на привокзальній площі (далі – ПП) та наділена низкою додаткових функцій рекламно-комерційного та соціального характеру;

- термінал «Skylink», 2012 рік;
- покрівля паркінгу, 2010-і роки, тощо.

Практика формування системи ОМ у МА імені Вацлава Гавела, Прага, Чехія інша:

- два ОМ у складі АВК (один – загального доступу, Термінал 2; один – обмеженого доступу, ресторан Runway, зона відльоту);
- три ОМ поза межами аеропорту (два – поруч із селищем Кнежевес та містом Гостивице; один – у складі розважального центру POP Airport, район Тухомержице, місто Прага)⁴⁷.

Це свідчить про те, що:

- авіація не втрачає з часом своїх прихильників;
- аеропорти зацікавлені у поширенні спектру послуг неавіаційного спрямування, серед яких плейн-спотинг.

Врахування комплексу факторів впливу на формотворення дозволяє отримати:

- **унікальні об’єкти**, які стають акцентами забудови, символами аеропортів та відповідних населених пунктів (як-от, споруда Theme Building, до складу якої входив ОМ із кафе-баром для відвідувачів, МА Лос-Анжелес, Каліфорнія, США. Взірець архітектури модернізму, побудований у 1961 році спеціалістами фірм «Pereira & Luckman Associates», «Welton Becket & Associates» за участю Пола Р. Вільямса, Роберта Геррік Картера⁴⁸. Споруда Theme Building у 1993 році отримала статус історико-культурної пам’ятки міста, охор. №570);
- **унітарні** за архітектурно-планувальними та конструктивними рішеннями ОМ у структурі аеропортів (як-от, ОМ відкритого типу за межами летовища МА Вільнюс, Литва⁴⁹), тощо.

⁴⁷ Spots for Watching Landings and Take-Offs. The Airport for Spotters. *Prague Airport* : website. URL: <https://www.prg.aero/en/spots-watching-landings-and-take-offs> (Accessed : 12 January 2026)

⁴⁸ Still standing: The Theme Building, Los Angeles International Airport, 1961. *Architecture Today*: website. URL: <https://architecturetoday.co.uk/still-standing-the-theme-building-los-angeles-international-airport-1961/> (Accessed : 12 January 2026).

⁴⁹ First airplane observation platform in Lithuania opened at Vilnius Airport. *Airport-suppliers* : website. URL: https://www.airport-suppliers.com/airport_press_release/first-airplane-observation-platform-opens-at-vilnius-airport/ (Accessed : 20 January 2026)..

4. Оглядові майданчики у структурі просторової організації Міжнародного аеропорту «Бориспіль»: практика та перспективи

Для вітчизняної практики показовим є приклад влаштування ОМ у складі АВК (сучасного терміналу В) МА «Бориспіль», побудованого впродовж 1959–1965 років за індивідуальним проектом «Аеровокзал у Києві».

Останній був розроблений Державним інститутом із проектування «Київпроект» (авторський колектив під керівництвом архітектора А. В. Добровольського) за участі провідних спеціалістів зонального Науково-дослідного інституту експериментального проектування «КиївЗНДІЕП», київського Проектного інституту «Промбудпроект» та ін.

Це – перший для України великий за пропускної спроможністю 1600 пас/год АВК, який був орієнтований на децентралізовану систему обслуговування пасажирів та мав у структурі міжнародний сектор (200 пас/год), сектор обслуговування пасажирів категорії VIP⁵⁰.

Втілення задумів авторів проекту:

- наблизило транспортну галузь країни до світового рівня наземного забезпечення авіаційних перевезень;
- перетворило об'єкт інфраструктури авіаційного транспорту на взірць архітектури модернізму – своєрідну візитівку столиці та країни в цілому ⁵¹.

Низка технологічних, архітектурно-планувальних, конструктивних, інженерних та дизайнерських рішень АВК були інноваційними для того часу. Не виключенням були й стаціонарні ОМ у складі комплексу споруд, орієнтованих за технологічними вимогами в бік перону, зокрема:

- відкрита лінійно-протяжна складна за формою тераса вздовж фасаду аеровокзалу з функціями ОМ, прибудована до будівлі аеровокзалу у рівні другого поверху, з кутом огляду 180° (*реалізоване рішення*);
- плоска покрівля лінійно-протяжної дворівневої посадкової галереї, прибудованої до аеровокзалу з боку перону. Відповідні планувальні, конструктивні та інженерні рішення покрівлі забезпечували її експлуатацію у якості відкритого ОМ з кутом огляду 360° (*нереалізовані рішення*)⁵².

У процесі експлуатації аеропорту були посилені заходи, пов'язані із забезпеченням безпеки польотів, що призвело до змін у технологічних

⁵⁰ Троценко А. М. Аеропорти України. Київ: Європейський університет, 2002. 252 с.

⁵¹ Soloviov D. Ukrainian Modernism: Modernist Architecture of Ukraine. London: Fuel Publishing, 2025. 240 p.

⁵² Агєєва Г. М. Інноваційні планувальні та конструктивні рішення будівлі аеровокзального комплексу Міжнародного аеропорту «Бориспіль». *Airport Planning, Construction and Maintenance Journal*. 2024. Вип. 2(4). С. 6–32. DOI: <https://doi.org/10.32782/apcmj.2024.4.1>

процесах обслуговування пасажирів, у першу чергу був обмежений доступ до відкритої тераси з функціями ОМ. На початку ХХІ ст. під час проведення реконструкції АВК терасу було ліквідовано.

На даний час аеропорт не має стаціонарних ОМ, відкритих для масових відвідувань.

Разом із тим, кожний із сучасних пасажирських терміналів – А, В, С, D, F – має зали очікування із функціями ОМ обмеженого доступу (для пасажирів вильоту та трансферу).

Упродовж 2011–2012 років термінали А, С, F поступово були виведені з експлуатації, або використовувались для обмеженого за часом обслуговування окремих категорій пасажирів. Це призвело до змін схем руху людських та транспортних потоків.

Основні зони наземного обслуговування авіапасажирів, громадського та приватного транспорту змістились до терміналу D, дворівневої транспортної розв'язки і багатопверхового паркінгу. Сучасний комплекс паркінгу та естакад розв'язки набув функцій ПП минулого періоду будівництва аеропорта. А його розміщення вздовж фронту терміналу D забезпечило позитивне зорове сприймання пасажирами, які прибувають в аеропорт автотранспортом, лінійної архітектури розв'язки, паркінгу та власне терміналу^{53 54}.

Слід додати, що до початку у лютому 2022 року воєнних подій та закриття неба над країною, МА «Бориспіль» щорічно організовував, проводив та технічно забезпечував подієві заходи, зокрема KPB Spring Spotting⁵⁵.

З боку аеропорту залучались спеціалісти низки структурних підрозділів, у першу чергу служб маркетингу, безпеки, організації перевезень, спецавтотранспорту, паливно-мастильних матеріалів, аеродромної служби, тощо.

Стратегічний план розвитку аеропорту передбачає реконструкцію ЗПС, розширення терміналу D, будівництво перону та ін., а також низці об'єктів для надання неавіаційних послуг⁵⁶.

⁵³ Агеева Г. М., Волкова А. В. Привокзальні площі: реорганізація планувальних рішень під час реконструкції аеропортів. *Проблеми розвитку міського середовища*. 2017. Вип. 3(19). С. 36–49. DOI: DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.6668682>

⁵⁴ Agieieva G., Tymoshenko M., Bzhezovska N. Planing organization of macro environment of the airports. *AVIA-2019: Proceedings of the XIV International Scientific Conference*, Kyiv, April 23–25, 2019. Kyiv: NAU, 2019. Pp. 21.1–21.5. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.4914474>

⁵⁵ Міжнародний аеропорт «Бориспіль» запрошує на спотинг. *Boryspil airport*: веб-сайт. URL: <https://kbp.aero/news/mizhnarodnyj-aeroport-boryspil-zaprosyue-na-spotting> (дата звернення: 20.01.2026)

⁵⁶ Про схвалення Концепції розвитку міжнародного аеропорту «Бориспіль» на період до 2045 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 8 травня 2019 року № 293-р / Кабінет Міністрів України. Урядовий кур'єр. 2019. № 90.

Уцільнення території забудови не виключає можливості влаштування стаціонарних ОМ.

На даний час зонами вільного доступу є ПП, обмеженого доступу – покриття багатоповерхового паркінгу.

У планах розвитку Державного підприємства обслуговування повітряного руху «Украерорух» – будівництво нової будівлі АДВ у МА «Бориспіль». Саме вона, врахуючи практику МА Відень-Швехат, Австрія, може набути додаткових рекламно-комерційних функцій, зокрема зон розташування ОМ на одному або декількох рівнях⁵⁷.

При виборі місця розташування ОМ потребують врахування особливості планування ПП, насамперед зони концентрації наземного транспорту, пасажирів, відвідувачів.

Це – складна за формою та площею територія, частка якої межує з терміналами В та F, інша – у зоні терміналу D – має дворівневу організацію. Але прийнята схема розподілу потоків автомобільного транспорту, наявність віадуку – теж приваблива динамічна ситуація для візуального спостереження.

За результатами аналізу просторово-планувальної організації аеропорту, схем руху людських та транспортних потоків, визначені зони просторової локалізації об'єктів тяжіння, як основних джерел постачання потенційних користувачів послугами ОМ:

- термінал D пропускної спроможністю 3000 пас/год;
- кінцева станція залізниці;
- багатоповерховий паркінг місткістю 2038 машин-місць.

Це дозволяє запропонувати такі варіанти, які відповідають вимогам доступності і зручності використання⁵⁸:

- 1 – влаштування ОМ на покрівлі багатоповерхового паркінгу – лінійно-протяжної будівлі 520,6 м завдовжки⁵⁹;
- 2 – будівництво нового ОМ поруч із терміналом D та кінцевою станцією залізниці (окремо розташованого або зблокованого з терміналом);
- 3 – після будівництва та введення до експлуатації нової АДВ передбачити перепрофілювання існуючої дев'ятиповерхової будівлі

⁵⁷ Агеєва Г. М. Особливості формування об'ємно-просторової структури будівель аеродромно-диспетчерських веж. *Теорія та практика дизайну*. 2025. Вип. 2 (36). С. 5–17. DOI: <https://doi.org/10.32782/2415-8151.2025.36.1>

⁵⁸ ДСТУ ISO 21542:2025 Будинки та споруди. Доступність і зручність використання урбанізованого середовища (ISO 21542:2021, IDT). [На заміну ДСТУ Б ISO 21542:2013; чинний від 2026-02-01]. Вид. офіц. Київ: ДП «УкрНДНЦ», 2025.

⁵⁹ Агеєва Г. М., Кафієв К. П. Проблеми відновлення будівництва масштабних інфраструктурних споруд після довготривалої перерви. *Вісник Придніпровської державної академії будівництва та архітектури*. 2020. № 3 (264–265). С. 10–21. DOI: <https://doi.org/10.30838/J.PPSACEA.2312.070720.10.636>

контрольно-диспетчерського пункту (у складі сучасного терміналу В) із додаванням нових функцій (ОМ, заклади харчування, видовищні заклади, реклама та ін.). Подібна практика існувала в МА імені Бенжаміна Степлтона, Денвер, Колорадо, США; МА Стокгольм-Арланда, Сігтуна, Швеція.

Усі три варіанти оцінені за декількома критеріями, серед яких:

- можливість негативного впливу на основні технологічні процеси діяльності аеропорту;
- придатність для експлуатації під час різних подій та візуальна доступність максимальної кількості об'єктів для спостереження;
- відсутність висотних перешкод (будівель, споруд), можливість організації візуального огляду (коло 360°) та його якості;
- пішохідна доступність (до 150 м) від кінцевих зупинок автомобільного транспорту та залізниці⁶⁰;
- можливість організації комунікаційних зв'язків між ОМ та операційними залами пасажирських терміналів;
- забезпечення максимальної місткості, комфортних умов перебування.

Кожний із запропонованих варіантів має свої переваги та недоліки, але це не виключає можливості пошуку інших рішень, зокрема під час розширення терміналу D, тобто змін його технологічних, архітектурно-планувальних, конструктивних та інженерних рішень.

ВИСНОВКИ

1. Аеропорти є складниками критичної інфраструктури країни, експлуатація яких має свої особливості та регламентовані обмеження. Тому влаштування ОМ як один із кроків усунення соціальних бар'єрів та забезпечення загального доступу до візуального спостереження за видовищними подіями вимагає:

- дбайливого втручання в існуючу систему обслуговування повітряного руху та наземного забезпечення авіаційних перевезень;
- відповідної регламентації процесів їх проєктування, будівництва та експлуатації, тощо.

2. Разом з тим, аеропорти мають відповідні якості та передумови для включення їх до царини туристично-рекреаційних ресурсів країн, регіонів, міст.

3. Розширення аеропортами спектру послуг неавіаційного спрямування свідчить про функціональну трансформацію та модернізацію

⁶⁰ ДБН Б.2.2-12:2019. Планування та забудова територій. [На заміну ДБН Б.2.2-12:2018; чинні від 2019-10-01]. Вид. офіц. Київ: Місрєгіон України, 2019. 185 с.

складних транспортних підприємств, які сприяють не тільки зростанню доходів, але й формуванню осередків соціокультурного простору як складника туристичної дестинації.

4. До складу таких осередків входять ОМ, різні за функціональним призначенням, архітектуро-планувальними, конструктивними, інженерними рішеннями, місцями розташування в системі просторово-планувальної організації аеропортів.

5. Узагальнення світового досвіду організації ОМ в аеропортах дозволяє визначити:

- їх типологію, критерії впливу на формотворення та прийоми розміщення у системі просторової організації АВК аеропортів;
- інноваційність проектних рішень в МА «Бориспіль», які частково були реалізовані впродовж 1959–1965 років, та оцінити можливість влаштування нових ОМ у сучасній системі просторово-планувальної організації аеропорту для задоволення відповідного соціального запиту з боку користувачів послугами авіаційного транспорту.

АНОТАЦІЯ

Авіація та видовищні події, які з нею пов'язані, мають велику кількість прихильників – представників різних соціальних класів та верст населення.

Розширення аеропортами спектру послуг неавіаційного спрямування сприяє формуванню осередків соціокультурного простору як складника туристичної дестинації.

Серед них особливе місце займають оглядові майданчики, різні за функціональним призначенням, містобудівними, архітектурно-планувальними, конструктивними та інженерними рішеннями.

Існуючий досвід влаштування та експлуатації оглядових майданчиків на території аеропортів і в зонах їх впливу дозволяє його узагальнити, систематизувати та запропонувати, передовсім:

- їх класифікацію у залежності від подій та об'єктів для візуального спостереження;
- визначити у системі просторової організації аеропортів зони та об'єкти, до яких вони тяжіють;
- виділити їх типологічні особливості;
- окреслити критерії впливу на їх формотворення.

Запропонована типологія:

- покладена в основу досліджень інноваційних для вітчизняної практики проектних рішень оглядових майданчиків в Міжнародному аеропорту «Бориспіль», які частково були реалізовані впродовж 1959–1965 років;

– застосована для розроблення фор-пропозицій влаштування нових ОМ у сучасній системі просторової організації аеропорту для задоволення відповідного соціального запиту з боку користувачів послугами авіаційного транспорту.

Література

1. Про схвалення Концепції розвитку міжнародного аеропорту «Бориспіль» на період до 2045 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 8 травня 2019 року № 293-р / Кабінет Міністрів України. Урядовий кур'єр. 2019. № 90.
2. ДБН Б.2.2-12:2019. Планування та забудова територій. [На заміну ДБН Б.2.2-12:2018; чинні від 2019-10-01]. Вид. офіц. Київ: Мінрегіон України, 2019. 185 с.
3. ДБН В.2.2-40:2018. Інклюзивність будівель і споруд. Основні положення. [На заміну ДБН В.2.2-17:2006; чинні від 2019-04-01]. Вид. офіц. Київ: Мінрегіон України, 2018. 68 с.
4. ДСТУ ISO 21542:2025 Будинки та споруди. Доступність і зручність використання урбанізованого середовища (ISO 21542:2021, IDT). [На заміну ДСТУ Б ISO 21542:2013; чинний від 2026-02-01]. Вид. офіц. Київ: ДП «УкрНДНЦ», 2025.
5. Агеєва Г. М. Інноваційні планувальні та конструктивні рішення будівлі аеровокзального комплексу Міжнародного аеропорту «Бориспіль». *Airport Planning, Construction and Maintenance Journal*. 2024. Вип. 2(4). С. 6–32. DOI: <https://doi.org/10.32782/apcmj.2024.4.1>
6. Агеєва Г. М. Особливості формування об'ємно-просторової структури будівель аеродромно-диспетчерських веж. *Теорія та практика дизайну*. 2025. Вип. 2 (36). С. 5–17. DOI: <https://doi.org/10.32782/2415-8151.2025.36.1>
7. Агеєва Г. М. Туристичний потенціал аеропортів та територій, наближених до них. *Роль та значення індустрії туризму й гостинності у розвитку територій, громад, держави* : монографія. Львів : ЛТЕУ, 2022. С. 249–263. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.6470739>
8. Агеєва Г. М., Волкова А. В. Привокзальні площі: реорганізація планувальних рішень під час реконструкції аеропортів. *Проблеми розвитку міського середовища*. 2017. Вип. 3(19). С. 36–49. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.6668682>
9. Агеєва Г. М., Кафієв К. П. Проблеми відновлення будівництва масштабних інфраструктурних споруд після довготривалої перерви. *Вісник Придніпровської державної академії будівництва та архітектури*. 2020. № 3 (264–265). С. 10–21. DOI: <https://doi.org/10.30838/J.BPSACEA.2312.070720.10.636>

10. Адамовський О. М., Кулаєц Я. М. Дослідження сутності туристичної дестинації та методів її розвитку. *Економічний простір*. 2025. Вип. 197. С. 262–269. DOI: <https://doi.org/10.30838/EP.197.262-269>

11. Венгер В. В., Романовська Н. І. Моделювання ринку аеропортових послуг у системі забезпечення глобальної конкурентоспроможності. *Науковий вісник Міжнародної асоціації науковців. Серія: економіка, управління, безпека, технології*. 2023. Том 1. № 1. URL: <https://man.org.ua/nv/index.php/about/article/view/41/39>. DOI: <https://doi.org/10.56197/2786-5827/2023-2-1-2> (дата звернення: 20.01.2026)

12. Дружиніна В. В. Вектори розвитку авіаційної інфраструктури в контексті активізації туризму. *Вчені записки Таверійського національного університету імені В. І. Вернадського*. Серія: Економіка і управління. 2019. Т. 30(69). № 1. С. 1–6.

13. Кіс Н. Ю., Тютюнникова Г. С., Несух М. М., Субота А. В. Проблеми інтеграції Концепції сталого розвитку в проєкти просторового планування в Україні (частина 1). *Просторовий розвиток*. 2025. № 11. С. 383–396. DOI: <https://doi.org/10.32347/2786-7269.2025.11.383-396>

14. Кузнік А. Засади державної політики захисту об'єктів критичної інфраструктури в авіаційній галузі. *Академічні візії*. 2024. № 38. URL: <https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/1760>. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.15120105>

15. Куцевич В. В. Архітектурна типологія громадських будинків і споруд. Сучасні тенденції розвитку. *Сучасні проблеми архітектури та містобудування*. 2014. Вип. 35. С. 376–384.

16. Ложачевська О. М., Паламарчук Ю. А. Формування стратегії економічного розвитку пасажирського терміналу аеропорту : монографія. Київ: Кондор, 2009. 240 с.

17. Міжнародний аеропорт «Бориспіль» запрошує на спотинг. *Boryspil airport*: веб-сайт. URL: <https://kbp.aero/news/mizhnarodnyj-aeroport-boryspil-zaproshuye-na-spottynng> (дата звернення: 20.01.2026)

18. Павелко В. Ю. Розвиток неавіаційної діяльності аеропортів України. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2017. Вип. 17. С. 397–399.

19. Проєктування та будівництво аеродромних комплексів: монографія / Г. М. Агєєва, Л. Г. Гуртіна, О. М. Дубик та ін.; за заг. ред. В. В. Карпова. Херсон: Олді+, 2022. 336 с.

20. Спотерський рух: загрози і захоплення. *Вороньківська територіальна громада* : веб-сайт. URL: <https://voronkivska-sr.gov.ua/news/206907-spoterskii-rux-zagrozi-i-zaxoplennia> (дата звернення: 20.01.2026).

21. Троценко А. М. Аеропорти України. Київ: Європейський університет, 2002. 252 с.
22. Харчук О. О. Сталий розвиток: економічний, екологічний і соціальний аспект. *Україна у глобальному світі* : монографія. Рига, 2020. С. 209–225.
23. Шука Г. П., Ковальська, Л. В., Безрученков Ю. В. Подієвий туризм: уточнення базових характеристик. *Індустрія туризму і гостинності в Центральній та Східній Європі*. 2022. Вип. 7. С. 70–76. DOI: <https://doi.org/10.32782/tourismhospsce-7-8>
24. International Civil Aviation Organization (ICAO). DOC 9184-AN/902. Airport planning manual. Part 1. Master planning. Ed. 5. Montreal, Quebec, Canada, 2009.
25. International Civil Aviation Organization (ICAO). DOC 9562. Airport Economics Manual. 3rd edn. Montreal, Quebec, Canada, 2013. 152 p.
26. United Nations (UN). Resolution adopted by the General Assembly. 42/187. Report of the World Commission on Environment and Development. 11 December 1987. UN Documents : website. URL: <http://www.un-documents.net/a42-427.htm>. (Accessed : 20 January 2026).
27. United Nations (UN). The Sustainable Development Goals. United Nations (UN): website. URL: <https://www.un.org/sustainabledevelopment> (Accessed : 20 January 2026).
28. Agieieva G. Visitors' Terraces as Components of the Urban Environment of Airports. In: Onyshchenko, V., Mammadova, G., Sivitska, S., Gasimov, A. (eds). *Proceedings of the 4th International Conference on Building Innovations. ICBI 2022. Lecture Notes in Civil Engineering Springer*, Cham. 2023. Vol. 299. Pp. 393–409. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-031-17385-1_31
29. Agieieva G., Tymoshenko M., Bzhezovska N. Planing organization of macro environment of the airports. *AVIA–2019: Proceedings of the XIV International Scientific Conference*, Kyiv, April 23–25, 2019. Kyiv: NAU, 2019. Pp. 21.1–21.5. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.4914474>
30. Agieieva G., Nickolchuk B. Airports as art-space. *AVIA–2019: Proceedings of the XIV International Scientific Conference*, Kyiv, April 23–25, 2019. Kyiv: NAU, 2019. Pp. 21.13–21.17. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.7848199>
31. Bosma J. E., Nikolaeva A. A. The airport: Prototype of the global city? In: Berkers M., Linders J., editors, *Megastructure Schiphol. Design in spectacular simplicity*. Rotterdam: NAI010 Publishers. 2013. Pp. 199–217.
32. Chulinda L., Smirnov O., Shapenko L., Ustynova I., Bohatiuk I., Kelyp S. The role of innovation in ensuring the safety of international civil aviation. *CH&CMiGIN'25: Fourth International Conference on Cyber Hygiene*

& Conflict Management in Global Information Networks, Kyiv, June 20–22, 2025. Kyiv: KAI, 2025. Vol. 4024. Pp. 530–542.

33. First airplane observation platform in Lithuania opened at Vilnius Airport. *Airport-suppliers* : website. URL: https://www.airport-suppliers.com/airport_press_release/first-airplane-observation-platform-opens-at-vilnius-airport/ (Accessed : 20 January 2026).

34. Flughafen Tempelhof. Vom Flugfeld zum Freiraum. *Visitberlin* : website. URL: <https://www.visitberlin.de/en/flughafen-tempelhof-tempelhof-airport> (Accessed : 20 January 2026).

35. Guller M., Guller M. Del aeropuerto a la ciudad aeropuerto. Barcelona : Editorial GG, SLU, 2003. 192 p.

36. Lenotti W. More than just a place to land. History, function and future of the Vienna Airport. Vienna: Compress Verlag, 1988. 198 p.

37. Maksymiuk Yu.V., Chulinda L.I., Korchova H.L., Pochka K.I. Priority directions of international airport infrastructure development. *Strength of Materials and Theory of Structures*. Kyiv: KNUBA, 2022. Issue 109. Pp. 301–316. DOI: DOI: 10.32347/2410-2547.2022.109.301-316

38. Medvedev A., Lomar I., Augustyn S. Innovation in airport design. *Aviation*. 2017. Vol. 21(1). Pp. 23–28. DOI: <https://doi.org/10.3846/16487788.2017.1303542>

39. Pijet-Migo'n E. Aviation Heritage in the Urban Landscape – Concept and Examples from Berlin. *Heritage*. 2025. Vol. 8. P. 225. DOI: <https://doi.org/10.3390/heritage8060225>

40. Planespotting site. *Vilnius-airport* : website. URL: <https://www.vilnius-airport.lt/en/planespotting>. (Accessed : 20 January 2026).

41. Soloviov D. Ukrainian Modernism: Modernist Architecture of Ukraine. London: Fuel Publishing, 2025. 240 p.

42. Spots for Watching Landings and Take-Offs. The Airport for Spotters. *Prague Airport* : website. URL: <https://www.prg.aero/en/spots-watching-landings-andtake-offs> (Accessed : 20 January 2026)

43. Stangel M. Airport city – an urban design question. Gliwice, Poland : Helion Publishing House, 2019. 209 p.

44. Still standing: The Theme Building, Los Angeles International Airport, 1961. *ArchitectureToday*: website. URL: <https://architecturetoday.co.uk/still-standing-the-theme-building-los-angeles-international-airport-1961/> (Accessed : 20 January 2026).

45. Zadrazilova D. Berlin Tempelhof: From Heritage Site to Creative Industry Hub? *EX NOVO Journal of Archaeology*. 2020. Vol. 5. Pp.: 79–91. DOI: <https://doi.org/10.32028/exnovo.v5i.413>

Information about the author:

Agieieva Galyna Mykolaivna,

Candidate of Technical Sciences, Senior Research Associate

Full Member of the Academy of Construction of Ukraine,

Academia of Civil Engineering of Ukraine,

4, Osvita str., Kyiv, 03037, Ukraine