



Объект: Международный аэропорт Shenzhen Bao'an, Терминал 3
Место: Шенжень, Китай
Бюро: Studio Fuksas
Реализация: 2008-2013
Идея: Массимилиано Фукас уделил внимание органическим текучим формам и стихии воздуха – новый терминал аэропорта он спроектировал как фантастического «летающего ската» с крышей, структура которой повторяет пчелиные соты, благодаря чему внутри много солнечного света. Внутренне убранство терминала с множеством стальных конструкций он назвал «кожей», сделав поверхности также в форме пчелиных сот.

Ворота в небо

Аэропорты, этот самый футуристический жанр архитектуры, показывают нам будущее урбанистики.



У воздушного сообщения отличное развитие и большие перспективы – в унисон говорят представители и туризм, и авиационной отрасли, ведь, несмотря на всевозможные кризисы, поток пассажиров возрастает. Перелеты сделали мир маленьким и единым, глобализм – вот наше будущее, поэтому важность аэропорта

Объект: Международный аэропорт им. Гейдара Алиева, терминал 1
Место: Баку, Азербайджан
Бюро: Autoban 212
Реализация: 2014
Идея: молодое турецкое бюро Autoban 212 разработало интерьер терминала 1 в бакинском аэропорту, сделав акцент на его очеловечивании, что выразилось в структурах, соотносимых с масштабами человеческого восприятия. Поэтому турки построили несколько уютных коконов внутри терминала, и в оформлении интерьера использовали приглашающие к прикосновению материалы – дерево, текстиль, камень теплых оттенков.



переоценить невозможно. К примеру, среди миллиона занятых фактов про аэропорты есть такой: всего в мире их насчитывается около 49000 и только пять стран не имеют своих «воздушных врат» – это Андорра, Сан-Марино, Ватикан, Монако и Лихтенштейн.

С самого начала своего развития авиация воплощала прогресс, доказывала, что человек, существо бескрылое, может летать. В послевоенное время, когда в 1960-е появилась компания Boeing и в США отменили эмбарго на коммерческие полеты, гражданская авиация развивалась семимильными шагами и стала символом преодоления времени и пространства. На этой высокой ноте творили и архитекторы, которые воплощали наиболее передовые на тот момент идеи. Они, конечно, быстро устарели, в частности, по своим масштабам (ведь количество пассажиров увеличивается, мы помним), однако дополнили собой копилку классической архитектуры XX века – и на работы Эро Сааринена в Нью-Йорке и Ренцо Пьяно в японском Кансае очень интересно смотреть и сейчас.

Есть ли у нас план

Безусловно, проектирование аэропортов – одна из самых сложных задач в зодческой практике, так как приходится решать массу дополнительных, внеархитектурных задач. Когда архитектурное бюро берется за подобный проект, оно не может сделать его по собственному усмотрению – вместе с архитекторами в команде работают федеральное бюро авиации и специалисты по аэронавигации, компании по

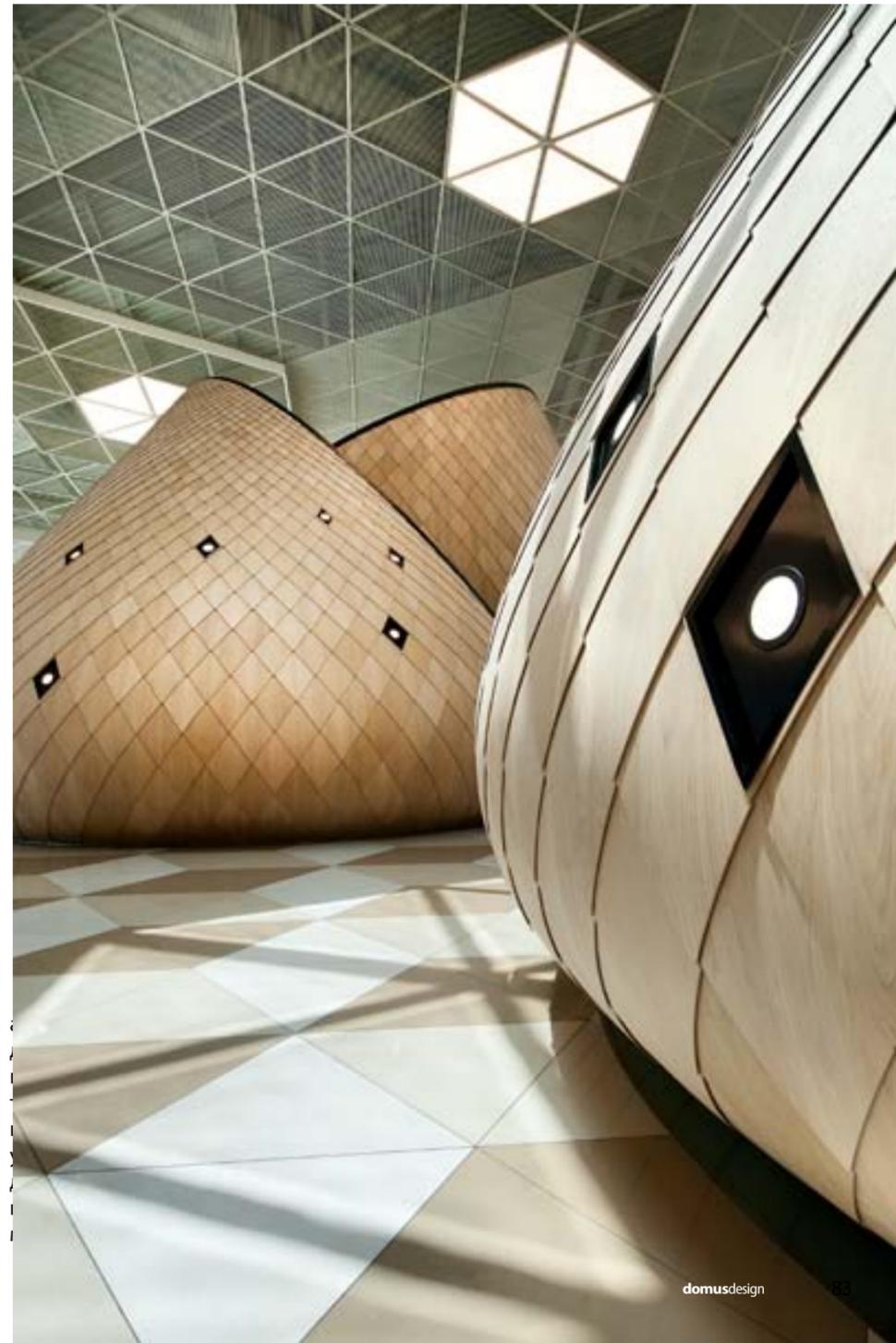


ФОТО: AUTOBAN 212, SOM, © ROBERT POLIDORI, INGEE YOUNG FOSTER + PARTNERS, ARCHIVO FUKSAS, GENSLER, MAKANIMASARHUS



Объект: Международный аэропорт Chhatrapati Shivaji, терминал 2
Место: Мумбаи, Индия
Бюро: Skidmore, Owings & Merrill LLP
Реализация: 2014

Идея: в проекте современное воплощение получили традиции Индии – терминал устроен наподобие национальных купольных павильонов, а рельеф на колоннах и потолке вдохновлен джали, сквозными решетками, затеняющими дома в Индии. Зоны регистрации и прилета сделаны очень вместительными – чтобы можно было проводить обычные для страны коллективные обряды проводов и встреч.

хитекторы в большинстве своем следуют одной идее. Как выразился Норман Фостер, «подобно железнодорожным станциям прошлого аэропорты – современные аналоги парадных ворот в страну, часто именно в аэропорту вы получаете от нее первые впечатления, поэтому аэропорты должны поражать и вдохновлять». Эта идея на языке архитектуры выглядит как обращение к главным (часто банальным и гипертрофированным) символам и традициям страны – тот же Фостер сделал аэропорт в Пекине в форме навязшего в зубах дракона. Кроме того, зодчие вдохновляются более абстрактными символами вроде «неба», «облаков», «горизонта» и строят стеклянные кубы. Это возбудило общественную дискуссию о том, что все аэропорты одинаковы – в своей стерильной белизне, неудобности и тревожности. Дискомфорт пассажиров, да и сложность работы архитекторов усилили повышенные требования к безопасности, утвержденные после терактов 11 сентября.

Проектируя терминал, архитектор должен учитывать всевозможные рамки металлоискателей, наблюдательные пункты, которые неизбежно корежат пространство и делают его не таким уж вдохновляющим для пассажиров.

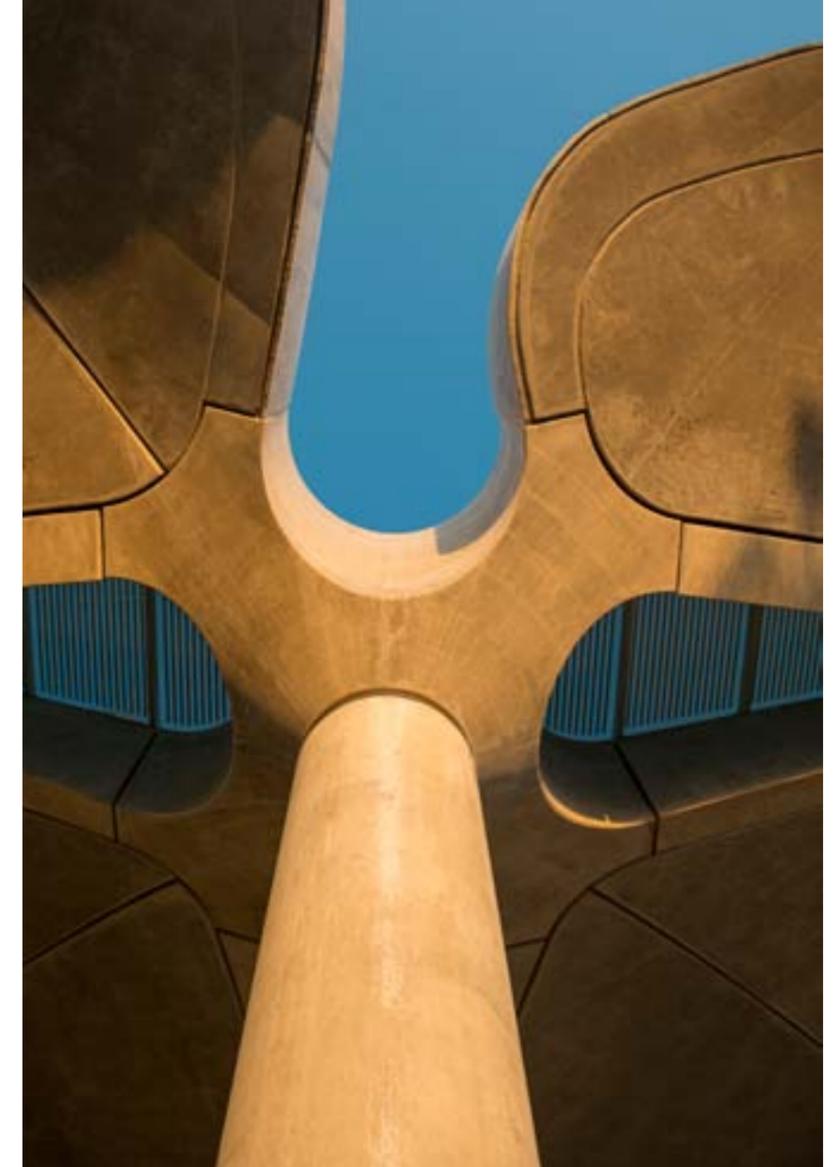
Игра масштабов

В работе над пространством терминала архитектор имеет дело с сооружением колоссальных размеров, которое должно помещать массы людей. Судите сами: Международный аэропорт Атланты, который с 1998 года держит первое место в списке самых загруженных аэропортов мира, пропускает 101 миллион человек в год, 260 тысяч человек в день! В день, Карл! Парадоксально, но задачей архитектора в организации пространства терминала является его уменьшение – создание такой сети этажей, уровней и переходов, чтобы пассажир тратил как можно меньше времени и усилий, чтобы из одного гейта попасть в другой. По сути зодчий играет в трехмерные «точки», соединяя «линиями» эскалаторов и галерей маршруты из A12 в D84, к примеру, и это называется «разделители потоков пассажиров». При этом важно не забывать, что при таком массивном зонировании вентиляция помещений может стать большой проблемой. Вы ведь замечали, насколько душно может быть в терминале? Помимо чисто пространственного зонирования пространства важнейшую роль в аэропорту играют всевозможные указатели, таблицы отправления/прилетов – именно поэтому с архитектурными бюро всегда работают специальные компании по разработке указателей.

По своему наполнению аэропорт – универсальное место, там есть все. Так как пассажирам приходится проводить много времени в терминале (в связи с

Объект: Международный аэропорт Queen Alia
Место: Амман, Иордания
Бюро: Foster + Partners
Реализация: 2005-2012

Идея: в главном аэропорту Иордании воплощены региональные и культурные особенности страны: терминалы построены из бетона, противостоящего жаркому климату, а их ячеистая крыша с колоннами вдохновлена формой пальм в оазисах. Внутренним декором аэропорта выступают геометрические узоры, почерпнутые из традиционного исламского искусства.



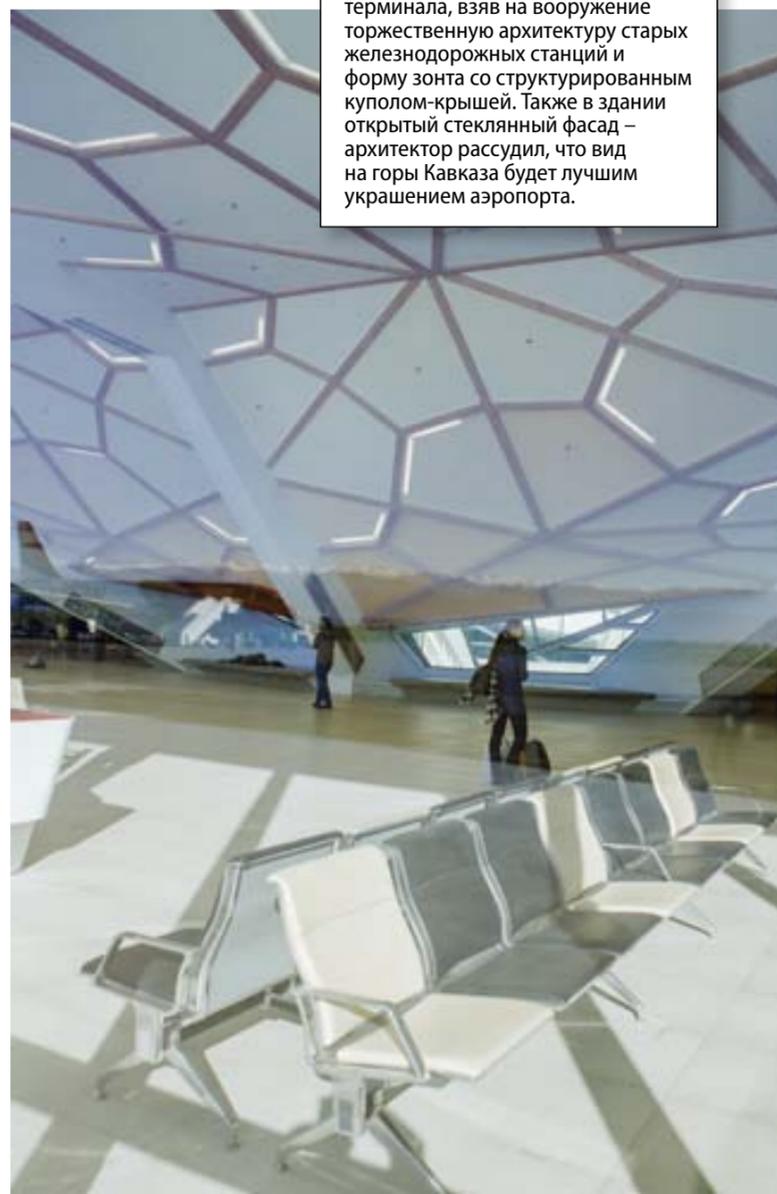


Объект: Международный аэропорт King David the Builder
Место: Кутаиси, Грузия
Бюро: UNStudio
Реализация: 2011-2013
Идея: глава голландского бюро UNStudio Бен ван Беркель воплотил сразу две идеи в архитектуре главного терминала, взяв на вооружение торжественную архитектуру старых железнодорожных станций и форму зонтика со структурированным куполом-крышей. Также в здании открыт стеклянный фасад – архитектор рассудил, что вид на горы Кавказа будет лучшим украшением аэропорта.

усилением контроля безопасности), то неизменным атрибутом аэропорта стали магазины, бистро и рестораны, часовни и галереи современного искусства, отели и офисы. По сути, аэропорт имеет все функции городского пространства, поэтому в начале нулевых появился термин «аэрополис», аэропорт-город. Колоссальные узловые станции вроде амстердамского Слипхолла или лондонского Хитроу могут похвастать гаргантюанскими масштабами. К примеру, в терминале 5 Хитроу, как утверждают, ритейл-пространство больше по размерам, чем вся Бонд Стрит.

Что нас ждет

Естественно, архитекторы, которые сейчас планируют аэропорты, учитывают концепцию «аэрополиса» и осмысливают аэропорт как место для жительства не только функционально, но и ландшафтно. Я имею в виду особое внимание, уделяемое природе аэропорта, заселение его джунглями, как в Сингапурском хабе, или реками, парками и аквариумами, как в Ванкувере. Продолжает эту линию известный архитектор Моше Сафди, который для китайского Чанги запланировал массивный стеклянный купол с водопадом и садом в центре терминала. На тему братьев наших меньших высказалось бюро Gensler с идеей о терминале для



домашних животных со «спа-курортом для наших любимцев» в аэропорту Джона Кеннеди в Нью-Йорке. Вообще в новых проектах аэропортов наиболее отчетливо прослеживается идея прогресса и, как следствие, самые смелые футуристические замыслы – тут вам и намывные колоссальные острова для аэропорта, и взлетно-посадочные полосы на высоте небоскреба прямо в городе (что сейчас запрещено), и вышки аэронавигации текущих, бионических форм и невероятных цветов. Впрочем, это дело не одного десятилетия – нынешние мастер-планы будут построены в лучшем случае к 2025 году, а к тому времени мы уже и в космос улетим, так что более актуальной станет тема архитектуры космопортов. ■

ГАЛИНА КОВАЛЬЧУК

Объект: Аэропорт Jackson Hole, реконструкция терминала
Место: Вайоминг, США
Бюро: Gensler
Реализация: май-декабрь 2010
Идея: аэропорт Jackson Hole находится у горы Гранд-Титон и Йеллоустонского национального парка, куда съезжаются лыжники на зимний сезон катания. Поэтому терминал выдержан в стилистике вестернов и архитектуре горного шале с применением натуральных материалов, таких как камень и древесина Дугласовой пихты, а также с уютными каминами и живописью местных художников.

