

СТРОИТЕЛЬСТВО И АРХИТЕКТУРА

DOI: 10.32743/UniTech.2021.89.8.12170

МУЗЕЙ КАК ЭЛЕМЕНТ ФОРМИРОВАНИЯ ПУБЛИЧНОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ
АЭРОПОРТА И ИНСТРУМЕНТ СОХРАНЕНИЯ ЕГО АРХИТЕКТУРНОГО НАСЛЕДИЯ*Долинская Ирина Марковна**проф. кафедры Градостроительство,
Московский архитектурный институт (государственная академия),
РФ, г. Москва
E-mail: idelinskaya@yandex.ru**Токарева Ангелина Аркадьевна**магистр архитектуры,
Московский архитектурный институт (государственная академия),
РФ, г. Москва
E-mail: angelok_to@mail.ru*MUSEUM AS AN ELEMENT OF THE AIRPORT PUBLIC ATTRACTIVENESS FORMATION
AND AS A TOOL FOR ITS ARCHITECTURAL HERITAGE PRESERVING*Irina Dolinskaia**Professor of the Urban Planning Department,
Moscow Institute of Architecture (State Academy),
Russia, Moscow**Angelina Tokareva**Master in Architecture,
Moscow Institute of Architecture (State Academy),
Russia, Moscow*

АННОТАЦИЯ

Статья посвящена анализу опыта и перспектив коллаборации крупнейших воздушных гаваней мира с лучшими художественными музеями и коллекциями. Рассмотрены примеры такого взаимодействия с точки зрения расширения функций аэропортов и организации внутренних пространств аэровокзалов. Кроме того, описан опыт музеефикации деревянного здания сельского аэропорта Лопшеньга Архангельской области и рассмотрены аналогичные перспективы для здания аэровокзала «Магадан-13» Магаданской области, как пути его сохранения в качестве объекта культурного наследия или здания, имеющего статус достопримечательного места.

ABSTRACT

The article is devoted to the analysis of the experience and prospects of the largest air harbors in the world and the best art museums and collections collaboration. Examples of such interaction are considered from the point of view of expanding the functions of airports and organizing the interior spaces of air terminals. In addition, the experience of the wooden building of the Lopshenga rural airport in the Arkhangelsk region museification is described and similar prospects for the building of the Magadan-13 air terminal in the Magadan region as ways of preserving it as a cultural heritage site or a building with the attractive places status are considered.

Ключевые слова: воздушная гавань, музей аэропорта, достопримечательное место, промышленное наследие, сельский аэропорт Лопшеньга, аэропорт «Магадан-13».

Keywords: air harbor, airport museum, attractive place, industrial heritage, Lopshenga rural airport, Magadan-13 airport.

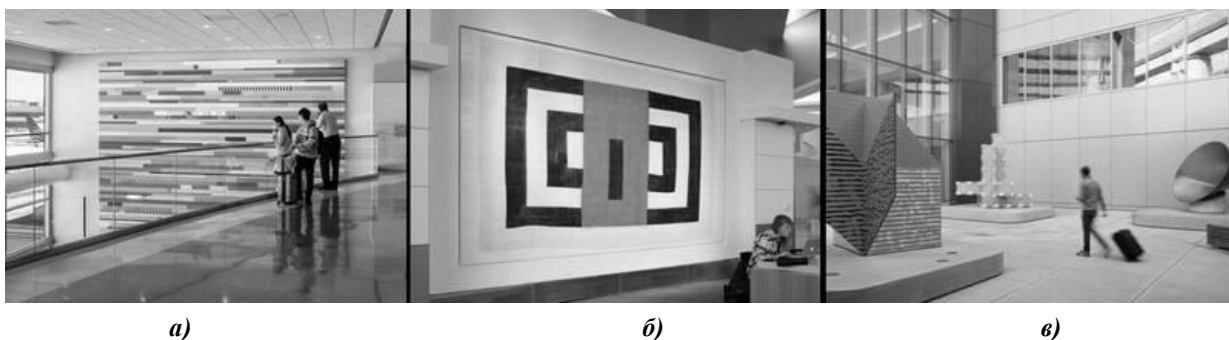
В современной архитектурной терминологии и практике понятия «музей аэропорта» почти всегда ассоциируется с крупнейшими авиахабами мира или с грандиозными программами строительства

аэрополисов, формирующихся на основе мощных международных авиаузлов. К успешно работающим симбиозам такого уровня, безусловно, можно отнести музеи живописи и современного искусства, созданные

совместными усилиями операторов авиаперевозок и кураторов художественных музейных фондов и коллекций. Они существуют, например, и в парижском аэропорту Шарль де Голль (Aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle), и в амстердамском Схипхолье (Schiphol), и в Международном аэропорту Сан-Франциско (San Francisco International Airport).

Открытый еще в 1980 SFO Airport Museum, аккредитованный Ассоциацией Музеев Америки, имеющий 20 залов и галерей, расположенных в разных зонах транзита и вылета, является продуктом совместной деятельности администрации аэропорта и городского Музея Изысканных Искусств. Это – очевидная дополнительная точка притяжения, определяющая

направление движения и конфигурацию потоков публики внутри и на внешних обзорных террасах главного здания аэровокзала. Архитектурно-образное решение пространств, заполненных произведениями современного искусства самых различных направлений, выполненных в самых различных техниках и материалах, неотделимо и от аэропорта и от города (рис. 1). По сути, на уровне визуального восприятия музей является логичным продолжением или неотъемлемой частью архитектуры самого аэровокзала. Его экспозиция постоянно делегирует образ принимающего города в его предвоздушное пространство. Формирует в сознании зрителей его восприятие современного искусства.



а)

б)

в)

Рисунок 1. Сан-Франциско. Калифорния. США. Экспозиция SFO Airport Museum:

а) Международный терминал. Зона выхода на посадку G, уровень 3. Лех Розенберг (Leah Rosenberg).

Цвет везде (Everywhere a Color). Крашеное дерево, алюминий, акрил. 2018 год. (6,10 м x 8,23 м)

б) Терминал 3. Зал вылета. Зона выхода на посадку E, уровень 2. Луизиана Бендольф (Louisiana Bendolph).

Новое поколение (New Generation). Керамическая плитка. 2015 год. (2,74 м x 4,88 м)

в) Терминал 1. Зона получения багажа, уровень 1. Гай Аутло (Gay Outlaw).

Дом для летящей на самолете птицы. Ракушка. Пересечение. (Bird Plane House, Shell, Intersection).

Алюминий, сталь, бетон, террацо, роспись. 2020 год. [11]

В 2002 – через 22 года после SFO Museum, в котором к тому моменту помимо обширной экспозиции была открыта еще и библиотека, начал работать музей живописи голландских мастеров Rijksmuseum Schiphol – филиал Национального Rijksmuseum, расположившийся на площади всего 162 м² в крупнейшем международном аэропорту Нидерландов (рис. 2). Вокруг этого музейного форпоста, открытого в недрах одной из самых популярных точек мирового воздушного транзита, сформировался, так называемый, Голландский бульвар. Здесь нет ни фасадов традиционных

амстердамских домов, ни проходов, имитирующих каналы. С архитектурной точки зрения – это небольшая стеклянная галерея, встречающая пассажиров сразу за зоной пограничного контроля и досмотра. Зал живописи старых голландских мастеров, сувенирный магазин, торгующий всем тем, что можно купить в любом музейном магазине в любой точке мира, библиотека со свободным доступом и кафе. Кроме того, здесь есть, рассчитанный на пассажиров с детьми филиал амстердамского музея науки NEMO.



а)

б)

в)

Рисунок 2. Нидерланды. Амстердам. Международный аэропорт Schiphol. Музей Rijksmuseum Schiphol.

а) Входная зона и сувенирный магазин. б), в) Залы голландской живописи. Фото 2018 года [8]

В этом месте могло быть расположено все, что угодно: ресторан, бар, магазин, торгующий голландскими сырами, дельфтской керамикой или деревянными сабо. С коммерческой точки зрения – это было бы правильно. Но с точки зрения восприятия города, его духа и сути, как и с точки зрения идентичности аэропорта – нет. Сюда, точно так же, как в Сан-Франциско транслируется один из главных генокодов Амстердама – его неотъемлемая связь с живописью.

И точно так же как свободно расположенные объекты современного искусства в одной из самых популярных воздушных гаваней США, здесь, сконцентрированные в небольшом зале полотна старых мастеров, формируют потоки, определяют направление движение публики, и, тем самым, задают функцию прилегающим пространствам и залам.

Работающий с 2012 года парижский Espace Musees – совместный проект целого ряда городских музеев Парижа – в том числе Лувра (Musée du Louvre) и музея Орсе (Musée d'Orsay), и оператора воздушных гаваней Парижа Aéroports de Paris. Только за первые 4 года работы – с момента открытия до середины 2016 года его экспозиции, ориентированные на самые разнообразные художественные вкусы и интересы (рис. 3), посетили 1,5 млн. человек. И с точки зрения разнонаправленности представленных экспонатов, их доступности в любой точке воздушной гавани и постоянной сменяемости этот уникальный музейный проект, как ни что другое, отражает одну из главных сущностей Парижа – постоянную и неразрывную связь города с искусством на фоне постоянной смены пристрастий и вкусов его обитателей.



Рисунок 3. Франция. Париж. Международный аэропорт Paris-Charles-de-Gaulle. Терминал 2E. Espace Musees:
 а) Один из залов постоянной экспозиции б) Выставка работ Пикассо. 21.01 – 15.06.2017 года.
 в) Зона Le Café Cubiste. Постоянная экспозиция «Быть гурманом» (Be Gourmet).
 г) Открытие выставки, посвященной памяти Дины Верни (Dina Vierny), создательницы музея скульптора Аристиды Майоля (Aristide Maillol). Январь 2019 года

Все эти представительства, галереи и филиалы музеев экспонируют только подлинники и открыты для бесплатного посещения. Совершенно очевидно, что подобные программы, не приносящие финансовой выгоды ни аэропортам, ни музеям – один из способов мотивировать пассажиров при прочих равных условиях и сервисах выбрать для вылета или пересадки именно этот аэропорт, предоставляющий подобный дополнительный бонус. И тем самым выиграть в постоянной конкурентной борьбе за пассажиропоток.

В России опыт открытия художественных экспозиций, являющихся частью сервисной инфраструктуры аэропортов, пока ограничивается только

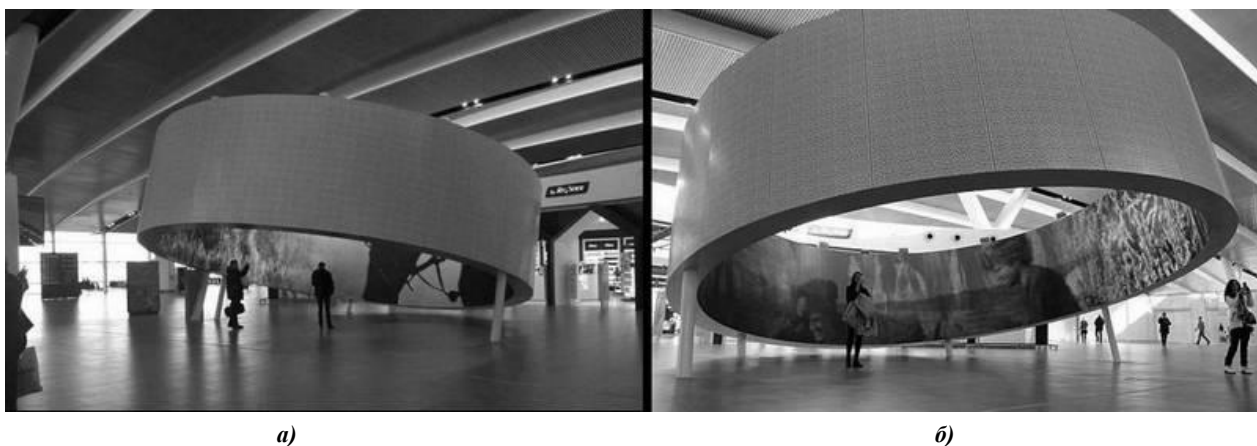
международным аэропортом Кемерово, где открыт музей космонавта и художника А.А. Леонова (рис. 4). Но Кемерово – это не пункт массового авиационного транзита. Открытие здесь музея это – дань уважения уроженцу этих мест, дополнительная точка притяжения пассажиров и горожан, расширение функционального диапазона аэропорта, пока, к сожалению, не влияющая ни на местную, ни на региональную структуры пассажиропотока. Признак места. Попытка, интересная и новая для российской музейной практики, и новый формат сотрудничества местных транспортных инфраструктурных объектов и объектов культуры.



Рисунок 4. Кемерово. Россия. Международный аэропорт Кемерово им. А.А. Леонова.
 а) Зал ожидания. Антресоль 2-го этажа. Копия скафандра, в котором А.А. Леонов вышел в открытый космос. б) Музей космонавта А.А. Леонова. Фото 2019 года [1]

Вопрос о том, станут ли музеями украшающие залы аэропортов мультимедийные инсталляции, подобные той, которая установлена в новом аэропорту им. Платова в Ростове-на-Дону (рис. 5), или центры растений, подобные тому, что открыт в аэропорту Дубая, пока остается открытым. Такие эксперименты требуют апробации временем и развития

заложенных в них идей, в том числе, и архитектурно-пространственных. Визуализация образа города или региона через некие единичные объекты искусства – это всегда путь поисков и находок.



а)

б)

Рисунок 5. Ростов-на-Дону. Россия. Аэропорт им. Платова. Инсталляция «Вольный Юг». Фото 2019 года [5]

Признаком, а точнее – памятью места, но иного рода, чем музей в Кемерово или инсталляция в аэропорту Ростова-на-Дону, можно считать и музей местного быта и традиций, открытые в нескольких крупных международных аэропортах Юго-Восточной Азии. Их функции предопределены и понятны. Точно так же, как предопределены и понятны функции и место в структуре приаэропортных территорий распространенных во всем мире музеев авиации.

В большинстве случаев – это музеи, демонстрирующие выведенные из эксплуатации самолеты и наземную технику обслуживания взлетно-посадочных полос. Их экспозиционный и пространственный диапазон чрезвычайно велик: от единичных Douglas DC-3 в анфиладе музея аэропорта Сан-Франциско, до обширных авиапарков Мюнхена и музея московского аэропорта Шереметьево (рис. 6).



а)

б)

в)

Рисунок 6. Музеи авиации в аэропортах мира. а) Пространство музея аэропорта Сан-Франциско. Фото 2018 года; б) Музей аэропорта Шереметьево. Фото 2018 года; в) Visitors Park в аэропорту Мюнхена. Фото 2018 года [9]

Во всех вышеописанных случаях музеев – это часть дополнительных сервисных функций пассажирской зоны аэропортов, рассчитанных на привлечение дополнительного потока. Это – многократно апробированная оправдавшая себя за последние сорок лет модель взаимодействия городских объектов культуры и крупного авиаузла. Но ни в одном из рассмотренных примеров речь не шла и не идет о сохранении самого здания аэропорта, которое можно рассматривать, если ни как объект культуры, то, безусловно, как достопримечательное место. [6]. Несмотря на то, что «здания аэровокзалов – эти ворота в мир самого интенсивно развивающего свои наземные инфраструктуры и территории транспорта, постоянно наращивающего пассажиропоток, грузооборот и мощности» морально, физически и функционально стареют и периодически нуждаются в замене, опыт превращения их в музеи во всем мире пока крайне невелик. [6].

Так, в 2020 году в рамках реализации программы создания музейно-этнографического комплекса

«Воздушные ворота Белого моря» действовавший в тот момент аэропорт деревни Лопшеньга Архангельской области, расположенной на Онежской губе – в непосредственной близости от национального парка «Онежское поморье», был превращен в музейный объект. После открытия, он сохранял свои первоначальные функции и по-прежнему принимал и отправлял самолеты Ан-2 – самый востребованный вид транспорта в отдаленных районах страны. На сегодняшний день – это единственный на территории России пример такого варианта сохранения уникального объекта индустриального наследия.

Первые аэропланы стали летать из Архангельска в Лопшеньгу в 1937, но регулярное сообщение на этом маршруте открылось только в 1965. Через 6 лет – в 1971 было построено и деревянное здание аэровокзала, впитавшее в себя стилистические черты не столько господствовавшего в те годы советского модернизма, сколько характерные особенности построек Русского Севера (рис. 7).



Рисунок 7. Деревня Лопшеньга. Архангельская область. Россия. Аэропорт: а) Здание аэровокзала. Вид со стороны зоны выхода. Фото 2016 года. б) Вид со стороны летного поля. Фото 2020 года. в) Здание аэровокзала после открытия в нем музея. Фото 2020 года [7]

Аэропорт Лопшеньга – один из множества аналогичных объектов транспортной инфраструктуру тех территорий страны, где в силу исторически сложившейся модели освоения и развития территорий сложилась очаговая система расселения. Появившиеся в 1930-е годы, к середине 1970-х, на фоне отсутствия автомобильных и железных дорог, эти сельские аэропорты сформировали развитую структуру воздушного регионального и районного транспорта. И аэровокзал Лопшеньги – один из семи сохранившихся деревянных аэропортов Кенозерья, связывал четыре ближайших деревни с Архангельском. На фоне развития современной авиации, изменения регламентов наземных служб и требований к безопасности пассажиров, эти уникальные объекты в последние годы очень быстро изживают свой функциональный ресурс. Им на смену приходят типовые металлические ангары, лишённые индивидуальности облика, не несущие в себе ни стиливых, ни временных характеристик. Но, на сегодняшний день, Лопшеньга – единственный пример того, как новая – музейная функция, присвоенная зданию аэровокзала, не просто сохранила архитектурный объект, но сформировала вокруг него общественное пространство нового для подобных поселений типа, создала новую точку

общественного притяжения в регионе, удаленном от большей части страны. А вопрос сохранения и музеефикации зданий действующих аэровокзалов, не соответствующих современным требованиям к наземным инфраструктурным объектам аэропортов – это вопрос сохранения объектов индустриального наследия. И речь должна идти не только о сельских аэропортах. Точно в таком же положении оказались и аэропорты городские. Такие, как, например, аэропорт «Магадан-13». В момент создания бывший базовым аэропортом Колымского края.

Открытый зимой 1940 года на расстоянии 13 километров от Магадана по трассе «Колыма» (современная федеральная автомобильная дорога Р504), «Магадан-13» сегодня является авиабазой МЧС с возможностью приема и вылета самолетов малой, санитарной и сельхозавиации. Здесь же базируется ОАО «Магаданский авиаремонтный завод № 73 ГА».

Существующее здание аэровокзала было введено в эксплуатацию 5 ноября 1955 года – к 38-й годовщине Октябрьской Революции. Оно является примером сохранившегося до наших дней, практически без утрат, инфраструктурного авиационного объекта, построенного в стиле сталинского неомпира с декоративными деталями почти не встречающегося

провинциального советского необарокко (рис. 8). Совершенно удивительным примером переосмысления исторических аналогов можно считать завершение фронтона над главным входом в здание, с элементом, очень напоминающим нишу для надвратной иконы. Фотографии конца 1950-х – начала 1960-х, к сожалению, не дают возможности идентифицировать характер некогда существовавшего там изображения (рис. 8а). Хотя, ориентируясь

на внешние габариты ниши и ее глубину, с большой долей уверенности можно предположить, что в проекте – это было место установки бюста Сталина. Вполне вероятно, что аэровокзал, открытый на следующий день после выхода Постановления № 1871 ЦК КПСС и СМ СССР «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве», положившего конец эпохе сталинских неостилей, финального завершения декора так и не получил.

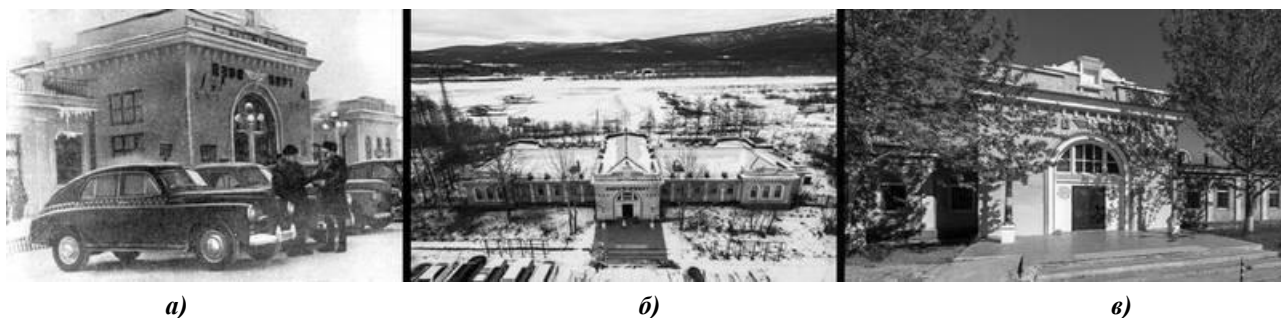


Рисунок 8. Магадан. Россия. Аэропорт «Магадан-13»: а) Стоянка такси около аэропорта 13-го километра. Фото 1957 года. [3] б) Здание аэропорта и летное поле с высоты птичьего полета. Фото 2015 года. [4] в) Центральный ризалит здания аэровокзала. Фото 2018 года. [4]

Очевидно, что оставаясь, практически, вспомогательным административным зданием МЧС и, одновременно, проходной на летное поле и территорию завода, этот аэровокзал, несмотря на высокую степень сохранности первоначального облика, декора и деталей интерьера, не имея ни статуса объекта культурного наследия, ни статуса достопримечательного места, уязвим. Он уже не справляется со своими первоначальными функциями, и, одновременно, не соответствует требованиям к современным офисным зданиям. Его могут просто снести...

В то же время, опыт аэропорта Лопшеньга показывает, что музеефикация – это путь сохранения и включения в социокультурный оборот провинциальных индустриальных построек, «путь создания новых якорных объектов и связанных с ними общественных пространств – новых местных, районных, областных, региональных центров притяжения,

столь необходимых и востребованных в современной жизни». [6] Но речь должна идти не только о наполнении здания музейными экспонатами, оно само должно стать объектом экспонирования. И понятно, что не только аэропорт Лопшеньга или «Магадан-13», а, практически, каждая такая постройка должна рассматриваться, как потенциальная точка сосредоточения публичного культурного интереса, являющаяся прямым отражением архитектурных идей и строительных возможностей своего времени. Все подобные постройки являются конструктивным и образным ответом на необходимость строить в тех или иных климатических условиях, результатом взаиморасположения аэропорта и города, гор, моря или иных исключительных ландшафтов, требующих объемно-пространственной и композиционной реакции [6]. И именно это делает их идентичными и уникальными.

Список литературы:

1. В Кемерово открылся музей памяти Алексею Леонову. / Последние новости Кузбаса, России и мира – Толк.42рф. Сайт – 23.11.2019. // [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <https://толк42.рф/show2/7470/> (дата обращения 03.07.2021).
2. Глушенко А.Г. Колымский хронограф. Часть 1. 1648-1941 [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: http://samlib.ru/g/glushenko_a_g/kolymskij_hronograf-01.shtml (дата обращения 11.07.2021).
3. Глушенко А.Г. Колымский хронограф. Часть 2. 1941-1953 // [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: http://samlib.ru/g/glushenko_a_g/kolymskij_hronograf-02.shtml (дата обращения 11.07.2021).
4. Глушенко А.Г. Колымский хронограф. Часть 3. 1953-1965 // [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: http://samlib.ru/g/glushenko_a_g/kolymskij_hronograf-03.shtml (дата обращения 11.07.2021).
5. Гусаченко Н. «Эксклюзивный шарм»: в аэропорту Платова открыли музей. / DonNews. Сайт – 27 декабря 2017. // [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: https://www.donnews.ru/Eksklyuzivnyy-sharm-v-aerportu-Platova-otkryli-muzej_32391 (дата обращения 03.07.2021).
6. Долинская И.М. Провинциальные аэровокзалы эпохи советского модернизма в статусе достопримечательных мест / И.М. Долинская, А.А. Токарева // Architecture and Modern Information Technologies. – 2021. – № 2(55). – С. 92–105. – URL: https://marhi.ru/AMIT/2021/2kvart21/PDF/07_dolinskaia.pdf DOI: 10.24412/1998-4839-2021-2-92-105 (дата обращения 01.07.2021).

7. Первый в России сельский аэропорт-музей откроется у Белого моря. / Деловой Петербург. Сайт – 13 августа 2020 года. // [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: https://www.dp.ru/a/2020/08/13/Pervij_v_Rossii_selskij (дата обращения 09.07.2021).
8. Пересадка в Амстердаме. Что делать в аэропорту Схипхол. // [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <https://gdemore.top/novosti/peresadka-v-amsterdame-cto-delat-v-aeroportu-shiphol.html> (дата обращения 01.07.2021).
9. Скоротать время: музеи в аэропортах мира. / Туристер.Ру. Сайт. – 21 сентября 2018. // [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <https://www.tourister.ru/publications/1042> (дата обращения 03.07.2021).
10. Томпсон С. Музей в аэропорту. / Полезные решения для аэропорта. Сайт. – 22 декабря 2017. // [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <https://raedium.aero/articles/36-muzej-v-aeroportu> (дата обращения 01.07.2021).
11. SFO Museum. Public Art. / SFO Museum. Сайт. // [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <https://www.sfomuseum.org/public-art> (дата обращения 07.07.2021).