

Человек и культура

Правильная ссылка на статью:

Лебедева Н.И., Жук А.Е. — Аэровокзал Пулково в Ленинграде – шедевр отечественного модернизма // Человек и культура. – 2023. – № 1. DOI: 10.25136/2409-8744.2023.1.39540 EDN: LPVGLV URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=39540

Аэровокзал Пулково в Ленинграде – шедевр отечественного модернизма

Лебедева Наталья Ивановна

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9095-9060>

кандидат исторических наук

Главный специалист-искусствовед, ООО «НИИПИ "Спецреставрация"»

195299, Россия, 890770 область, г. 890770, ул. Киришская, 2А, оф. ч.пом. 4Н 38.2.

✉ stephania_l@mail.ru



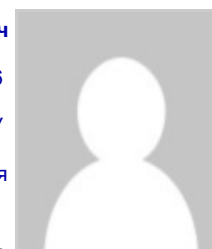
Жук Александр Евгеньевич

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1496-2836>

доцент, кафедра Высшая школа дизайна и архитектуры, Инженерно-строительный институт СПбПУ

195251, Россия, Санкт-Петербург область, г. Санкт-Петербург, ул. Политехническая, 29, оф. аудитория 301

✉ zhuk_ae@spbstu.ru



[Статья из рубрики "Архитектура и дизайн"](#)

DOI:

10.25136/2409-8744.2023.1.39540

EDN:

LPVGLV

Дата направления статьи в редакцию:

29-12-2022

Дата публикации:

13-01-2023

Аннотация: Статья посвящена комплексу Пулковского аэровокзала в Ленинграде – Санкт-Петербурге. В статье предлагается комплексное исследование архитектурного проекта (руководитель А.В. Жук) и его реализации как архитектурного феномена в социокультурном измерении, прослеживающегося от зарождения проекта с новейшими технологическими решениями до его реализации. Методология исследования базируется на историко-хронологическом, структурно-функциональном и семиотическом подходах. На основе историко-культурного анализа динамики создания архитектуры здания в

статье выделяются несколько инновационных приемов и функций, выполняемых аэровокзалом, кроме основной технологической, таких как: репрезентативная; мемориальная, фиксирующая выдающиеся результаты деятельности творческого коллектива и строителей; художественная в рамках ансамблевого восприятия объекта. Показано совершенствование проекта в процессе работы над ним. В статье проиллюстрированы проектные решения, воплощенные в постройке в полном объеме, отражены масштабы строительства и совершенствование профессиональных методов и приемов. Проанализированы тексты и документы современные архитектурному замыслу и его реализации. На основе проведенного исследования делается вывод о том, что проект и здание Пулковского аэровокзала представляет собой совершенный по функции и художественному образу объект, отражающий синтез новаторских приемов, учитывающий видовые особенности ландшафта и транслирующий авторский культурный опыт. Актуальность сохранения аэровокзала связана с его характеристиками уникальными для мировой архитектуры и пространства Санкт-Петербурга. Научная новизна исследования заключается в утверждении положения, что здание аэропорта Пулково является идеальным воплощением идей рационализма в сочетании с созданием яркого художественного образа. А также утверждается тезис, согласно которому творческому коллективу удалось гармонично соединить смелые технологические новации с гуманистической направленностью функционального объекта.

Ключевые слова:

Пулковский, аэропорт, в Ленинграде, история, архитектуры, модернизм, градостроительство, технологии, дизайн, среды

Комплекс Пулковского аэровокзала в Ленинграде – Санкт-Петербурге является одним из символов Города-Героя и его главными воздушными воротами. Данный объект – это коммуникационный узел города и всемирной транспортной системы, являющий миру уровень развития страны и культуры города. Аэропорт, входивший в Ленинградскую субагломерацию, в процессе пространственного формирования и уникального структурирования столичной Санкт-Петербургской агломерации стал одной из важнейших ее частей.

Изучение истории проектирования, строительства и бытования замечательного объекта культурного наследия советской эпохи было вызвано угрозой его сноса при расширении современного терминала в Пулковском аэропорту.

Цель данного исследования на основе историко-культурного, визуального и функционального анализа проследить динамику совершенствования функциональных и образных характеристик архитектуры здания.

Методология исследования базируется на историко-хронологическом, структурно-функциональном и семиотическом подходах. В силу определенной ограниченной ограниченности источников, наше исследование предполагает подробный историографический обзор с цитированием наиболее значимых и компетентных мнений специалистов в данной области знаний.

Исследование проводилось в архивах, библиотеках и музеях Санкт-Петербурга. Основным источником информации стали статьи, опубликованные в журнале «Строительство и архитектура Ленинграда» за 1966-1975 годы, документы и фотографии

из опубликованных изданий и коллекции ЦГАНТД СПб, ЦГАКФФД СПб, музея авиации музея истории города Санкт-Петербурга. Проект фасада аэровокзала «Пулково» и три графических листа М. Вержбицкого с зарисовками интерьеров обнаружены нами в фондах ГМИ Санкт-Петербурга [\[5\]](#). Чертежи конструкций здания и другие материалы, хранящиеся в ЦГАНТД СПб, дают представление о сложности воплощения замысла архитекторов [\[26-29\]](#).

Описание и чертежи аэровокзала и сателлита в Ленинграде приведены в фундаментальных монографиях Е.Б. Новиковой «Интерьер общественных зданий. Художественные проблемы» [\[18\]](#) и «Современная советская архитектура 1955-1980 гг.» под редакцией Н.П. Былинкина и А.В. Рябушкина [\[23, с. 148-150\]](#).

Упоминается аэровокзал и в книгах по истории авиации, где так же приведены его фотоснимки [\[13-16\]](#).

Особую ценность представляют воспоминания архитектора Евгения Александровича Жука о проектировании и строительстве аэропорта, графические листы и фотоматериалы из его личной коллекции.

Планировочное решение содержало много инноваций, направленных на улучшение обслуживания пассажиропотоков. В основу сооружения была положена концепция единого центрального пространства операционного зала, основой которого служат пять железобетонных грибовидных опор, завершающихся световыми фонарями. Они стали главной архитектурной темой всего сооружения, формируя интерьер главного зала, объемное пространство и характерный силуэт всего здания.

Архитектурное сообщество считает это здание одним из лучших проектов, осуществленных в СССР в 1970-е годы, и едва ли не самым выдающимся представителем позднего модернизма, сохранившимся до наших дней.

ХРОНИКА СОЗДАНИЯ АЭРОПОРТА



1. Аэровокзал Ленинграда со стороны летного поля. Опубликовано: Сперанский С. Б., Прибульский А. И. Аэровокзал – сооружение уникальное. Особенности его архитектурно-конструктивных решений. // Строительство и архитектура Ленинграда. - 1973. № 8 Август. - С. 6.

Строительство аэродрома, а, затем, и главного аэропорта Ленинграда было предусмотрено развитием города в южном направлении. Данная тенденция наиболее

ярко отражена в первом варианте Генерального плана города начала 1930-х годов. По Генплану предполагалась застройка территории вплоть до Пулковской обсерватории. Но концепция развития Ленинграда в середине 30-х годов изменилась, поэтому строительство у Пулковской горы осуществляется только в настоящий момент.

В феврале 1931 года недалеко от деревни Каменка было начато строительство института Гражданского Воздушного Флота (ГВФ), авиагородка и аэродрома. Аэропорт получил наименование «Шоссейная» от находившейся поблизости железнодорожной платформы (ныне платформа «Аэропорт»). Днем рождения аэропорта официально считается 24 июня 1932 года [\[7\]](#).

В середине 1960-х гг. в мастерской А. В. Жука ЛенНИИпроект началось проектирование, а с 1969 г. строительство нового аэропорта. Автором концепции сооружения является А. В. Жук - художник-архитектор, действительный член Академии художеств и Международной Академии Архитектуры, Почетный член Академии Архитектуры и Строительных Наук, народный архитектор СССР, профессор.

8 февраля 1971 Ленинградский аэропорт награжден орденом Октябрьской Революции [\[15\]](#). В этом и следующие годы создана новая ВПП (сейчас -10L/28R) длиной около 3400 метров, идет строительство терминала будущего аэропорта Пулково [\[14\]](#).

Пассажиры ночного рейса с 24 на 25 апреля 1973 впервые услышали новое название ленинградского аэропорта — Пулково. А спустя несколько дней, в мае, был открыт новый терминал-1 аэропорта Пулково.

В середине 1960-х - начале 1970-х гг. в стране ступили в строй десятки аэровокзалов. Но новый Ленинградский аэропорт был самым большим и имел уникальные черты. Планировочное решение предусматривало полное разделение прибывающих и отлетающих пассажиров. Все функциональные зоны были размещены в трех уровнях единого центрального пространства операционного зала шириной 50 м и длиной 135 м, открытого в обе стороны - на подъездную площадь и на летное поле. Основой этого единого пространства служат пять железобетонных грибовидных опор, завершающихся световыми фонарями. Они стали главной архитектурной темой всего сооружения, формируя интерьер главного зала, объемное пространство и характерный силуэт всего здания. Подъездная эстакада, обрамляющая привокзальную площадь, сильно выдвинутые козырьки над входами, четкий ритм навесных панелей и наклонные плиты-карнизы над ними придают парадность всему сооружению [\[23\]](#).

Зал отправления был расположен на втором этаже здания. Эстакада, по которой заезжали автобусы, такси и легковые автомобили, подводила как раз к дверям этого зала. Зал был одновременно и операционным (в нём располагались стойки регистрации), и залом ожидания. На первом этаже располагался зал прибытия с выдачей багажа.

Позднее на летном поле появились сателлиты: сооружения, которые использовались как накопители. С основным терминалом они были соединены подземными переходами, которые оснастили траволаторами. Туннель от терминала к сателлитам были построены открытым методом - строителям пришлось перекопать летное поле перед терминалом.

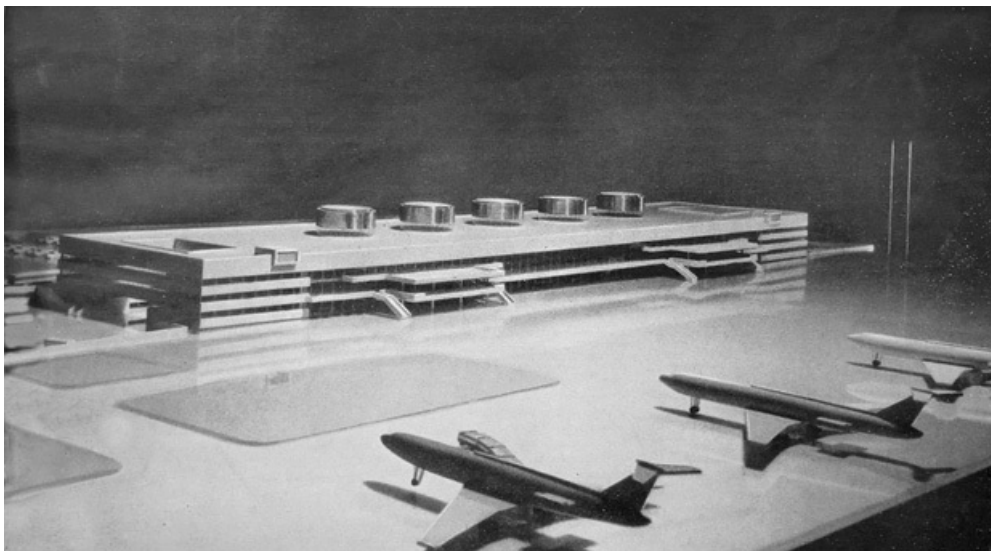
На лётном поле так же была расположена диспетчерская башня.

В конце 1970-х начнется строительство новой ВПП (сейчас 10R/28L) длиной 3780 метров, которая вступит в строй в 1983 году.

3 февраля 2015 легендарное здание «Пулково-1» открылось после реконструкции. Оно соединено с главным зданием централизованного пассажирского терминала переходной галереей и предназначено для обслуживания внутренних рейсов на вылет и прилет. В настоящее время интерьер основного зала сильно изменён: он разгорожен на отдельные помещения для регистрации и досмотра.

Так как нам были доступны только опубликованные проектные чертежи и техническая документация из ЦГАНТД СПб, мы будем обращаться к публикациям ведущих отечественных архитектурных журналов.

Первоначальный проект



2. Аэровокзал Ленинграда. Макет со стороны перрона. Опубликовано: Явейн И. Г. Ленинград, аэровокзал. // Строительство и архитектура Ленинграда. - 1966. № 5. - С.

Проект был разработан в мастерской № 13 института Ленпроект. Авторы — архитекторы А. В. Жук, Г. М. Вланин и Ж. М. Вержбицкий при участии архитектора В. Н. Семеновской. Инженерные разделы проекта разрабатывались под руководством инженеров Н. В. Максимова и Ж. Я. Лейв.

Новый аэровокзал предполагался юго-западнее существующего. К нему намечается проложить широкую подъездную дорогу. В месте примыкания этой дороги к шоссе проектируется развязка движение в двух уровнях.

Первым откликом на проектные материалы нового ленинградского аэропорта стала рецензия Начальника Северного управления гражданской авиации СССР Н. Г. Порфинова [\[21\]](#).

Авиатор отмечал, что здание это должно быть современным в лучшем смысле этого слова и вместе с тем нести черты, связывающие его с архитектурными традициями «чудесного города на Неве».

Н. Г. Порфиоров констатировал, что «здание нового аэровокзала действительно будет парадным сооружением у воздушных ворот города, очень индивидуальное по своему архитектурно-композиционному решению, оно в то же время не противоречит общему архитектурному стилю Ленинграда, Аэровокзал красив, просторен, все в нем целесообразно. Ощущается ясный технический расчет, который, однако, не подавляет художественную мысль авторов. Им удалось, несмотря на большую протяженность (227

м) и сравнительно малую высоту (12 м) здания, придать ему изящность и легкость».

Им было выделено главное новшество: «Планировочное решение здания позволяет впервые в мировой практике осуществить универсальную тройную систему доставки пассажиров к самолетам и с летного поля к вокзалу. На самолет можно будет попасть одним из следующих способов: либо двухэтажным автобусом-салонem прямо с галереи второго этажа, либо автотранспортом, курсирующим по перрону, либо спустившись на эскалаторе в тоннель, ведущий к месту посадки.

Кроме того, с галереи второго этажа можно будет спуститься по лестнице на аванперрон и здесь войти в самолет».

Профессиональный разбор проекта был выполнен ведущим специалистом в области строительства вокзалов И. Г. Явейном в статье «Ленинград, аэровокзал» [\[31\]](#). Напомним, что Игорь Явейн является автором замечательного авангардного проекта ленинградского аэровокзала, участвовавшего в конкурсе 1936 года (II премия на Всесоюзном конкурсе). Профессор Явейн проводит сравнительный анализ с опытом строительства крупнейших аэропортов мира и на данном основании дает советы проектировщикам.

Автор указывал, что одновременно со строительством аэровокзала формируется в общих чертах и композиция привокзальной площади со зданиями гостиницы на 500 мест и профилактория для летного состава. В первом варианте генерального плана эти здания намечалось поставить на небольшом расстоянии друг от друга по обе стороны дороги, с тем чтобы таким образом создать у въезда на площадь своего рода пропилеи. Во втором варианте высокие корпуса гостиницы и профилактория расставлены настолько широко, что с дороги, ведущей к аэропорту, будет раскрываться весь фасад нового аэровокзала.

На расстоянии около 600 м от вокзала дорога раздваивается, идет, охватывая корпуса гостиницы и профилактория, и вливается на площадь не по оси ее, как в первоначальном варианте, а в одном из углов, откуда весь фронт фасада пассажирского здания с въездными пандусами и эстакадой будет восприниматься в наиболее выигрышном ракурсе.

Подъезды намечались в двух уровнях. В верхнем уровне — на эстакаде для транспорта с отъезжающими пассажирами. В нижнем уровне — перрон прибытия и многочисленные стоянки автотранспорта.

Подобная система распределения подъездов к вокзалу позволяет ясно расчленить пассажирские потоки прибытия и отправления и четко организовать движение транспорта на площади. Этот прием придает всей композиции парадность. Он рекомендован в литературе по строительству вокзалов и встречался в проектах самого Явейна. В отечественной практике данный прием в таком масштабе планировалось осуществить впервые.

Идущая вдоль всего фасада здания эстакада отправления позволяет организовать в нижнем уровне обширный крытый перрон прибытия.

Рецензент отмечал, что расположение стоянок такси и автобусов на площади против выходов из вокзала является наилучшим и удобным. Главное с точки зрения И. Явейна, в проект заложена правильная основа организации площади, призванной создавать яркое, запоминающееся впечатление.

В комплексе аэропорта были предусмотрены два перрона; ближний, расположенный

вдоль фасада, выходящего на поле, и дальний, отстоящий на значительном расстоянии.

«...новый Ленинградский аэропорт будет выгодно отличаться от других тем, что здесь смогут применять три вида доставки пассажиров к самолетам: в уровне второго этажа — салон-автобусами; в уровне летного поля — микропоездами, а также по подземным тоннелям — к павильонам-сателлитам. Несмотря на некоторые сложности, вызванные организацией трех способов доставки пассажиров к самолетам и от самолетов, проектировщикам удалось добиться в здании четкого разделения пассажирских потоков отправления и прибытия. Пути следования отдельных групп пассажиров между площадью и перроном проложены по кратчайшему расстоянию» [\[31\]](#).

В основу планировочной композиции аэровокзала положена схема симметричной группировки помещений.

Центр здания отводится для комплекса помещений отправления.

По обеим сторонам от него находятся группы помещений прибытия, а за ними — сектор международных сообщений, ресторан, комнаты транзитных пассажиров, парадные комнаты, служебные и обслуживающие помещения.

Композиционным центром интерьера аэровокзала становится операционный зал отправления, к которому примыкают и в пространство которого раскрываются расположенные в разных уровнях залы ожидания, холлы, буфеты и помещения транзитных пассажиров, соединяемые живописно расположенными открытыми лестницами и переходами. Таким образом, в интерьере создается богатая пространственная композиция, которая, помимо всего, способствует хорошей ориентации пассажиров в здании.

В отличие от операционных помещений трех новых московских аэровокзалов, ориентированных в сторону привокзальной площади, операционный зал в предложенном проекте будет раскрыт в сторону и площади и летного поля.

В связи с большой глубиной помещения предусматривается устройство в покрытии зала круглых световых колец-барабанов диаметром 12 м, которые обеспечат равномерную освещенность и обогатят интерьер.

Двумя другими композиционными центрами интерьера аэровокзала являются вестибюли прибытия. Пространственно они объединены с объемом главного операционного зала. Происходит это благодаря большим круглым проемам в перекрытиях.

Залы прибытия, таким образом, получают выразительное архитектурное решение, в котором важную роль играют центрические световые фонари.

Важным замечанием является внимание к реакции пассажиров на облик вокзала: «Эффектная композиция этих залов имеет психологическое значение, так как впервые приехавшие в Ленинград с повышенным интересом относятся к тому, как их встретит новый город. Но, как нам представляется, авторам следует добиться того, чтобы пространства залов прибытия были более раскрыты в главный операционный зал» [\[31\]](#).

Как мы видим, схема симметричной композиции здания получила оправдание и в группировке помещений, и в организации графиков движения, и в композиции интерьеров.

Игорь Георгиевич указывает в качестве недостатка на невозможность дальнейшего

безболезненного расширения здания. Главная причина заключается в том, что при данной композиции центральная группа помещений отправления зажата с двух сторон вестибюлями прибытия, а последние — примыкающими к ним группами других помещений. Но, наш взгляд, архитекторы были несколько ограничены техническим заданием, к тому же в проекте было заложено двукратное увеличение пассажиропотока – до 5 млн. человек. Отметим, что только в 1990-м году количество пассажиров приблизилось к запланированному (4838000 человек [\[15, с. 105-161\]](#), 8,8 млн. [Проект развития аэропорта Пулково]), затем, последовало резкое сокращение полетов и только в 2006 году аэропорт принял и отправил 5100000 человек [Проект развития аэропорта Пулково].

Удачно в проекте решен сектор отправления. Используя разницу высот между уровнем привокзальной площади и летного поля, авторы рационально распределили основные помещения по вертикали. Отъезжающие пассажиры входят с эстакады отправления непосредственно в главный операционный зал и видят перед собой фронт оформления багажа и регистрации, рассчитанный на 22 рабочих места.

Операционный зал расположен на одной отметке с эстакадой, но находится в то же время на промежуточном уровне между двумя залами ожидания. Благодаря этому пассажирам отправления достаточно будет опуститься на пол-этажа, чтобы пройти в нижний зал ожидания, находящийся в уровне летного поля и выходов на него, или подняться на пол-этажа, чтобы пройти в верхний зал ожидания, расположенный в уровне пола автобусов-салонов (3,5 м над уровнем летного поля).

Распределение пассажиров по уровням для посадки в наземный и, условно говоря, надземный транспорт будет происходить без труда.

Нижний зал ожидания рассчитан на обслуживание пассажиров, отправляемых с ближнего перрона. К залу примыкают два «накопителя», откуда пассажиры выходят на посадку, и спуски в тоннели, связывающие здание аэровокзала с посадочными павильонами-сателлитами.

Верхний зал с большей площадью предназначен для обслуживания пассажиров дальнего перрона, к которому они доставляются салон-автобусами.

Учитывая стремление пассажиров находиться ближе к местам отправления, следует признать целесообразным организацию залов ожидания в двух уровнях. Но авторам следует серьезно обосновать расчетом соотношение площадей указанных залов, полностью исключить возможность их неравномерного заполнения.

На новом аэровокзале регистрация и прием багажа будут производиться по обезличенной системе, при которой у любой стойки можно сдать багаж на любой рейс.

Необычно намечается организовать выдачу багажа прибывшим. Между помещением сортировки и комплектования багажа и залами прибытия должны быть установлены транспортеры,двигающиеся по кольцу. В зале сортировки прибывший багаж ставится на кольцевой транспортер, так называемую «карусель», которая выводит багаж в зал прибытия, где пассажиры разбирают его.

В проекте Ленинградского аэровокзала обращено большое внимание на решение отдельных комплексов помещений обслуживания.

Если транзитные пассажиры, пересеживающиеся на другой рейс, вынуждены будут задержаться в здании аэровокзала, то в отведенной для них зоне они найдут хорошие

условия для отдыха.

Главный ресторан удачно ориентирован на летное поле. Для всего комплекса ресторанов и многочисленных буфетов предусмотрен единый пищеблок, имеющий свой хозяйственный двор.

Для провожающих и встречающих устраиваются со стороны летного поля галереи, откуда с разных уровней можно будет наблюдать за посадочными перронами и аэродромом. Удачно запроектированы помещения для парадных встреч и проводов, имеющие хорошо решенный отдельный боковой подъезд и парадный вход из внутреннего двора.

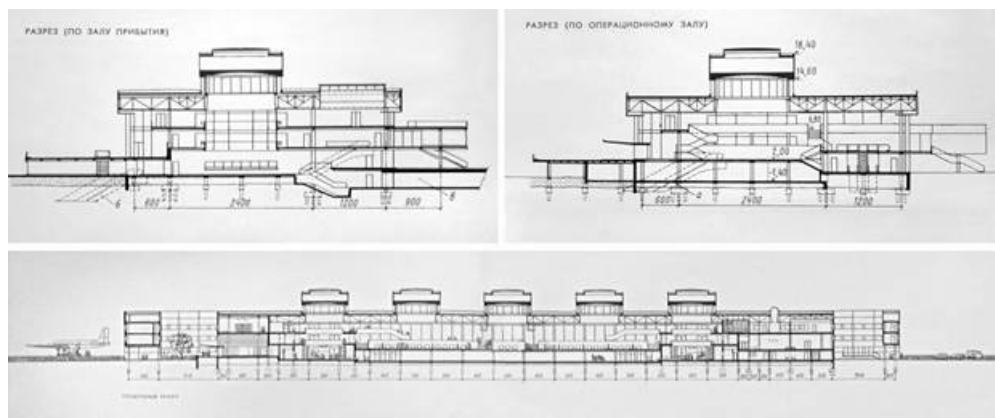
В виде отдельного комплекса решена относительно небольшая группа помещений международных авиалиний. По замечанию эксперта, сложность разнообразного обслуживания этой категории пассажиров привела к ряду расположенных в разных уровнях, сравнительно мелких помещений, композиция которых не соответствует их значимости...

Основной архитектурный мотив, который придает зданию архитектурное звучание, создает своеобразный, запоминающийся образ, — это пять золотых колец-цилиндров на крыше здания. «На наш взгляд, — пишет И.Г. Явейн, — архитектурный фрагмент, выделенный позолотой (намечается применение стеклянной смальты), становится ведущим элементом композиции и поэтому нуждается в особенно тщательной прорисовке. Между тем, трактовка золотых колец-цилиндров такова, что если впечатление легкости и современности и создается, то только благодаря тому, что кольца как бы парят над просвечивающими полосами стекла у их основания. В натуре эти узкие остекленные «подрезки» окажутся скрытыми карнизом здания, и увидеть их можно будет только при отходе на сотни метров от вокзала, то есть за пределами привокзальной площади и посадочного перрона» [\[31\]](#).

Использование конструкции эстакады, прилегающей к зданию со стороны площади, для создания обширного крытого перрона прибытия, а также развитие необходимых при ленинградском климате козырьков у мест посадки и посадки пассажиров на транспорт способствовали бы решению этой задачи. И.Г. Явейн в качестве примера таких конструкций приводит аэровокзалы в Домодедове и Шереметьеве под Москвой, в Орли под Парижем и компании «Пан-Американ» под Нью-Йорком.

Здание аэровокзала в виде четкого прямоугольника с характерной кривой въездного пандуса и пятью золочеными кольцами на кровле будет оставлять впечатление своеобразного сооружения, будет хорошо читаться с воздуха на фоне зелени, темной посадочной площадки и асфальта привокзальной площади.

«Кстати, — отмечает рецензент, — хорошо нарисованный пятый фасад, то есть вид с воздуха, приобретает все большее значение в современной архитектуре. Для аэровокзалов выразительный вид сверху вообще стал одной из важных особенностей. В данном проекте характер пятого фасада в целом найден, надо будет лишь обратить особое внимание на цвет, фактуру и материал плоской кровли» [\[31\]](#).



3. Разрезы аэровокзала Ленинграда. Опубликовано: Явейн И. Г. Ленинград, аэровокзал. // Строительство и архитектура Ленинграда. - 1966. № 5. - С. 8-9.

Следующие публикации появляются после корректировки проекта и начала строительства в 1969 году.

В статье архитектора О. В. Щербина «Ленинград. Аэровокзал. Новый вариант проекта» так же дается подробное описание проекта во взаимосвязи с техническими и эстетическими проблемами, так же приводится иллюстративный материал – фотографии планшета, макета, поэтажные планы [\[30\]](#).

О. В. Щербин особое внимание обращает на психологическое воздействие сооружения на пассажиров: «В результате последующей работы проект был усовершенствован авторами, причем его окончательный вариант заметно отличается от первоначального предложения. В связи с этим представляется целесообразным продолжить на страницах журнала рассмотрение архитектурного замысла этого значительного общественного комплекса, сооружение которого уже началось.

Аэровокзалы в наше время все больше превращаются в своеобразный символ современной архитектуры. Это обусловлено стремительным развитием авиации. Причем дальнейший ее прогресс зависит не только от внедрения электронного оборудования, от разработки новых конструкций самолетов, но и от совершенства наземных сооружений, от организации обслуживания пассажиров в аэропорту. Как выразился один специалист, «будущее воздушного транспорта находится на земле, а не в воздухе» [\[30\]](#).

Кроме того, авиация оказывает и эмоциональное воздействие на человека, влияет на формирование его эстетических воззрений. Еще живо в памяти людей ощущение чуда от первых полетов, да и сегодня при взгляде на землю с высоты многие люди испытывают праздничное чувство и гордость творческой мощью человека.

Автор указывает, что «архитектура» самолетов, продиктованная законами аэродинамики, неожиданная, но исполненная логики, представляется эстетическим эталоном, образцом слияния красоты и целесообразности, формы и функции.

Все это делает работу проектировщиков аэровокзалов вдвойне интересной и вдвойне сложной. Ведь такого же слияния хотелось бы достичь и в наземных сооружениях Аэрофлота. Яркая, праздничная обстановка в них не должна противоречить простоте, логичности, целесообразности внутреннего и внешнего устройства.

Композицию аэровокзала во многом определяет выбор способа доставки пассажиров к самолетам. Размеры современных самолетов, их количество в аэропорту, необходимость организовать техническое обслуживание перед полетом — все это требует значительных

площадей перрона. В новом проекте Ленинградского аэровокзала заложена возможность использования трех видов доставки пассажиров к самолетам.

Оставляя администрации будущего аэропорта известную свободу в организации перевозок, в значительной степени, зависящей от эксплуатационной техники, авторы с предельной ясностью и простотой наметили график движения пассажиров внутри здания аэровокзала.

Прежде всего, четко отделены пассажиры, ожидающие отправления, от прибывших. Транспорт из города по пандусу попадает на эстакаду второго этажа, где сосредоточены помещения для улетающих. Пассажиры направляются к мостам регистрации билетов и приемки багажа, расположенным по всей ширине операционного зала, и далее в залы ожидания с подъемом или спуском на полмарша в зависимости от способа доставки к самолету: вниз — для попадания в тоннель или на микроавтобусы, вверх — для посадки в двухэтажный автобус.

Пассажиры приземлившихся самолетов выходят через первый этаж на площадь к многочисленным стоянкам такси и остановкам автобусов. Внутри здания потоки не соприкасаются.

Следует напомнить, что контрольное взвешивание и прием багажа, а также регистрация билетов перед полетом предусмотрено по наиболее прогрессивной, свободной системе. Принятый багаж по конвейеру опускаются в расположенное под операционным залом багажное отделение, где происходит его сортировка и комплектация по рейсам.

Операционный зал занимает середину здания во всю его ширину, включая в свой объем разделенные на два уровня залы ожидания. Такой прием применен впервые. К операционному залу примыкают отделение почты, телеграф, телефон, сберкасса. Системой открытых лестниц и лифтов он связан с остальными помещениями аэровокзала.

Залы для прибывших расположены в первом этаже по обе стороны операционного зала. Залы прибытия оказались взаимосвязанными и превратились в парадные помещения, встречающие гостей города.

Проект Ленинградского аэровокзала предусматривает включение в общий объем и международного сектора. Ему отведена вся правая часть вокзала со стороны площади. Подъезды и входы в него организованы в торце здания. Запроектирован дополнительный пандус. Предусмотрены стоянки автобусов на уровне эстакады. Сектор получил достаточно свободное в функциональном отношении и парадное решение.

Залы для приема делегаций расположены на стороне, противоположной международному сектору. Они скомпонованы вокруг внутреннего двора, из которого организован отъезд гостей в город.

Комплекс ресторана, помещения для транзитных пассажиров, в том числе кинофицированный зал, расположены в третьем этаже, то есть вынесены из зоны движения пассажиров к самолетам и в то же время удобно связаны с ней системой лестниц и лифтов.

Таким образом, положенная в основу композиции ясная функциональная идея позволила успешно преодолеть ряд недостатков, на которые указывалось при обсуждении первого варианта проекта, и можно надеяться, что здание во всех своих частях окажется удобным в эксплуатации.

Особенно значительные изменения в окончательном проекте претерпели конструкция и архитектура зданий. В окончательном проекте тема верхнего света слилась с конструкцией здания и превратилась в ведущую.

Мы видим редко расставленные (в шаге 27 м) 5 опор с грибовидными покрытиями, к мощным конструкциям которых на тросах подвешено перекрытие центральной части здания. Красиво решены залы для прибывших, окруженные кольцами перекрытий и раскрытые в объем центрального зала.

Много работали авторы и над архитектурой фасадов. Они стремились преодолеть ощущение павильонности. В данном проекте легким подвесным конструкциям покрытия противопоставлена масса основного здания. Исчезло сплошное остекление фасадов. Это позволило отразить в архитектуре фасадов назначение внутренних помещений аэровокзала и придать большое единство зданию.

Остались остекленными помещения операционного зала как со стороны перрона, так и со стороны привокзальной площади. И это очень важно для пассажира, так как позволит ему видеть летное поле и в спокойной обстановке ожидать выхода на перрон, легко ориентируясь в здании. В то же время помещения для транзитных пассажиров, а также подсобные помещения имеют большую зрительную изоляцию.

По мнению автора статьи, «Облик здания, имеющий несколько замкнутый, «северный» характер, на наш взгляд, будет хорошо сочетаться с архитектурой Ленинграда» [\[30\]](#).

Так как вид сверху создает первое впечатление от здания у прибывающих в город на самолете, авторы отмечают, что крупный и простой прямоугольник здания аэровокзала с его пластичной системой пандусов, с грибовидными золочеными опорами-покрытиями и внутренними квадратными двориками будет ярким и запоминающимся.

Много внимания уделено авторами отделке интерьеров здания. Предполагалась сдержанная цветовая гамма, с использованием естественных и современных материалов, а также зелени.

Они отметили своеобразный, запоминающийся облик объекта, цельное, простое, где функциональные задачи решены на самом современном уровне, с учетом мировых достижений в этой области.

О. В. Щербин констатировал: «Сравнивая проект, по которому осуществляется строительство, с проектным заданием, видишь, насколько он стал глубже и интереснее. В то же время ощущаешь последовательность в осуществлении замысла. Такой метод работы характерен для данного авторского коллектива. Не секрет, что очень часто интересные заявки, содержащиеся в проектных предложениях, увядают на стадии дальнейшей проработки, и в натуре мы получаем здание, лишенное выразительности и свежести первоначальных решений... Такой метод последовательного насыщения проекта, его обогащения и совершенствования по мере разработки на правильно найденной функциональной основе представляется хотя и трудным, но весьма плодотворным» [\[30\]](#).

Авторский коллектив проекта аэровокзала сумели в результате создать исполненные благородства и значительности здания.

Чертежи конструкций здания, пояснительная записка, техническая спецификация стали, лист нагрузок, поперечный разрез, планы колонн, разрезы, покрытия Аэровокзала,

хранящиеся в ЦГАНТД СПб, дают представление о сложности воплощения замысла архитектора в . [\[26-29\]](#).



4. Аэровокзал Ленинграда. Зал отправления. 1970-е гг. - Коллекция Е. А. Жука

В связи с этим, важные замечания высказаны в статье кандидата архитектуры Ю.И. Курбатова «Конструкция на службе архитектуры. К эволюции стоечно-балочной системы». Автор отмечает: «Подробнее следует сказать о грибовидных конструкциях в новом здании аэровокзала Ленинградского аэропорта... Опора выполнена здесь из металлической трубы диаметром в 800 мм и толщиной стенок в 50 мм. По противопожарным требованиям металлическая труба закрыта штукатуркой. Однако авторы значительно увеличивают функции облицовочного слоя.

Желая обеспечить более крепкую композиционную взаимосвязь опоры гриба с его шляпой-покрытием, авторы расширяют сверху облицовочный футляр опоры. Обработка штукатурки методом обдира внушает представление о возможных силовых линиях, действующих в опоре. Таким образом, архитектурная форма создается здесь за счет некоторых дополнений к конструкции. Эти дополнения усиливают ощущение прочности и цельности опоры и покрытия, отвечают нашим статическим чувствам и эстетическим представлениям» [\[17, с. 27\]](#).

После сдачи в эксплуатацию Ленинградского аэровокзала были опубликованы аналитические материалы по проектированию и строительству.

Самым подробным отчетом о создании нового аэропорта стал августовский номер журнала «Строительство и архитектура Ленинграда» 1973 года. В нем опубликовано четыре статьи с разных позиций, освещавших этот грандиозный проект.

В первую очередь, это заглавная статья заслуженного архитектора РСФСР Александра Владимировича Жука «Воздушные ворота Ленинграда. От замысла — к воплощению», написанная ярким, образным языком, повествует о творческом поиске в процессе создания проекта, отражает участие различных организаций в строительстве.

Главной сверхзадачей авторы проекта считали создание комфортной атмосферы для пассажиров. «Вместе с тем неотступно проследовала мысль, обязывающая создать такое сооружение, которое приближало бы его к высокому значению Ленинградского

аэровокзала — воздушных ворот города-героя, заслужившего всемирную известность своими памятниками национальной культуры, славными революционными традициями и беспримерным мужеством его жителей.

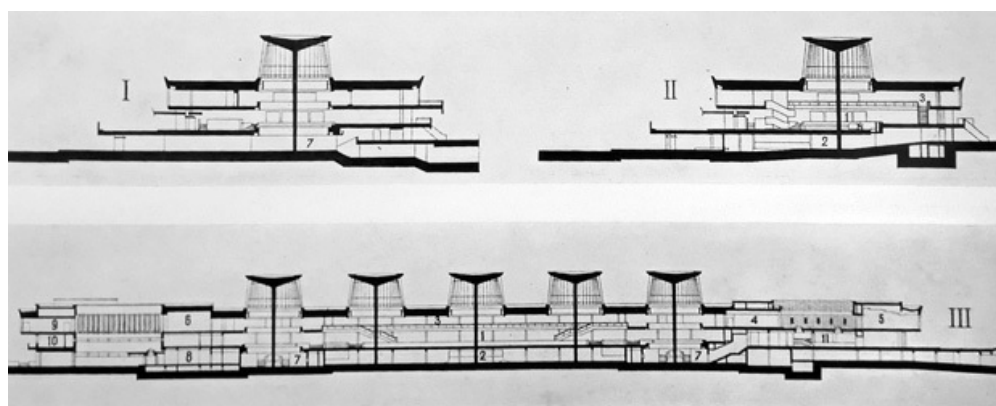
Обе эти нераздельные в своем единстве задачи явились и «стартовой площадкой», и «сигнальными огнями» на всем пути проектирования и строительства. Они требовали для своей реализации особо жесткого самоконтроля в отборе решений, приближающих к намеченным целям.

Обеспечение комфортности для пассажиров понималось прежде всего с позиции поиска оптимальных решений всего комплекса функционально-технологических задач аэровокзала. Отсюда особое внимание обращалось на создание наиболее удобных условий работы обслуживающего персонала, совершенствование многочисленных процессов его разносторонней деятельности.

В этих целях привлекался весь уместный и доступный арсенал средств архитектуры и современной техники при постоянном стремлении к органическому единству и целостности конструкций, материалов, форм и функций. Весь комплекс отобранных средств в своей гармоничной совокупности должен был оказаться выразительным, запоминающимся и способным формировать восприятие человека, находящегося в сфере воздействия внешней структуры и внутренних пространств.

Однако если организация надлежащей среды зависит прежде всего от возможностей архитекторов, то в вопросе создания необходимой атмосферы комфорта мы остаемся зависимыми от уровня культуры эксплуатации, от психологической и технической подготовленности обслуживающего персонала. Ведь именно в общение с ним — прямое или косвенное — вступает пассажир, встречая соответствующее к себе отношение» [6].

Обширный материал изложен статье Народного архитектора СССР С.Б. Сперанского и архитектора А.И. Прибульского «Аэровокзал – сооружение уникальное. Особенности его архитектурно-конструктивных решений» [24], в которой дается подробное описание здания во взаимосвязи с техническими характеристиками, так же приводится иллюстративный материал – многочисленные фотографии аэровокзала, генплан, разрезы.



5. 5. Аэровокзал Ленинграда. Разрезы. Опубликовано: Сперанский С. Б., Прибульский А. И. Аэровокзал – сооружение уникальное. Особенности его архитектурно-конструктивных решений. // Строительство и архитектура Ленинграда. - 1973. № 8 Август. - С. 2.

РАЗРЕЗЫ ГЛАВНОГО КОРПУСА

I Поперечный разрез по залам прибытия

II Поперечный разрез по операционным залам

III Продольный разрез

1 — операционный зал; 2 — помещение багажных операций; 3 — галерея операционного зала; 4 — ресторан внутрисоюзных авиалиний; 5 — ресторан международных авиалиний; 6 — кинозал; 7 — залы прибытия; 8 — зал торжественных приемов; 9 — столовая летного состава; 10 — служебные помещения; 11 — операционный зал международных авиалиний

Обратимся к тексту: «Смело можно говорить о крупном творческом успехе авторского коллектива. Новый Ленинградский аэровокзал по своим достоинствам, на наш взгляд, может быть причислен к лучшим отечественным достижениям в этой области. Создание его стало заметным событием в советской архитектурной практике» [\[24\]](#).

Акцентируется внимание на технической стороне проекта: «Сданный багаж тут же транспортируется в нижнее помещение, где установлены линии полуавтоматической сортировки и комплектации. Для обеспечения оперативности и надежности работы всех механизмов предусмотрена электронная система сбора и обработки служебной информации при регистрации пассажиров — СИРП. Выдача багажа осуществляется с пяти каруселей, также во многом оригинально решенных. Эти комплексные системы разработаны инженерами института Ленпроект под руководством В. Г. Альперовича. Они имеют целый ряд узлов, выполненных на уровне изобретений» [\[24\]](#).

Мы не будем останавливаться на подробностях планировки и интерьеров, они хорошо видны на публикуемых фотографиях.

Для нас важен вывод С.Б. Сперанского и А.И. Прибульского: «Тонкая прорисовка всех элементов, изящество малейших деталей, благородство цветовых решений отличают все интерьеры нового аэровокзала. Это характерная черта работы авторского коллектива. Новый аэровокзал вполне соответствует тому, чтобы всей своей структурой создавать воздушным путешественникам максимум удобств, благоприятно воздействовать на их чувства своим запоминающимся, выразительным строем. Ленинградский аэровокзальный комплекс, нам представляется, несет в себе черты, присущие большому архитектурному сооружению. В этом мы видим бесспорную удачу авторов» [\[24\]](#).

Третий материал номера посвящен функционированию аэропорта «Новый комплекс в строю. Современная техника в системе обслуживания авиапассажиров», он написан руководителем Ленинградского авиапредприятия П. Т. Кривошаповым [\[15\]](#).

Автор обращает внимание на существенное снижение затрат по новому аэровокзальному комплексу, которых «Словом, получилось сооружение, функциональные достоинства которого можно коротко определить так: максимум удобств при минимуме затрат».

П. Т. Кривошапов приводит статистику, подчеркивающую лидерство ленинградцев в функционировании: «...в операционном зале внутрисоюзного сектора можно оформить вылет 1920 пассажирам в часы «пик» — 24 рейса, а в международном — еще 250 — 3 рейса. Таким образом, общая пропускная способность Ленинградского аэровокзала на прилет и вылет рассчитана на 4340 пассажиров в часы «пик». В Домодедовском порту соответствующий показатель составляет 3000, а в Шереметьевском — 1500 человек» [\[15\]](#).

Четвертая статья - Л. В. Яхонтова «Творческий вклад строителей. На основе прогрессивной технологии» описывает процесс возведения здания, акцентируя

внимание на том, что ранее не имело аналогов в отечественном аэропортостроении. Автор указывает поставщиков материалов и оборудования [\[32\]](#).

«...Внедрения особой технологии потребовал монтаж стального каркаса центральной зоны аэровокзала, каркаса, разработанного Ленинградским отделением ПИ Промстальконструкция. Запроектированное покрытие размером в плане 135x51 м опирается на наружные колонны, расположенные по периметру зоны с шагом 9 м и на пять внутренних 25-метровых стоек с шагом 27 м. По продольной оси здания расположены пять круглых световых фонарей диаметром 16 м, высотой около 10 м. Для сборки этих элементов был применен гусеничный кран СКГ-30 с одновременным использованием башенных кранов МСК-5-35.

Конструкции монтировались Ленинградским управлением треста Севзапстальконструкция в такой последовательности: сначала были установлены все периметральные колонны и нижние части центральных стоек из труб диаметром 700 мм; затем, на первой захватке длиной 27 м на передвижной инвентарной стальной опорной башне высотой 12 м укладывали кольцевые балки, обрамляющие отверстия в покрытии. После этого устанавливали верхние части стоек с консолями и подвесками и монтировали остальные элементы покрытия. Одновременно со сборкой металлоконструкций укладывались панели перекрытий. Аналогично поступали на других четырех захватках, перемещая монтажные башни вдоль оси по специальным рельсовым путям.

Конструкции каркаса с покрытием были собраны за 6 месяцев. При этом монтажные работы строго увязывались с общестроительными, выполнявшимися параллельно.

Сжатые сроки работ, стремление к сокращению их трудоемкости, повышению производительности труда определяли техническую политику организаций, принимавших участие в строительстве. Отсюда, как уже говорилось, и настойчивые поиски путей, обеспечивающих индустриальное выполнение этих работ. Совместно с конструктором Э. Г. Кришьяном производственники решили заменить монолитные элементы каркаса зоны «А» сборными.

Большая часть нетиповых по сечениям колонн и ригелей была изготовлена заводским способом. При этом для колонн повсеместно приняли «сухой» стык. Удалось найти решения для исполнения в сборном варианте камер глушения, расположенных под покрытием зоны «Б» на отметке 12 м, железобетонных плит покрытия «грибов» на отметке 21,6 м, подпорных стенок и ряда других конструкций» [\[32\]](#).

Мы опустим подробности возведения объекта. Отметим, что строительство шло под пристальным наблюдением А. В. Жука, почти ежедневно преодолевавшего пешком несколько километров от трассы до стройки, конфликтовавшего в случаях отклонения от проекта со строителями, но добившегося практически идеального воплощения проекта в жизнь.

Государственная премия СССР

В связи с тем, что работа творческого коллектива была высоко оценена руководством страны, присудившим ему Государственную премию СССР в 1974 году, в журнале «Строительство и архитектура Ленинграда» опубликована статья О. В. Калинина «Красота и целесообразность. Архитектурные достоинства вокзала аэропорта «Пулково»» [\[12\]](#). Премии были удостоены шесть человек: заслуженный архитектор РСФСР А.В. Жук — руководитель проекта, архитекторы Г. М. Вланин, Ж. М. Вержбицкий,

инженер-конструктор С. М. Кузьменко, инженеры-строители Е. А. Гоголев, Н. Я. Заикин.

О. В. Калинин ярко и образно охарактеризовал работу коллег: «Архитектоника воздушных лайнеров, преисполненная аэродинамической логики, их комфортабельные пассажирские салоны вольно или невольно предъявляют повышенные требования и к наземным сооружениям. Не удивительно, что проектирование и строительство аэродромных комплексов ныне стало тем пробным камнем, на котором проверяется подлинное мастерство их создателей...

Непосредственно перед площадью аэровокзал широко охватывает все пространство приглашающим разлетом своих пандусов. Они, словно простертые для объятия руки, обращены навстречу прибывающим...

Обо всех достоинствах нового ленинградского аэровокзала, право, сложно рассказать. Их смогли уже увидеть тысячи и тысячи наших земляков и гостей города, их заметили все, кто любит современную архитектуру. Она-то и заслужила столь высокую оценку партии и правительства» [\[12\]](#).

ИСТОРИЯ БЫТОВАНИЯ

В то время (до завершения строительства Шереметьево в 1980-м) терминал Пулково-1 был самым большим в СССР. Ежедневно с взлетных полос аэропорта поднимались в небо более 120 самолетов. Всего в 1973 году было отправлено более 2 млн пассажиров.

Действительно, сам автор проекта отмечал с гордостью, что его новый терминал способен пропускать 3,4 тыс. пассажиров в сутки.

Вынужденные переделки (реконструкция 1986 года и достройка новых корпусов в 2007-2014 годах) сильно исказили первоначальный проект Александра Жука. Но в 2015-м многие из первоначальных замыслов были воплощены заново.

В 2007 году у петербургских властей возникла идея превратить Пулково в большой транзитный узел по образцу Милана или Франкфурта-на-Майне, и такое изменение функции требует расширения аэропорта. Башни-сателлиты на летном поле были снесены, а подземный тоннель к зданию аэровокзала засыпан. Убрав регистрационные стойки и прочие «излишества», «реконструкторы» вернули главному залу его объем и световое наполнение, но теперь он сильно потерял в функциях.

ОЦЕНКА ЗНАЧИМОСТИ

Здание аэропорта Пулково описано во множестве изданий по истории архитектуры [\[23, с. 148-150\]](#) и авиации [\[10, 11, 14-16\]](#).

Наиболее образная характеристика облика здания дана Е.Б. Новиковой в монографии «Интерьер общественных зданий. Художественные проблемы»: «Зрительное восприятие прорывов в небо, созданных фонарями, опоры, растущие из земли и таинственно уходящие вверх, и, наконец, по существу, парящее алюминиевое покрытие создают поразительное по силе ощущение потери веса.

Умело созданный контраст и ясное соотношение масштабов значительного крупного ритма опор и низких протянувшихся по периметру галерей определяют человечность архитектуры и одновременно – значительность пространства аэровокзала.

Поражает ясность основного построения и одновременно странная непонятность опор,

уходящих за пределы покрытия. В соотношении отработанных знакомых приемов и крупных новаторских предложений раскрывается замысел авторов» [\[18, 359-360\]](#).

Самый авторитетный исследователь архитектуры XX века Иконников по поводу аэропорта Пулково констатирует, что «Рационализм рассматриваемого периода... ориентируется, в отличие от технологизма хрущевского времени, на художественно осмысленное значение техники и ее методов формообразования» [\[8, с. 80\]](#).

Так же аэровокзал представлен в путеводителе по поздне-советскому Ленинграду Анны Броневицкой, Николая Малинина и Юрия Пальмина, отмечающих, что модернизм был здесь не отторжением традиции, а рефлексией по ее поводу и утверждающих диалогичный характер ленинградского зодчества [\[3\]](#).

Гари Беркович (Gary Berkovich) в 4-м томе «Модернизированный социалистический реализм: 1955-1991» монографии «Восстановление истории. Еврейские архитекторы в императорской России и СССР» дает высокую оценку проекту аэровокзала [\[1, с. 95\]](#).

Архитектор Сергей Орешкин считает, что здание аэровокзала Пулково уникальное, ничем не уступает шедевру Френка Ллойд Райта 1939г. – зданию штаб-квартиры компании «Джонсон» в Расине, США, мысли о сносе которого пока никому в голову не приходят [\[19\]](#).

Наиболее точную характеристику Пулковскому аэропорту дал Григорий Ревзин: «Аэропорт Пулково (первый терминал) — это культовый объект советского модернизма. Он спроектирован одним из самых авторитетных петербургских архитекторов старшего поколения — Александром Жуком. Зал с пятью стеклянными стаканами-куполами действительно производит очень сильное впечатление. Социалистический модернизм знал два периода: романтика 60-х с их открытием космоса сменилась в 70-е годы тяжелым пафосом туповатой государственности, и у нас практически нет сооружений, где одно соединялось бы с другим. За исключением Пулково — здесь космическая тема (пять стеклянных стаканов придают зданию образ какого-то космопорта из научной фантастики) соединяется с таким масштабом, что невольно испытываешь гордость за страну, когда-то способную такое построить (по степени сложности пока ни одно сооружение постсоветской эпохи не смогло превзойти этот зал)» [\[22\]](#).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Сравнивая наиболее ранний проект с окончательным вариантом, мы видим, что образное решение аэровокзала Пулково было найдено в середине 1960-годов, затем, корректировалось при создании рабочего проекта, делая его образ более выразительным, а структуру наиболее рациональной. В процессе его возведения вносились лишь незначительные изменения, касавшиеся технологии строительства.

В статье в максимальном объеме представлены мнения автора проекта аэровокзала, его современников и историков архитектуры.

Аэровокзал Пулково (первый терминал) является шедевром советского модернизма. Он спроектирован под руководством одного из самых авторитетных петербургских архитекторов Александра Жука. Творческий коллектив включал в себя: архитекторы Г. М. Вланин, Ж. М. Вержбицкий, при участии архитекторов В. Н. Семеновской, Л. К. Модзалевской, О. А. Угрюмовой, инженер Э. Г. Кришьян. Инженерные разделы проекта разрабатывались под руководством инженеров Н. В. Максимова и Ж. Я. Лейв. В

проектировании и строительстве участвовали конструктор С. М. Кузьменко, инженеры-строители Е. А. Гоголев, Н. Я. Заикин. Ведущие архитекторы, конструкторы и строители нового аэровокзала «Пулково», удачно сочетающего в себе красоту и целесообразность, форму и функцию, отмечены Государственной премией СССР 1974 года.

Это одно из трех ленинградских зданий, авторы которых были удостоены Государственной премии СССР.

Несмотря на свою сравнительно небольшую высоту, оно выглядит монументальным, основательным, так как доминируют сами стены.

Возможным источником для создания световых фонарей послужили особенности окружающего ландшафта: многочисленные купола зданий Пулковской обсерватории и световые фонари на крыше библиотеки в Выборге, спроектированной классиком современной архитектуры Алваром Аалто.

Купола («зенитные» фонари) не только важные детали экстерьера - они воедино связаны с несущими конструкциями здания и общим решением его интерьера. В основе каждого из куполов — мощная опора с грибовидным завершением. К пяти этим опорам, расставленным в шаге 27 метров, подвешено покрытие всей центральной части здания.

Куполам еще отведена роль световых фонарей, способствующих равномерной освещенности середины довольно глубокого помещения, а также своеобразных окон в небо, раскрывающих ввысь внутренние объемы. Это яркий пример многофункциональности одного архитектурно-конструктивного приема. Наиболее впечатляющее воздействие несет «пятый» фасад – вид с высоты птичьего полета.

Зал с пятью стеклянными стаканами-куполами и сейчас производит сильное эмоциональное воздействие, их семиотическое наполнение очень широко: от обывательского – «пять стаканов» до мировидческого – «пять континентов».

Аэровокзал имеет уникальное инженерно-конструкторское и архитектурное решение. Таким образом, здание аэропорта Пулково является идеальным воплощением идей рационализма в сочетании с созданием яркого художественного образа, так как творческому коллективу удалось гармонично соединить смелые технологические новации с гуманистической направленностью функционального объекта. Для нас важно подчеркнуть, что создание аэровокзала связано не только с высочайшим профессионализмом авторов и строителей, но и с ярко выраженной гуманистической направленностью их деятельности, с заботой о Человеке.

Необходимо присвоение зданию, являющимся вершиной отечественного модернизма, статуса объекта культурного наследия федерального значения.

Библиография

1. Berkovich, Gary. Reclaiming a History. Jewish Architects in Imperial Russia and the USSR. Volume 4. Modernized Socialist Realism : 1955–1991. / Gary Berkovich. — Weimar und Rostock : Grunberg Verlag, 2022. — 162 с. — С. 95. ISBN : 978-3933713650. — Текст : непосредственный.
2. Авиация в России : справочник / М. В. Келдыш, Г. П. Свищев, С. А. Христианович и др.; ред. Г. С. Бюшгенс.-2-е изд., перераб. и доп.-Москва : Машиностроение, 1988.- 368 с. : ил.-Библиогр. в конце глав. – ISBN 5-217-00300-6 (в пер.) : 1.70 р. — Текст : непосредственный.

3. Броновицкая, А. Ю., Малинин, Н., Пальмин, Ю. И. Ленинград: архитектура советского модернизма 1955-1991. Справочник-путеводитель. / А. Ю Броновицкая, Н. Малинин, Ю. И. Пальмин. — Москва : Garage, 2021. 344 с. — ISBN: 978-5-6045382-0-3. — Текст : непосредственный.
4. Вержбицкий, Ж. М. Архитектурная культура: искусство архитектуры как средство гуманизации "второй природы"/ Ж. М. Вержбицкий-СПб.: Издательский Дом АРДИС, 2010.-136 с. ISBN 978-5-9902112-2-3.-Текст : непосредственный.
5. ГМИ СПб. Вержбицкий Ж.Н., исполнитель листа., Вержбицкий Ж.Н., Жук А.В., Вланин Г.М., архитекторы. Проект пассажирского вокзала аэропорта "Пулково-Ленинград". Интерьер. Перспектива. Вариант. 1967 г. Бумага на картоне. Карандаш. 56х76 см. СССР. Ленинград. Номер в Госкаталоге: 33185803. Номер по КП (ГИК): ГМИ СПб 376176. Инвентарный номер: ГМИ СПб Инв.№-I-Б-6528 ч.
6. Жук, А.В. Воздушные ворота Ленинграда. От замысла — к воплощению. — Текст : непосредственный. // Строительство и архитектура Ленинграда. — 1973. № 8 Август. — С. 2-3; ISSN 0039-2413
7. Известия Центрального исполнительного комитета Союза советских социалистических республик и Всероссийского центрального исполнительного комитета советов рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов. Газета. — 1932. 24 июня; ISSN нет.-Текст : непосредственный.
8. Иконников, А. И. Архитектура XX века. Утопии и реальность. / А. И. Иконников. Издание в двух томах. Том II. / ред. А. Д. Кудрявцевой. — Москва : Прогресс-Традиция, 2002. — 672 с. : 1225 ил.; ISBN 5-89826-130-3. — Текст : непосредственный.
9. Иконников А. В. Художественный язык архитектуры. / А. И. Иконников. — Москва : Искусство, 1985.-175 с. : ил. — Текст : непосредственный.
10. История гражданской авиации СССР [Текст] : научно-популярный очерк / [П. Г. Авдеенко, В. И. Артамонов, Н. И. Васильев и др.] ; под общ. ред. Б. П. Бугаева.- Москва : Воздушный транспорт, 1983.-376 с. : ил., 64 л. ил.; 25 см.; ISBN нет. — Текст : непосредственный.
11. История отечественной гражданской авиации / [Е. В. Алтунин, П. К. Драговоз, В. С. Дегтев, И. А. Филатов; Отв. ред. И. А. Филатов]; М-во трансп. Рос. Федерации, Департамент воздушн. трансп. — М. : Воздуш. трансп., 1996. — 583,[1] с., [40] л. ил. : ил.; 25 см.; ISBN нет : Б. ц. Текст : непосредственный.
12. Калинин, О. В. Красота и целесообразность. Архитектурные достоинства вокзала аэропорта «Пулково». / О. В. Калинин. — Текст : непосредственный.// Строительство и архитектура Ленинграда. — 1975. № 2. — С. 8-9.
13. Король, В. В. В небе России : [История развития отечеств. летного дела] / В. В. Король.-СПб. : Политехника, 1995.-171 с., [16] л. ил.; 22 см.; ISBN 5-7325-0087-1 : Б. ц. — Текст : непосредственный.
14. Король, В. В. Воздушная гавань Петербурга : Страницы истории авиапредприятия "Пулково" / В. В. Король.-[2. изд., перераб. и доп.]-СПб. : Политехника, 2002.-316, [1] с., [48] л. ил., портр.; ISBN 5-7325-0688 8. — Текст : непосредственный; — СПб. : Политехника, 1996. — 172,[2] с., [32] л. ил.; 22 см.; ISBN 5-7325-0405-2 (В пер.) : Б. ц. — Текст : непосредственный.
15. Котов, Н. А. История гражданской авиации России : учебное пособие : для студентов высших учебных заведений, обучающихся по направлению подготовки "Аэронавигация" и специальностям высшего профессионального образования "Эксплуатация воздушных судов и организация воздушного движения", "Летная

- эксплуатация воздушных судов" и "Аэронавигационное обслуживание и использование воздушного пространства" / Н. А. Котов ; М-во трансп. Российской Федерации (Минтранс России), Федеральное агентство воздушного трансп. (Росавиация), ФГОУ ВПО "Санкт-Петербургский гос. ун-т гражданской авиации". - Санкт-Петербург : Санкт-Петербургский гос. ун-т гражданской авиации, 2007. - Текст : непосредственный.
16. Кривошапов П.Т. Новый комплекс в строю. Современная техника в системе обслуживания авиапассажиров. // Строительство и архитектура Ленинграда. – 1973. № 8 Август. – С. 12-15.
 17. Курбатов, Ю. И. Конструкция на службе архитектуры. К эволюции стоечно-балочной системы. / Ю. И. Курбатов. – Текст : непосредственный. // Строительство и архитектура Ленинграда. – 1973. № 5. Май. – С. 25-27; ISSN 0039-2413
 18. Новикова, Е. Б. Интерьер общественных зданий [Текст] : Художественные проблемы. / Е. Б. Новикова.-Москва : Стройиздат, 1984.-272 с. : ил.; 22 см.; 2-е изд., перераб. — Москва : Стройиздат, 1991. — 368 с.: ил.; IBSN 5-274-00245-5. – Текст : непосредственный. С. 347, 359-360.
 19. Орешкин, С. Сергей Орешкин о советском модернизме. – Текст : непосредственный. // Деловой Петербург. 2020. 29 мая – URL: <http://story.dp.ru/page11628907.html>
 20. Петербург-колыбель российской авиации [Текст] : материалы Двенадцатых, Тринадцатых и Четырнадцатых Международных научных чтений имени Игоря Ивановича Сикорского, май 2010 года, май 2011 года, май 2012 года / Санкт-Петербургский гос. ун-т гражданской авиации, Музей гражданской авиации в Санкт-Петербурге (Объед. музей ФГБОУ ВПО "Санкт-Петербургский гос. ун-т гражданской авиации", ОАО "Авиакомпания "Россия" и ООО "Воздушные Ворота Северной Столицы" (Аэропорт "Пулково") ; [редкол. Н. М. Сафронова, ред.-сост. и др.].-Санкт-Петербург : Ун-т гражданской авиации, 2013.-196 с. : ил., к., портр., табл., факс.; ISSN нет. – Текст : непосредственный
 21. Порфиоров, Н. Г. Воздушный порт города Ленина. / Н. Г. Порфиоров. – Текст : непосредственный. // Строительство и архитектура Ленинграда. – 1966. № 5. – С. 2; ISSN 0039-2413
 22. Ревзин, Г. Архитекторы слетаются в Пулково. Объявлен международный конкурс на реконструкцию знаменитого советского аэропорта – Текст : непосредственный. // Коммерсант : ежедневная газета-/ учредитель: АО "Коммерсант".-Москва, 1989. — 2007. 17 фев. — С. 8.
 23. Современная советская архитектура, 1955-1980 гг. : [Учеб. для архит. спец. вузов / Н. П. Былинкин, А. М. Журавлев, И. В. Шишкина и др.]; Под ред. Н. П. Былинкина, А. В. Рябушина.-М. : Стройиздат, 1985.-224 с. : ил.; 24 см.; ISBN нет – Текст : непосредственный.
 24. Сперанский, С. Б., Прибульский, А. И. Аэровокзал – сооружение уникальное. Особенности его архитектурно-конструктивных решений. — Текст : непосредственный. // Строительство и архитектура Ленинграда. – 1973. № 8 Август. – С. 4-11. ISSN 0039-2413
 25. Творчество ленинградских архитекторов [Текст] = Work of Leningrad architects / [Авт.-сост. М.З. Тарановская, И.С. Дуранина, И.А. Квятковский]. – Ленинград : Стройиздат. Ленингр. отд-ние, 1979. – 304 с. : ил. – Текст : непосредственный.
 26. ЦГАНТД СПб. Фонд Р-150. Описание 31. Дело 124. Заглавный лист, пояснительная записка, техническая спецификация стали, лист нагрузок, поперечный разрез, планы колонн, разрезы, покрытия. Аэропорт Ленинград. Аэровокзал. Центральная

- часть. 1968. 15 л.
27. ЦГАНТД СПб. Фонд Р-150. Описание 31. Дело 125. Планы балок, разрезы, узлы. Аэропорт Ленинград. Аэровокзал. Центральная часть. 1968. 15л.
 28. ЦГАНТД СПб. Фонд Р-150. Описание 31. Дело 126. Узлы, схемы и планы балок. Аэропорт Ленинград. Аэровокзал. Центральная часть. 1968. 14 л.
 29. ЦГАНТД СПб. Фонд Р-150. Описание 31. Дело 127. Узлы, планы и схемы. Аэропорт Ленинград. Аэровокзал. Центральная часть. 1968. 11л.
 30. Щербин, О. В. Ленинград. Аэровокзал. Новый вариант проекта. / О. В. Щербин. – Текст : непосредственный. // Строительство и архитектура Ленинграда. – 1969. № 11 Август. – С. 32-35; ISSN 0039-2413
 31. Явейн, И. Г. Ленинград, аэровокзал. / И. Г. Явейн. – Текст : непосредственный. // Строительство и архитектура Ленинграда. – 1966. № 5. – С. 3-11; ISSN 0039-2413
 32. Яхонтов, Л. В. Творческий вклад строителей. На основе прогрессивной технологии. / Л. В. Яхонтов. – Текст : непосредственный. // Строительство и архитектура Ленинграда. – 1973. № 8 Август. – С. 16-17; ISSN 0039-241

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

Отзыв

На статью «Аэровокзал Пулково в Ленинграде – шедевр отечественного модернизма». Название статьи полностью соответствует ее содержанию и статья посвящена интересной и актуальной научной проблеме. Актуальность автор отмечает в самом начале статьи, где он дает характеристику комплекса Пулковского аэровокзала, который «является одним из символов Города-Героя и его главными воздушными воротами. Данный объект – это коммуникационный узел города и всемирной транспортной системы, являющий миру уровень развития страны и культуры города».

Предмет исследования – аэровокзал Пулково в Ленинграде. Цель статьи автор определяет так: «на основе историко-культурного, визуального и функционального анализа проследить динамику совершенствования функциональных и образных характеристик архитектуры здания».

Методология исследования базируется на историко-хронологическом, структурно-функциональном и семиотическом подходах и это дает возможность более всесторонне и глубоко изучить исследуемую проблему.

Актуальность статьи определена тем, что существующая опасность сноса аэровокзала при расширении современного терминала в Пулковском аэропорту поставила вопрос о необходимости «изучение истории проектирования, строительства и бытования замечательного объекта культурного наследия советской эпохи». Опасность сноса аэровокзала подняла волну в защиту аэровокзала в СМИ, в социальных сетях и среди специалистов, архитекторы выступили с обращением к властям о необходимости сохранении аэровокзала и придания ему статуса объекта культурного наследия.

Статья подготовлена на основе широкого комплекса источников: архивных документов, материалов и публикаций СМИ (специализированных журналов) фотографий и материалов «из опубликованных изданий и коллекции ЦГАНТД СПб, ЦГАКФФД СПб музея авиации, музея истории города Санкт-Петербурга, проектов музея из фондов ГМИ Санкт-Петербурга, чертежей конструкций здания и других материалов из ЦГАНТД СПб. Все эти материалы показывают с какими сложностями сталкивались архитекторы при проектировании здания вокзала.

Достоинством статьи наряду с Источниковой базой, на которую опирался автор (авторы) статьи является историографический обзор, который был проведен при написании работы. Историографический обзор дает представление о значимости данного объекта, его художественной ценности и показывает какие вопросы исследователи раскрыли, а какие остались менее изученными. Материалы о аэровокзале представлены отмечаются в статье в фундаментальных монографиях Е.Б. Новиковой и др. работах, а также в книгах по истории авиации и в мемуарной литературе, в том числе и в воспоминаниях создателя аэровокзала Е.А. Жука.

Научная новизна работы заключается в постановке проблемы и в полученных в ходе работы над статьей результатах. Статья написана на широком комплексе источников, многие из которых впервые вводятся в научный оборот.

Стиль статьи академический, научный, написан ясным языком. Источники используются грамотно, научный стиль изложения дает возможность логически и стройно изложить материал. Структура работы состоит из введения, где дается характеристика объекта исследования, актуальности темы и методологии исследования, источников и историографии вопроса, основной част, которая состоит из разделов, посвященных истории проектирования аэровокзала, истории его бытования, значимости и т.д.) и заключения. Библиография работы обширна и показывает, что автор (авторы) статьи очень хорошо знают изучаемый предмет и проблему в целом, очень глубоко в ней разбираются. Текст статьи, проделанная работа над источниками и полученные выводы являются ответом оппонентам.

Выводы статьи объективны и трудно не согласиться с тем, что « аэровокзал имеет уникальное инженерно-конструкторское и архитектурное решение. ...Здание аэропорта Пулково является идеальным воплощением идей рационализма в сочетании с созданием яркого художественного образа, так как творческому коллективу удалось гармонично соединить смелые технологические новации с гуманистической направленностью функционального объекта». И не вызывает сомнения главный вывод автора (авторов) статьи, что необходимо присвоить зданию, «являющегося вершиной отечественного модернизма, статуса объекта культурного наследия федерального значения».

Статья написана на актуальную научную тему, имеет все признаки научной новизны, написана на широком комплексе источников, прекрасно иллюстрирована и иллюстрации показывают значимость этого здания как объекта культурного наследия, статья будет востребована специалистами, и она будет интересна широкому кругу читателей.