



## Αεροδρόμια & Τοπικότητα

Το αεροδρόμιο ως πύλη εισόδου







# Αεροδρόμια & Τοπικότητα

Το αεροδρόμιο ως πύλη εισόδου

Εκπόνηση εργασίας: Αντωνόπουλος Γεώργιος  
Επιβλέπων καθηγητής: Σκουτέλης Νίκος  
Πολυτεχνείο Κρήτης  
Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών







Ευχαριστώ τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Νίκο Σκουτέλη, για την συνεργασία και συμβολή στην εκπόνηση της παρούσας εργασίας, ο οποίος υπήρξε πάντα πρόθυμος να βοηθήσει ανεξαρτήτως ωραρίων, δεδομένων των συνθηκών.







Ευχαριστώ επίσης, όλους όσους βοήθησαν, με τον δικό τους τρόπο, στην πραγμάτωση της.





**Εισαγωγή**

**Ε**



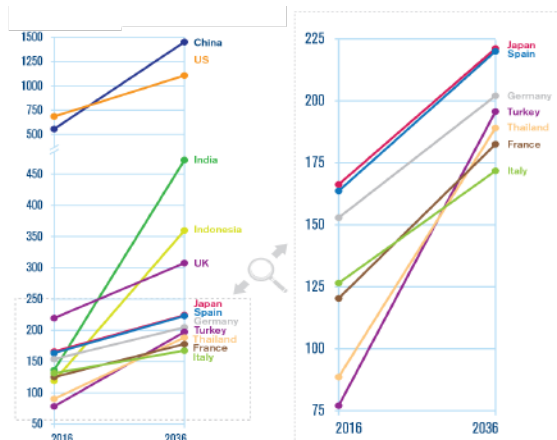


## Εισαγωγή

Σε μία εποχή όπου τα αεροπορικά ταξίδια αυξάνονται με αλματώδεις ρυθμούς, καθώς κάθε είκοσι χρόνια η επιβατική κίνηση διπλασιάζεται<sup>1</sup>, το αεροπλάνο τείνει να γίνει το κατ' εξοχήν μέσο μεταφοράς. Το φαινόμενο αυτό εντείνεται καθώς υπάρχουν ταξίδια στα οποία το αεροπλάνο είναι το μόνο διαθέσιμο μέσο (ταξίδια μεγάλων αποστάσεων), ενώ ταυτόχρονα γίνεται προσιτό σε όλες τις οικονομικές τάξεις συναγωνιζόμενο τα υπόλοιπα μέσα<sup>2</sup>. Για τον επιβάτη που καταφθάνει στον προορισμό του με αεροσκάφος, ο αεροσταθμός είναι το μέρος όπου ο επισκέπτης έρχεται σε πρώτη επαφή με τη χώρα προορισμού του.

Η παρούσα ερευνητική εργασία πραγματεύεται τον ρόλο του κτηρίου του αεροσταθμού (και του συνόλου του αεροδρομίου γενικότερα) ως την σύγχρονη πύλη εισόδου της πόλης, πέραν του ενεργού μέρους της απλής διεκπεραίωσης των διαδικασιών που αποσκοπούν στην μεταφορά επιβατών και προϊόντων. Μία πύλη χωροθετημένη μακριά από την πόλη, αλλά σε πλήρη σύνδεση με αυτήν.

Σκοπός είναι να διερευνηθεί πως ένα κτήριο το οποίο καλείται να εξυπηρετήσει ακριβώς τις ίδιες λειτουργίες και να καλύψει τις ίδιες ανάγκες σε οποιοδήποτε γεωγραφικό μήκος και πλάτος, θα μπορούσε να λειτουργήσει παράλληλα ως πύλη εισόδου, τοπόσημο το οποίο σηματοδοτεί την πόλη που εξυπηρετεί και δρα ως φανοστάτης του πολιτισμού της. Άλλωστε, είναι γεγονός, ότι ανά τους αιώνες η είσοδος προς τις πόλεις αποτελούσε πάντα σύμβολο αστικής υπερηφάνειας, χαρακτηριστικό παράδειγμα, η Αψίδα του Θριάμβου, που χτίστηκε στις αρχές του 19ου αιώνα, με εντολή του Ναπολέοντα, και η οποία αποτελούσε μία μορφή θεατρικής εισόδου στο Παρίσι. Αυτό το ζήτημα θα επιχειρηθεί να απαντηθεί κατά τη διάρκεια και ως το τέλος της εργασίας.



Εικ. 1: Διάγραμμα αναμενόμενης αύξησης επιβατικής κίνησης για την περίοδο 2016-2036 (εκατομμύρια επιβατικών πτήσεων από, προς και στο εσωτερικό των χωρών).

Αντικείμενο

Σκοπός

1: <http://www.iata.org/pressroom/pr/pages/2017-10-24-01.aspx>

2: Ringli, Kornel and David Koralek, Designing TWA: Eero Saarinen's Airport Terminal in New York, Park Books AG, Zurich 2015, σελ.47.





Εικ. 2: Το αεροδρόμιο ως η σύγχρονη αψίδα του θριάμβου.

#### Μεθοδολογία

Η δομή συνίσταται από οχτώ επιμέρους ενότητες – μέρη. Στην πρώτη ενότητα πραγματοποιείται ιστορική αναδρομή στην εξέλιξη του τύπου του αεροδρομίου, ώστε να γίνουν σαφείς οι αιτίες που συντέλεσαν στην σημερινή εικόνα του αεροδρομίου. Στο δεύτερο μέρος αποκαλύπτεται το χρονικό και πολιτισμικό πλαίσιο της εμφάνισης του αεροδρομίου, το οποίο οδηγεί στην τρίτη ενότητα όπου παρουσιάζεται ο τρόπος με τον οποίο οι αρχιτέκτονες επίλυσαν τον νέο τύπου κτηρίου. Στην τέταρτη ενότητα αναλύεται ενδελεχώς ο ρόλος του αεροδρομίου, ενώ ακολουθεί η περιγραφή και ανάλυση της παρούσας κατάστασης στην επόμενη ενότητα. Στο έκτο μέρος εξετάζονται οι τρόποι με τους οποίους επιδιώκεται ο διάλογος με το τοπίο στην προσπάθεια απόδοσης ταυτότητας σε έναν τόπο, και κατ' επέκταση στο κτήριο του αεροσταθμού. Στην έβδομη και προτελευταία ενότητα αναλύονται χαρακτηριστικά παραδείγματα αεροδρομίων όπου η λειτουργικότητα και η απόδοση ταυτότητας εναρμονίστηκαν με επιτυχία, όπως το TWA Flight Center γνωστό ως Terminal 5 στην Νέα Υόρκη, του Eero Saarinen, το San Pablo Airport στη Σεβίλλη του Rafael Moneo και του αεροδρομίου

Marco Polo στην Βενετία, του Giampaolo Mar & Giorgio Lombardi. Μέσω της ανάλυσης που πραγματοποιείται στις παραπάνω ενότητες εξάγονται συμπεράσματα - εργαλεία, βάσει των οποίων στο τελευταίο μέρος επιχειρείται η εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο το αεροδρόμιο θα καταφέρει να επιτελέσει το διττό του ρόλο.





# Περιεχόμενα

Π



## Περιεχόμενα

---

Εισαγωγή.....	9
1. Η εξέλιξη του τύπου του αεροδρομίου.....	19
2. Χρονικό & πολιτισμικό πλαίσιο εμφάνισης των αεροσταθμών.....	41
3. Αεροσταθμός, ο νέος τύπος κτηρίου.....	53
4. Αεροδρόμια σήμερα – Ρόλος.....	63
5. Παρούσα κατάσταση .....	71
6. Απόδοση χαρακτήρα.....	85
7. Παραδείγματα .....	101
I. TWA Flight Center - JFK, Νέα Υόρκη. <i>Eero Saarinen</i> .....	103
II. San Pablo, Σεβίλλη. <i>Rafael Moneo</i> .....	115
III. Marco Polo, Βενετία. <i>Gian Paolo Mar &amp; Giorgio Lombardi</i> .....	122
8. Συμπεράσματα.....	131
Βιβλιογραφία.....	139
Κατάλογος εικόνων.....	147



# Η εξέλιξη του τύπου του αεροδρομίου

1





## Η εξέλιξη του τύπου του αεροδρομίου

Πριν την ιστορική αναδρομή στην εξέλιξη του τύπου του αεροδρομίου, απαραίτητη προϋπόθεση είναι να αποσαφηνιστούν οι εξής όροι:

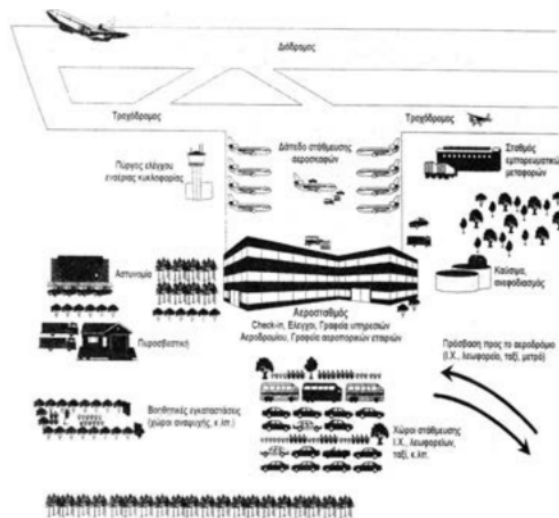
Το **αεροδρόμιο** (airdrome) είναι ο τόπος που πραγματοποιείται η μετάβαση από τον επίγειο χώρο στον εναέριο, μια πύλη προς τους αιθέρες, το μεταίχμιο ανάμεσα σε δύο διαφορετικούς αλλά και στενά συνδεδεμένους κόσμους, των οποίων γίνεται και το κοινό σημείο<sup>1</sup>.

Ο **αερολιμένας** (Airport) συμπυκνώνει όλες τις κατασκευές και εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν την αεροπορική μεταφορά, συμπεριλαμβανομένου του δικτύου πρόσβασης με χερσαία μέσα. Ο όρος αεροδρόμιο έχει στενότερο νοηματικό περιεχόμενο και αναφέρεται στις κατασκευές και εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν την προσγείωση και απογείωση αεροσκαφών, όχι όμως απαραίτητα και τη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων<sup>2</sup>.

Ο **αεροσταθμός** (Air-Terminal) ή Τερματικός σταθμός είναι το κτήριο επιβατών, το οποίο περιλαμβάνει τους χώρους υποδοχής αναχωρήσεων / αφίξεων, τους ελέγχους ασφαλείας και διαβατηρίων, τα γραφεία υπηρεσιών και αεροπορικών εταιριών, καθώς επίσης εστιατόρια, εμπορικά καταστήματα και χώρους διασκέδασης<sup>2</sup>.

Στην ελληνική επιστήμη η διαφοροποίηση των εννοιών: αεροδρόμιο και αερολιμένας, δεν είναι ευδιάκριτη και οι δύο όροι χρησιμοποιούνται ως ισοδύναμοι<sup>2</sup>.

Ο αεροσταθμός υπάρχει σε κάθε πολιτικό αεροδρόμιο, ώστε να επιτυγχάνεται η ευκολότερη ταχύτερη και οικονομικότερη μεταφορά επιβατών αποσκευών και προϊόντων κατά την αναχώρηση, την άφιξη και τη διαμεταβίβαση (transfer) και τη διαβίβαση (transit) από το αεροδρόμιο. Κατά των σχεδιασμό αεροσταθμών λαμβάνεται υπόψιν κυρίως η ασφάλεια και η άνεση των επιβατών, ενώ δευτερεύουσας σημασίας είναι οι χώροι που



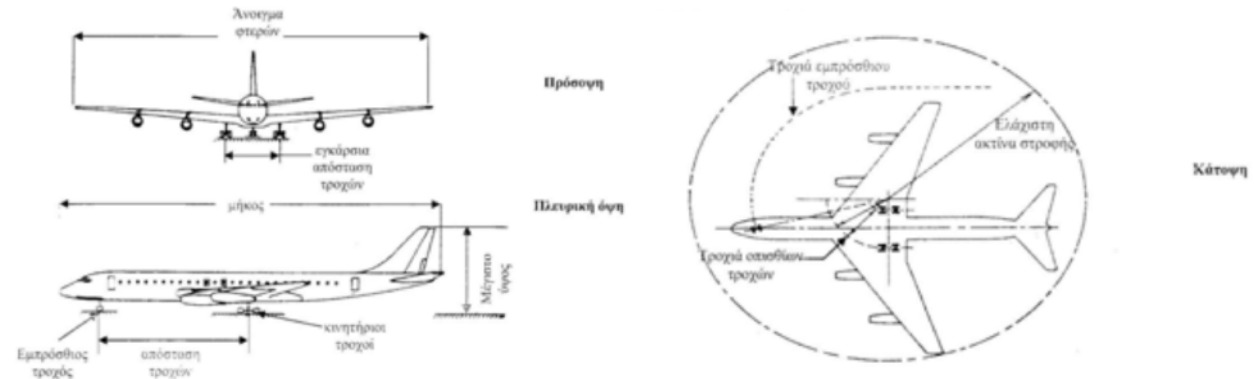
Εικ. 3: Λειτουργίες αεροδρομίου.

1: Κ. Ανδρίτσου, Δ. Ραχμανίδου. "Περί πτήσεων και περί-πτώσεων." Αρχιτέκτονες - Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ, Τεύχος 27, Μάιος - Ιούνιος 2001: σελ. 66.

2: Προφυλλίδης Βασίλης. Αεροπορικές Μεταφορές Και Αεροδρόμια. Παπασωτηρίου, Αθήνα: 2010.σελ. 16.

βρίσκονται προς την πλευρά των αεροσκαφών, όπου τοποθετούνται τα επίγεια συστήματα υποστηρίξεως των αεροπλάνων<sup>3</sup>.

Οι τύποι ή σχηματισμοί αεροσταθμών αναπτύχθηκαν κυρίως με βάση τις μεθόδους προσβάσεως στον αεροσταθμό, τις αποστάσεις βαδίσματος, την επιβατική κίνηση, καθώς και τους τύπους αεροσκαφών που προσεγγίζουν το εκάστοτε αεροδρόμιο<sup>4</sup>. Οι βασικοί τύποι αεροσταθμών είναι αποτέλεσμα μίας εξελικτικής πορείας, η οποία αρχίζει περίπου την δεκαετία του '50 με την δημιουργία των πρώτων οργανωμένων πτήσεων και συνεχίζεται μέχρι σήμερα.



Εικ. 4: Γεωμετρικά μεγέθη αεροσκαφών.

Η πρώτη γενιά αεροσταθμών μεταξύ 1930-1950, ήταν ένα απλό κτήριο, το οποίο χρησίμευε στη μετάβαση από τον επίγειο χώρο στον εναέριο. Τη δεδομένη χρονική περίοδο, οι ανάγκες ήταν περιορισμένες, καθώς τα αεροπλάνα ήταν μικρά, οι θέσεις περιορισμένες και οι αναγκαίες θέσεις για στάθμευση αεροπλάνων λίγες<sup>5</sup>.

Η αύξηση των αερομεταφορών και επομένως η ανάγκη ζητήσεως για περισσότερες θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών και χώρων αναμονής επιβατών κοντά σε αυτά, είχε σαν αποτέλεσμα την εμφάνιση της δεύτερης γενιάς αεροσταθμών. Αυτοί οι χώροι, τοποθετήθηκαν μεταξύ των υπαρχόντων αεροσταθμών και των αεροπλάνων, φθάνοντας πολλές φορές μέχρι το αεροπλάνο (γέφυρες επιβίβασης).

Η τελευταία γενιά αεροδρομίων που συνεχίζει να εξελίσσεται μέχρι και σήμερα, ήταν αποτέλεσμα της αυξανόμενης επιβατικής κίνησης. Πλέον, η ανάγκη για περισσότερους χώρους αναμονής και πύλεων (gates), δεν ήταν εφικτό να επιλυθεί με την προσθήκη νέων όγκων στα

3: Προφυλλίδης Βασίλης. Αεροπορικές Μεταφορές Και Αεροδρόμια. Παπασωτηρίου, Αθήνα: 2010.σελ. 14.

4: Neufert, Architects' Data - Third Edition, Edited by Bousmaha Baiche & Nicholas Walliman, Blackwell science, Oxford: 2000, σελ.448.

5: B. Edwards, The Mordern Terminal. E & fn Spon, London and New York:1998.σελ. 103.

υφιστάμενα κτήρια. Λόγω των μεγάλων αποστάσεων, που έχουν δημιουργηθεί στους αεροσταθμούς, σε πολλές περιπτώσεις το βάδισμα έχει αντικατασταθεί από την χρήση μηχανικών μέσων, κάτι το οποίο αποτελεί και την κυρίαρχη διαφορά μεταξύ αυτής και της προηγούμενης γενιάς<sup>6</sup>.



Εικ. 5: Γέφυρα επιβίβασης επιβατών, Κάιρο, Αίγυπτος.



Εικ. 6: Κυλιόμενοι διάδρομοι, Βοστώνη, ΗΠΑ.

Θα παρουσιαστούν παρακάτω, αναλυτικότερα έξι αεροδρόμια σταθμοί, ιστορικοί γίγαντες της αεροπλοΐας, όπου σε κάθε ένα από αυτά βρίσκεται από μία τεχνολογία, η οποία επέτρεψε τη ροή ακόμα περισσότερων επιβατών από τις πύλες τους, με ασφάλεια ταχύτητα και άνεση<sup>7</sup>. Μέσα από αυτά θα φανούν οι καινοτομίες που συνέβαλαν στην μεταμόρφωση των αεροδρομίων από απροστάτευτα πεδία απογειώσεως προσγειώσεως σε αεροδρόμια πόλεις, γνωστά ως αεροτρόπολεις<sup>8</sup>.

Το πρώτο μεγάλο σημείο αναφοράς έρχεται με ένα μικρό αεροδρόμιο λίγο έξω από το Λονδίνο, το Croydon. Πριν το αεροδρόμιο του Croydon γίνει μεγαλύτερο, απαραίτητη προϋπόθεση ήταν να καταστήσει τον ουρανό πάνω από αυτό ασφαλέστερο. Το 1920 το αεροδρόμιο αυτό ήταν το κεντρικό αεροδρόμιο του Λονδίνου. Τη δεδομένη χρονική στιγμή η αεροπλοΐα βρισκόταν στο ξεκίνημά της, ενώ τα μέσα πλοήγησης βρίσκονταν σε πρωτόγονο στάδιο. Αρχικά, οι πτήσεις βασιζόνταν στην προσωπική εμπειρία και την κρίση των πιλότων, παρά στα τεχνολογικά μέσα. Οι πιλότοι χρησιμοποιούσαν, προκειμένου να προσανατολιστούν

6: B. Edwards, The Mordern Terminal. E & fn Spon, London and New York:1998.σελ. 103.

7: Robert Hartel (Producer & Director). 2008. Big Bigger Biggest – Airports, For National Geographic Channel.

8: Β. Ψαράκη, Γ. Παπούλιας, Α. Ρόκας, Τεχνικά Χρονικά, (Ιανουάριος – Φεβρουάριος 2010) Αεροδρόμια οι μοχλοί δημιουργίας ενός αστικού προτύπου, σελ. 60.

Έξι αεροδρόμια σταθμοί

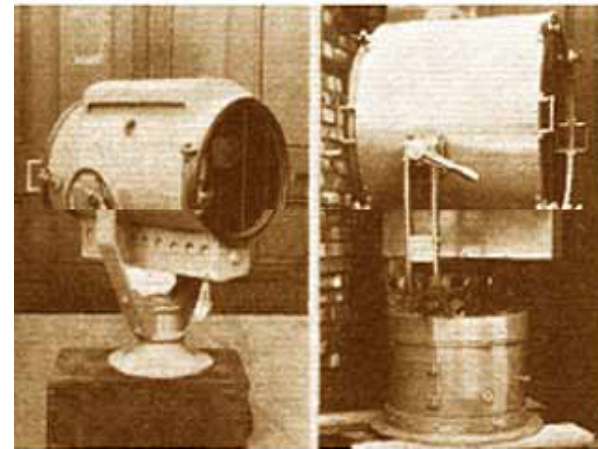
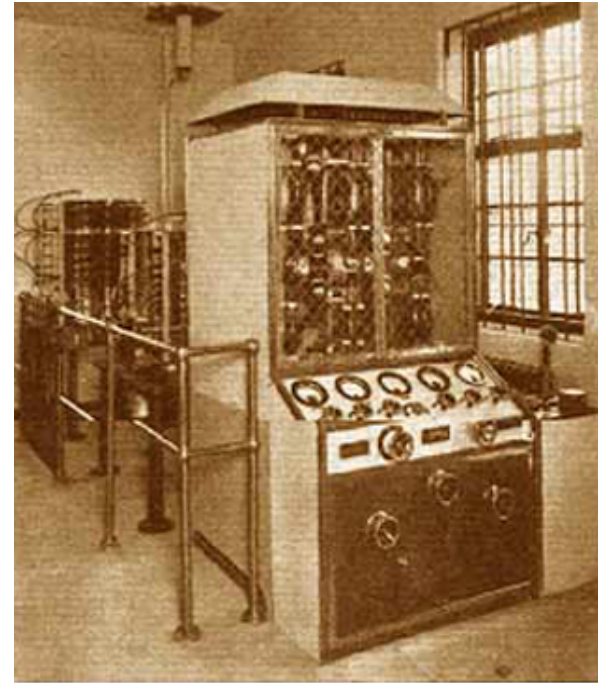
Αεροδρόμιο Croydon

Ο πρώτος πύργου  
ελέγχου

τοπόσημα, όπως ακτογραμμές, ποτάμια, μεγάλες πόλεις και αυτοκινητοδρόμους. Όμως το ανθρώπινο μάτι δεν είναι πάντα αξιόπιστο<sup>9</sup>.

Στις 7 Απριλίου του 1922, ένας Γάλλος πιλότος ορμώμενος από το αεροδρόμιο του Παρισιού, αναζητώντας να βρει τις “συντεταγμένες” του, κοιτώντας το έδαφος, δεν συνειδητοποίησε ότι ένα φορτηγό αεροπλάνο ερχόμενο από το Croydon πλησίαζε ακολουθώντας την ίδια πορεία. Συνέβη, λοιπόν, το πρώτο αεροπορικό ατύχημα στην ιστορία της πολιτικής αεροπορίας, το οποίο σκότωσε επτά ανθρώπους<sup>10</sup>.

Με στόχο την αποφυγή παρόμοιων ατυχημάτων στο μέλλον, το Croydon εφευρίσκει μία νέα τεχνολογία, κατά την οποία κάθε αεροσκάφος που πλησιάζει το αεροδρόμιο στέλνει σήμα ραδιοσυχνοτήτων σε έναν δέκτη στο αεροδρόμιο. Με τη βοήθεια τριών δεκτών, οι οποίοι εγκαταστάθηκαν στο αεροδρόμιο ήταν δυνατό να σημειωθεί η ακριβής θέση κάθε αεροσκάφους. Από τη στιγμή που το Croydon γνώριζε τις συντεταγμένες του εκάστοτε αεροσκάφους, το προσωπικό του αεροδρομίου μπορούσε να το οδηγήσει με ασφάλεια στο έδαφος. Αυτή ήταν και η γέννηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας κατευθύνουν τα αεροπλάνα στον διάδρομο προσγείωσης και παραδίδουν την σκυτάλη στους ελεγκτές εδάφους, οι οποίοι πρέπει να έχουν την δυνατότητα να βλέπουν



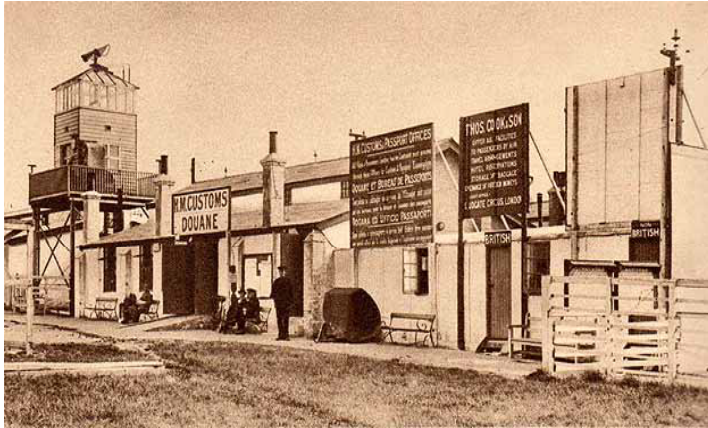
Εικ. 7: Πάνω: ασύρματος αναμεταδότης εδάφους Marconi 3kw.  
Κάτω: φάροι αεροδρομίου της London Electric.

9: B. Learmonth, J. Nash, D. Cluett. The first Croydon Airport 1915 – 1928. London Borough of Sutton Libraries and Art Services, Sutton: 1977.  
10: The New York times, Published: 8 Απριλίου, 1922.

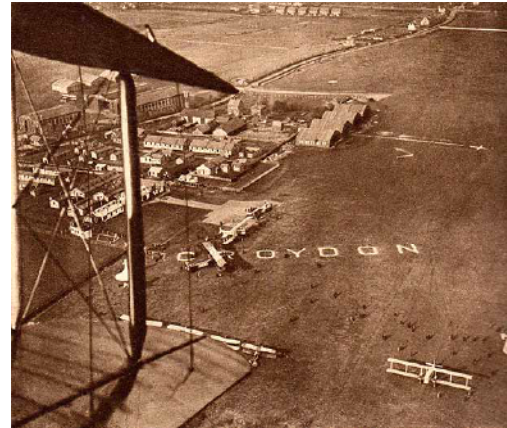


ιδίους όμμασι, από τον πύργο ελέγχου, οτιδήποτε συμβαίνει στην πίστα<sup>11</sup>.

Ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας επέτρεψε την έλευση περισσότερων αεροπλάνων στα αεροδρόμια. Όμως όσο περισσότερα αεροπλάνα συσσωρεύονται στα αεροδρόμια, γίνεται δυσκολότερο για τους επιβάτες να αποβιβαστούν ή επιβιβαστούν στα αεροσκάφη με ασφάλεια.



Εικ. 8: Πύργος ελέγχου και τελωνείο, Croydon 1925.



Εικ. 9: Αεροφωτογραφία, Croydon 1925.

Την δεκαετία του 1920, τα αεροπορικά ταξίδια ήταν προνόμιο μόνο των υπερβολικά πλουσίων. Όμως η κατάσταση των πεδίων προσγείωσης απείχε πολύ από αυτήν της “πρώτης θέσης”. Οι επιβάτες έπρεπε να διασχίζουν μία ανεμώδη και θορυβώδη έκταση, ώστε να προσεγγίσουν τα αεροσκάφη και να επιβιβαστούν σε αυτά, κάτι το οποίο δεν σύναδε με τις συνήθειες των πλουσίων. Η επιβίβαση στα αεροσκάφη δεν ήταν απλά άβολη, αλλά και επικίνδυνη. Για τον λόγο αυτό, ήταν απαραίτητο τα αεροπλάνα και οι επιβάτες να έρθουν σε επαφή, διατηρώντας όμως τις απαραίτητες αποστάσεις<sup>12</sup>.

Το 1933 ένας νεαρός άνδρας είχε μια ιδέα. Ο Morris Jackaman ήθελε να προσφέρει στους επιβάτες του Gatwick κάτι επαναστατικό, έναν επιβατικό σταθμό. Προσπαθώντας να βρει το τέλειο σχήμα για το νέο αυτό τύπο κτηρίου, το οποίο να ικανοποιεί παράλληλα τις κινήσεις τόσο των επιβατών όσο αεροπλάνων, κατέληξε σε ένα κυκλικό κτήριο. Το σχέδιο του Jackaman ήταν ιδανικό, καθώς κάθε αεροσκάφος μπορούσε γρήγορα και αυτόνομα να τροχοδρομήσει από και προς την πύλη. Παράλληλα οι επιβάτες περίμεναν στην άνεση του εσωτερικού του κτηρίου, ωστόσο ένα τηλεσκοπικό στέγαστρο τους προστατεύει να επιβιβαστούν στο αεροσκάφος. Έτσι

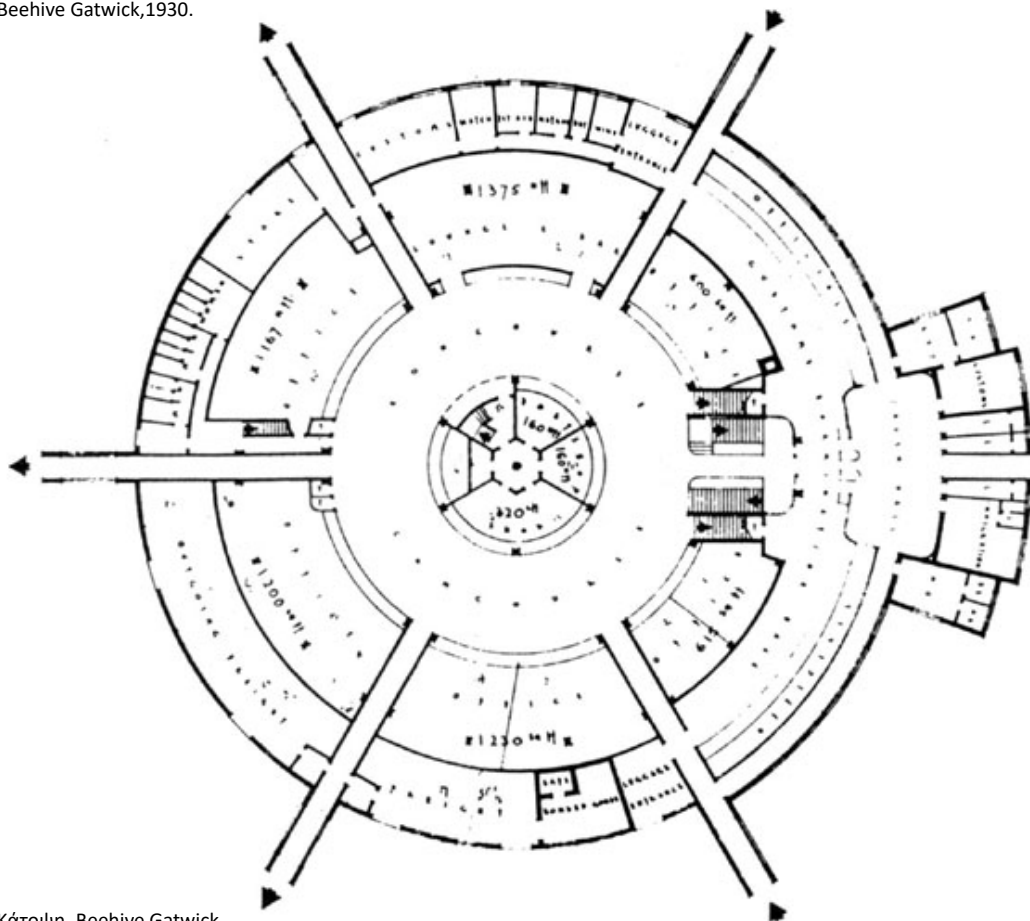
11: <http://croydonairport.org.uk/The-Airport>

12: Christopher Blow, Transport Terminals and Modal Interchanges: Planning and design, Architectural press, Oxford: 2005, σελ. 3.

Ο πρώτος αεροσταθμός



Εικ. 10: Beehive Gatwick, 1930.



Εικ. 11: Κάτοψη, Beehive Gatwick.



Εικ. 12: Μεταλλικό πτυσσόμενο στέγαστρο, Beehive Gatwick.



Εικ. 13: Σύγχρονη άποψη του Beehive Gatwick.

κατασκευάστηκε το Beehive στο Gatwick, που είναι ο πρώτος αεροσταθμός στον κόσμο<sup>13</sup>. Πρέπει όμως να επισημανθεί ότι το ιδανικό κυκλικό σχήμα του αεροσταθμού, όπως πραγματοποιείται από τον Jackman, φτάνει γρήγορα στα όρια των αεροσκαφών που μπορεί να εξυπηρετήσει. Ένα μεγαλύτερο κτήριο με περισσότερες θέσεις αεροσκαφών σπαταλάει πολύ χώρο στο εσωτερικό του<sup>14</sup>.

Η κατασκευή αεροσταθμών επιτάχυνε την επιβίβαση των επιβατών και τους ελιγμούς των αεροσκαφών στην πίστα. Τα ελικοφόρα αεροσκάφη δεν ήταν πλέον σε θέση να ανταποκριθούν στη αυξανόμενη ζήτηση θέσεων, εξαιτίας του αύξοντα αριθμού των επιβατών. Ήταν η στιγμή που πραγματοποιήθηκε μία εφεύρεση, η οποία θα άλλαζε διαπαντός το τοπίο στις αερομεταφορές. Εμφανίστηκαν τα πρώτα αεροπλάνα jet ή αεριωθούμενα, που είχαν την δυνατότητα μεταφοράς μεγαλύτερου αριθμού επιβατών, αλλά ταυτόχρονα έφεραν νέες προκλήσεις στην κατασκευή των αεροδρομίων. Από την δεκαετία του 1950 τα νέα jet κατακλύζουν τα αεροδρόμια, καθώς μπορούν να πετάνε ταχύτατα, με μεγαλύτερη ακτίνα πτήσης και μεταφέροντας περισσότερους επιβάτες, κάνοντας τα αεροπορικά ταξίδια οικονομικότερα. Όμως η νέα γενιά αεροπλάνων χρειάζεται και μία νέα γενιά αεροδρομίων<sup>15</sup>.

Οι μηχανές των νέων Boeing 707 ζυγίζουν τρεις φορές περισσότερο από αυτές των DC-3, και τα αεροσκάφη μεταφέρουν δεκαεννέα φορές περισσότερα καύσιμα και οχτώ φορές περισσότερους επιβάτες. Τα δεδομένα αυτά, εκτόξευσαν το συνολικό βάρος του νέου μοντέλου αεροσκάφους σε δεκατρείς φορές μεγαλύτερο από ότι στο παλιότερο DC-3. Είναι σαφές ότι οι

Ο νέος τύπος  
αεροσκάφους

13: J. King, G. Tait, Golden Gatwick: 50 Years of aviation, British Airports Authority and Royal Aeronautical Society, London: 1980, σελ. 22.

14: Christopher Blow, Transport Terminals and Modal Interchanges: Planning and design, Architectural press, Oxford: 2005, σελ. 5.

15: Peter M. Bowers, Boeing Aircraft since 1916, Putnam Aeronautical Books, London: 1989, σελ. 433.



έως τότε παραδοσιακοί διάδρομοι προσγείωσης δεν ήταν σε θέση να αντεπεξέλθουν στο νέο, κολοσσιαίο μέγεθος, αεροσκάφος<sup>16</sup>.

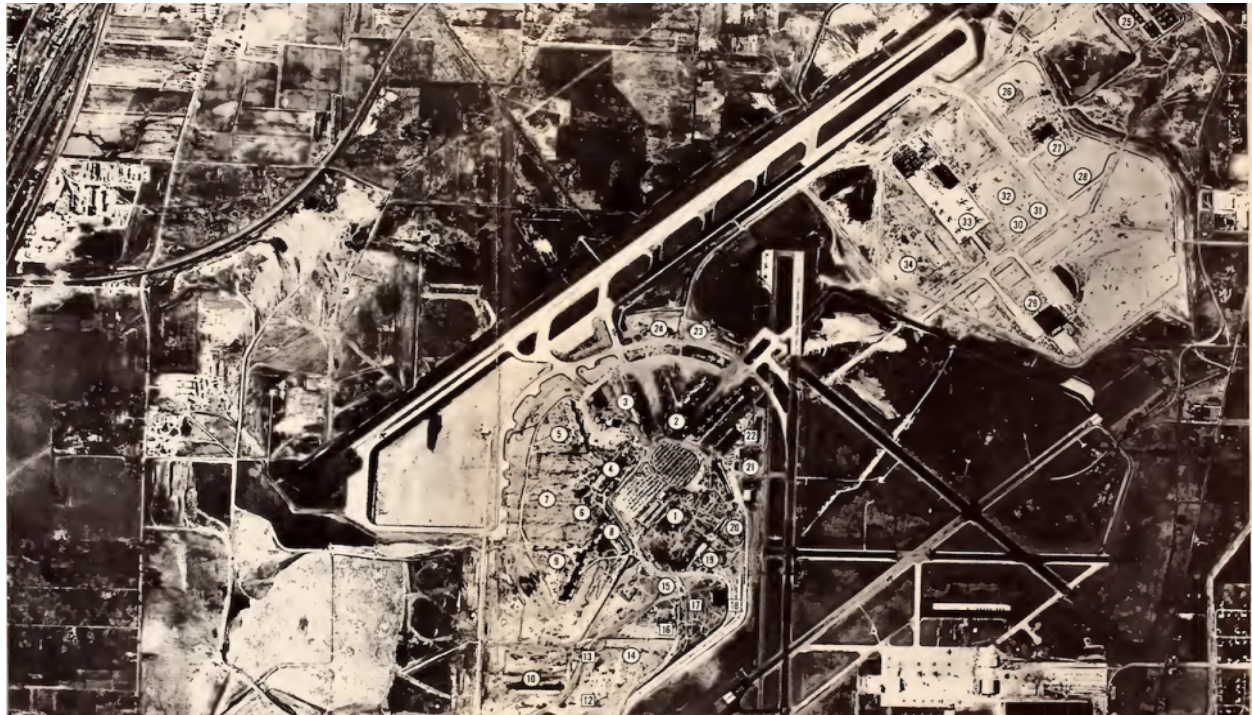


Εικ. 14: Douglas DC-3.



Εικ. 15: Boeing 707.

Αεροδρόμιο του Σικάγο



Εικ. 16: Αεροφωτογραφία του διαδρόμου προσγείωσης στο Σικάγο.

16: 707 Airplane characteristics for airport planning, Boeing, 2011, σελ. 8.

Κατά την κατασκευή του νέου αεροδρομίου στο Σικάγο, την δεκαετία του '50, οι μηχανικοί ήξεραν ότι χρειαζόταν μία αναβάθμιση στους διαδρόμους για να υποδεχτούν τα νέα jet. Οι μηχανικοί έπρεπε να κάνουν το οδόστρωμα ανθεκτικότερο με την ενσωμάτωση ατσαλιού στο μπετόν. Με τη χρήση νέων μηχανημάτων (slipform pavers<sup>17</sup>) κατάφεραν να επιταχύνουν την διαδικασία κατασκευής των διαδρόμων, οι οποίοι πλέον κατασκευάζονται σε μακριές λωρίδες, αντί σε μικρά τμήματα, μέθοδος που υστερούσε τόσο σε οικονομία όσο και σε χρόνο κατασκευής. Το μπετόν που τοποθετείται είναι λείο, άψογο και δυνατό<sup>18</sup>.



Εικ. 17: Slipform pavers στο αεροδρόμιο του Denver.

Ωστόσο τα jet έρχονται, φέρνοντας ακόμα μία πρόκληση. Όσο αναπτυγμένη και αν είναι η τεχνολογία που χρησιμοποιείται, έχουν μία αδυναμία. Επειδή οι μηχανές τους βρίσκονται πολύ κοντά στο έδαφος, μπορούν εύκολα να απορροφήσουν αντικείμενα που βρίσκονται στο έδαφος. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε να αποβεί μοιραίο, όπως συνέβη στις 25 Ιουλίου του 2000 με το Concorde<sup>19</sup>. Ο μόνος τρόπος αποφυγής του παραπάνω περιστατικού στο μέλλον είναι με συνεχείς περιπολίες στην πίστα, ώστε να την κρατούν πραγματικά καθαρή.

Η εφεύρεση των jet, τα οποία μπορούσαν να μεταφέρουν περισσότερους επιβάτες με λιγότερα χρήματα, είχαν μία επιπλέον συνέπεια στο σχεδιασμό των αεροδρομίων. Επειδή τα νέα αεροσκάφη καταλάμβαναν περισσότερο χώρο από τους προκατόχους τους, οι αεροσταθμοί έπρεπε να επεκταθούν. Τα προβλήματα που παρουσιάστηκαν ήταν, πρώτον ότι οι επιβάτες έπρεπε να περπατήσουν υπερβολικά για να φτάσουν στην πύλη αναχώρησης, καθιστώντας την διαδικασία της πτήσης μία δοκιμή αντοχής, και δεύτερον ότι υπήρχαν περιπτώσεις κατά τις οποίες οι επιβάτες δεν κατάφερναν να φτάσουν σε αυτές, κατά την μετεπιβίβαση<sup>20</sup>.

Έτσι, όταν στο αεροδρόμιο Dallas Love Field, κατασκευάστηκε ένας διάδρομος μήκους περίπου μισού χιλιομέτρου, οι σχεδιαστές συνειδητοποίησαν ότι οι επιβάτες χρειάζονταν έναν ευκολότερο τρόπο ώστε να φτάνουν στον προορισμό τους από ότι το απλό περπάτημα.

17: <https://patents.google.com/patent/US2138828>

18: <https://airwaysmag.com/uncategorized/chicago-ohare-history/>

19: <https://www.flightglobal.com/news/articles/39poor-repair39-to-dc-10-was-cause-of-concorde-crash-121739/>

20: Robert Hartel (Producer & Director). 2008. Big Bigger Biggest – Airports, For National Geographic Channel.



Ο πρώτος  
κυλιόμενος διάδρομος



Εικ. 18: Επέκταση αεροδρομίου Dallas Love Field.

Εμπνευσμένοι από ένα λατομείο στην Καλιφόρνια, όπου τα πετρώματα από το λατομείο ταξίδευαν για περισσότερο από δεκαπέντε χιλιόμετρα στον μεγαλύτερο ιμάντα μεταφοράς του κόσμου, σκέφτηκαν ότι αφού αυτός ο ιμάντας από καουτσούκ δύναται να χρησιμοποιηθεί στην μεταφορά πετρωμάτων, τότε σίγουρα μπορεί να χρησιμοποιηθεί και στην μεταφορά ανθρώπων. Οι μηχανικοί του Dallas Love Field τοποθέτησαν στους διαδρόμους του αεροδρομίου ιμάντες, τους οποίους επένδυσαν με ξύλινες σανίδες, προσφέροντας στους επιβάτες στέρεο έδαφος. Κινούμενος από έναν ηλεκτροκινητήρα, ο ιμάντας μεταφέρει αβίαστα τους επιβάτες έως τις πύλες τους.



Εικ. 19: Κυλλιόμενος διάδρομος στο αεροδρόμιο του Dallas Love Field.

Ο ιμάντας αυτός υπήρξε ο πρώτος κυλιόμενος διάδρομος σε αεροδρόμιο<sup>21</sup>.

Στο πέρασμα των χρόνων και καθώς οι ανάγκες για ακόμα περισσότερο χώρο αυξάνονταν, τα μέσα μεταφοράς εντός του αεροδρομίου δεν περιλαμβάνουν μόνο κυλιόμενους διαδρόμους, αλλά και άλλα μέσα μεταφοράς, καθώς υπάρχουν αεροδρόμια στα οποία υπάρχουν ακόμα και εσωτερικά δίκτυα τρένων.

Όσο οι κυλιόμενοι διάδρομοι επιταχύνουν την διαδικασία της επιβίβασης, όλο και περισσότερα άτομα απολαμβάνουν την διαδικασία της πτήσης. Όμως στα τέλη της δεκαετίας του '60, τρομοκράτες ανακάλυψαν ότι τα αεροπλάνα αποτελούν τέλειους στόχους για τα χτυπήματά τους, όντας ευάλωτα και πολύτιμα. Το 1970, Παλαιστίνιοι αεροπειρατές κατέλαβαν τρία αεροπλάνα και τα ανάγκασαν να προσγειωθούν στην Ιορδανική έρημο<sup>22</sup>. Τη δεδομένη χρονική στιγμή, ο καθένας είχε τη δυνατότητα να μεταφέρει οτιδήποτε μέσα στο αεροπλάνο, με το οποίο θα μπορούσε να προκαλέσει μοιραίο δυστύχημα. Οι άνθρωποι φοβούνται να πετάξουν και οι αεροπορικές εταιρίες κινδύνευαν να χάσουν μεγάλο μέρος της αγοράς.

Αρχικά οι ΗΠΑ, προκειμένου να αμυνθούν σε τρομοκρατικά χτυπήματα, τοποθέτησαν οπλισμένους αστυνομικούς στα αεροσκάφη τους. Αστυνομικούς εκπαιδευμένους να πυροβολούν οποιονδήποτε απειλούσε την ασφάλεια του αεροσκάφους<sup>23</sup>. Όμως αυτό δεν αποτελούσε την ιδανική λύση, καθώς απειλούσε την ακεραιότητα του αεροπλάνου. Οι αεροπειρατές θα έπρεπε να συλληφθούν ήδη από το έδαφος. Κάτι τέτοιο θα δημιουργούσε



Εικ. 20: Εσωτερικό τρένο που συνδέει τα διαφορετικά terminals στο αεροδρόμιο του Heathrow, στο Λονδίνο.



Εικ. 21: Τρία αεροσκάφη καθηλωμένα στην Ιορδανική έρημο, μετά από τρομοκρατική επίθεση.

Ο κίνδυνος της  
τρομοκρατίας

21: <https://web.archive.org/web/20100201222753/http://www.blogsouthwest.com/blog/flashback-fridays-a-look-back-dallas-love-field>

22: [http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/september/12/newsid\\_2514000/2514929.stm](http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/september/12/newsid_2514000/2514929.stm)

23: Kathleen Sweet, Aviation and airport security: Terrorism and safety concerns, Second edition, CRC Press, New York: 2008 σελ. 64.

Αεροδρόμιο  
της Ατλάντα

Εισαγωγή ανιχνευτών  
μετάλλων



Εικ. 22: Αποτροπή αεροπειραιτείας σε ισραηλινό αεροσκάφος από Marshals.



Εικ. 23: Χειρωνακτικός έλεγχος ασφαλείας στο αεροδρόμιο στην Ατλάντα.



Εικ. 24: Έλεγχος ασφαλείας στο αεροδρόμιο στην Ατλάντα.

τεράστιο πρόβλημα στο αεροδρόμιο της Ατλάντα, ένα από τα πιο πολυσύχναστα αεροδρόμια του κόσμου. Ο εντοπισμός του κακόβολου επιβάτη, ανάμεσα σε χιλιάδες άλλων, με τον παραδοσιακό χειρωνακτικό τρόπο θα ακινητοποιούσε ολόκληρο το αεροδρόμιο<sup>24</sup>.

Η ιδέα για τη επίλυση του παραπάνω προβλήματος, όπως και στη περίπτωση του κυλιόμενου διαδρόμου έρχεται πάλι από ένα απροσδόκητο μέρος, από τα πριονιστήρια ξυλείας. Σε ένα πριονιστήριο πριν οι κορμοί πάνε για κοπή, περνούν από έναν ανιχνευτή μετάλλου για τον εντοπισμό οποιουδήποτε μεταλλικού αντικειμένου, όπως μία σφαίρα ή ένα καρφί, το οποίο θα μπορούσε να επιφέρει ανεπανόρθωτες βλάβες στην λεπίδα κοπής. Οτιδήποτε ύποπτο, ενεργοποιεί έναν συναγερμό, και ο κορμός βγαίνει εκτός γραμμής παραγωγής για ενδελεχή έλεγχο. Μια μηχανή ικανή να εντοπίζει καρφιά και σφαίρες είναι ακριβώς ότι χρειάζεται ένα αεροδρόμιο. Όπως λειτουργεί με τους κορμούς, μπορεί να λειτουργήσει και με τους επιβάτες των αεροπλάνων. Έτσι, οι υπάλληλοι των αεροδρομίων δεν είναι πια υποχρεωμένοι να προβαίνουν σε χειρωνακτικό έλεγχο του συνόλου των



επιβατών<sup>25</sup>.

Παρόλα αυτά οι ανιχνευτές μετάλλων δεν είναι η τελική λύση, αλλά η αρχή στην μάχη της τεχνολογίας απέναντι στην τρομοκρατία. Η ασφάλεια είναι η μεγαλύτερη ανησυχία όσο αφορά στην αεροπλοΐα, καθώς δεν βλάπτει μόνο ανθρώπινες ζωές, αλλά και ολόκληρη την οικονομία<sup>26</sup>.

Η εισαγωγή των ελέγχων ασφαλείας την δεκαετία του '70 κατέστησε και πάλι την ασφάλεια στις πτήσεις. Τώρα όλο και περισσότεροι άνθρωποι χρησιμοποιούν τα αεροπλάνα, κάτι το οποίο έφερε την επόμενη πρόκληση. Το πρόβλημα πλέον είναι ότι υπάρχουν περισσότερες βαλίτσες από ότι ταξιδιώτες. Για να κινούνται οι βαλίτσες των επιβατών παράλληλα με αυτούς, χρειάζεται ένα ακόμα τεχνολογικό επίτευγμα παρμένο από το μέλλον. Ιδανική λύση θα ήταν η αυτόματη ταξινόμηση τους, κάτι για το οποίο είναι απαραίτητη μία μηχανική διάταξη που να έχει τη δυνατότητα να διαβάσει τις ετικέτες των αποσκευών<sup>27</sup>.

Το καλοκαίρι του 1974 ένα πακέτο τσίχλες δείχνει τον τρόπο με τον οποίο αυτό μπορεί να γίνει εφικτό. Είναι το πρώτο προϊόν, το οποίο έχει πάνω του γραμμωτό κώδικα, γνωστό ως barcode. Οι πληροφορίες του προϊόντος είναι κωδικοποιημένες σε λευκές γραμμές μεταξύ μαύρων ράβδων. Οι γραμμές ανακλούν το φως από έναν σαρωτή laser σε έναν αισθητήρα, και εν συνεχεία ένας υπολογιστής αναλύει των κώδικα και δείχνει την τιμή<sup>28</sup>. Το 1975 η Western Airlines εισήγαγε το barcode στο αεροδρόμιο του Los Angeles, αναδεικνύοντας το στο ιδανικό σύστημα στην διαλογή αποσκευών<sup>29</sup>.



Εικ. 25: Ετικέτα αποσκευής του 1972.



Εικ. 27: Πακέτο τσίχλες (πρώτο Προϊόν με barcode).



Εικ. 26: Σύγχρονη ετικέτα αποσκευής.



Εικ. 28: Barcode.

Αυτοματοποιημένη  
διαχείριση αποσκευών

Αεροδρόμιο του Los  
Angeles

25: Kathleen Sweet, Aviation and airport security: Terrorism and safety concerns, Second edition, CRC Press, New York: 2008 σελ. 28.

26: Kathleen Sweet, Aviation and airport security: Terrorism and safety concerns...σελ. 31.

27: <https://www.airport-technology.com/features/featurethe-technology-transforming-baggage-handling-5863548/>

28: <http://www.chicagotribune.com/business/chi-bar-code40-years-old-wrigley-gum-20140626-story.html>

29: Robert Hartel (Producer & Director). 2008. Big Bigger Biggest – Airports, For National Geographic Channel.

Τύποι αεροσταθμών



Εικ. 29: Γραφείο παράδοσης αποσκευών, Bangkok.

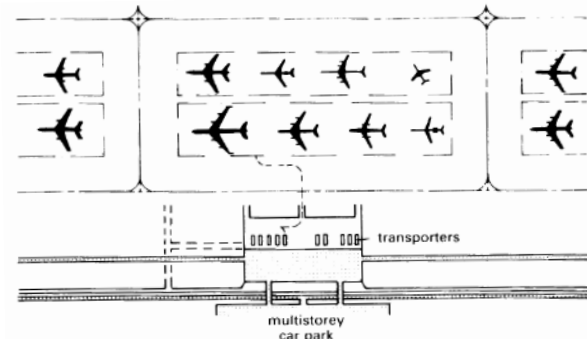
Οι παραπάνω εξελίξεις στον τομέα των αεροσταθμών συνέβαλλαν στην εμφάνιση των παρακάτω τύπων αεροσταθμών, οι οποίοι χρησιμοποιούνται είτε ως αυτούσιοι τύποι, είτε σε συνδυασμό<sup>30</sup>.

Το σύστημα των οχημάτων είναι ένας από τους πρώτους τύπους αεροσταθμών και θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ο πιο απλοϊκός. Σε αυτό τον τύπο ο αεροσταθμός και το αεροδρόμιο αντιμετωπίζονται σαν χωριστοί αλλά σχετικοί φορείς, καθώς οι επιβάτες μεταφέρονται από το πρώτο στο αεροπλάνο με οχήματα. Σε αυτή την περίπτωση η μελέτη του αεροσταθμού δεν δεσμεύεται πια από το μέγεθος του αεροπλάνου και ο αρχιτέκτονας μπορεί να σχεδιάσει με επίκεντρο τον άνθρωπο. Έτσι η προτεινόμενη λύση είναι απαλλαγμένη από υπερβολικά εκτεταμένους διαδρόμους και παρουσιάζεται πιο συμπαγής. Το σύστημα αυτό είναι τις περισσότερες φορές οικονομικότερο από άποψη λειτουργίας, και ταυτόχρονα επιτρέπει ταχύτερους ελιγμούς όσον αφορά στα αεροσκάφη<sup>31</sup>.

Ακολουθεί ο σχηματισμός της γραμμικής διάταξης ο επονομαζόμενος “αφίξεως – πύλης”. Ο τύπος αυτός είχε ως στόχο τη μείωση της διανυόμενης απόστασης από τη στιγμή που ο επιβάτης θα αποβιβαστεί από το αυτοκίνητο του μέχρι και την επιβίβαση του στο αεροσκάφος. Η



Εικ. 30: Σύστημα διαχείρισης αποσκευών, Κάλιαρι.



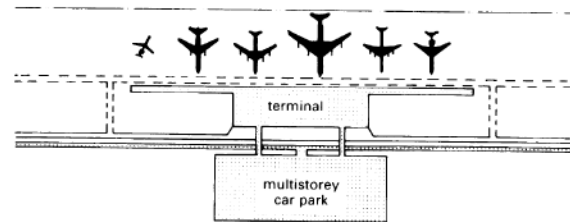
Εικ. 31: Το σύστημα των οχημάτων.

30: Neufert, Architects' Data - Third Edition, Edited by Bousmaha Baiche & Nicholas Walliman, Blackwell science, Oxford: 2000, σελ.449.

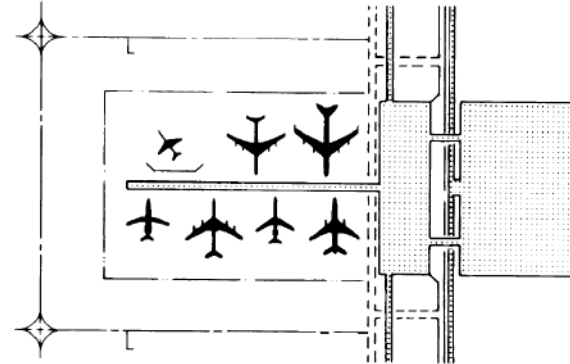
31: B. Edwards, The Mordern Terminal. E & fn Spon, London and New York:1998.σελ. 104.

βασική ιδέα είναι η δημιουργία ενός γραμμικού κτηρίου, που από τη μία πλευρά χωροθετούνται όλες οι δραστηριότητες που συσχετίζονται με το αεροπλάνο, και από την αντίθετη όλες οι υπηρεσίες των οχημάτων εδάφους. Ο τύπος αυτός έχει ως αποτέλεσμα την βελτίωση της κατάστασης για τον επιβάτη που αναχωρεί ή επιστρέφει, όμως δημιουργεί πρόβλημα σε αυτόν που πρέπει να αλλάξει πτήσεις (transit) καθώς οι αποστάσεις που πρέπει να διανυθούν από τη πύλη άφιξης σε αυτήν της αναχώρησης είναι μεγαλύτερες. Επιπλέον, δημιουργεί μεγαλύτερα λειτουργικά κόστη, καθώς αντιμετωπίζεται ως περισσότεροι αεροσταθμοί σε σειρά<sup>32</sup>.

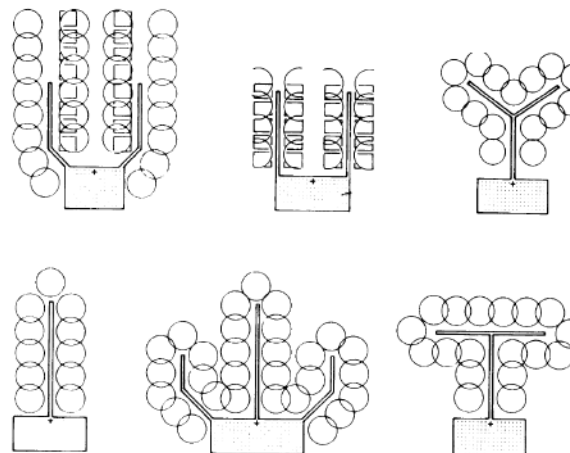
Για πρώτη φορά τη δεκαετία του '50 συναντάται ο τύπος των πτερύγων ή αποβαθρών, ο οποίος εισήγαγε νέες μεθόδους στην διακίνηση επιβατών. Λόγω της αύξησης των αεροπορικών κινήσεων, δεν υπήρχαν αρκετές θέσεις στάθμευσης κοντά στον αεροσταθμό. Σε μία προσπάθεια προφύλαξης των επιβατών, κατά την μετάβαση από το κτήριο του αεροσταθμού στο αεροπλάνο, τοποθετήθηκαν μεταξύ των παραπάνω στεγασμένοι διάδρομοι, οι οποίοι αργότερα έγιναν κλειστοί διάδρομοι. Με την εισαγωγή της γέφυρας φορτώσεως (φυσούνα), οι διάδρομοι αυτοί ανυψώθηκαν σε υποστυλώματα, ώστε να αφήσουν ελεύθερο τον χώρο στο επίπεδο του ισογείου για την κίνηση οχημάτων και προσωπικού. Ενώ, αυτός ο



Εικ. 32: Γραμμική διάταξη.



Εικ. 33: Το σύστημα των αποβαθρών.



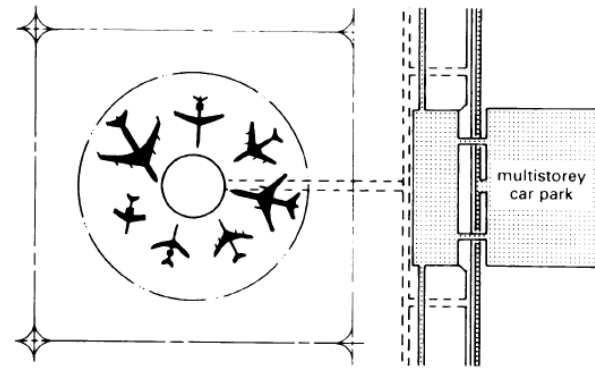
Εικ. 34: Το σύστημα των αποβαθρών εναλλακτικές μορφές.

32: B. Edwards, The Modern Terminal. E & fn Spon, London and New York:1998.σελ. 102

τύπος αεροσταθού, σχεδιάστηκε με στόχο την παροχή περισσότερων ανέσεων για τον επιβάτη και την προστασία του από τα καιρικά φαινόμενα, είχε ως αποτέλεσμα εξαιτίας των συνεχών επεκτάσεων να δημιουργηθούν υπερβολικές αποστάσεις πεζοπορίας, ιδιαίτερα για τους επιβάτες που αλλάζουν πτήση. Επιπλέον, η διείσδυση των αποβαθρών μέσα στο χώρο στάθμευσης των αεροσκαφών δημιούργησε ένα επιπλέον εμπόδιο, στους ελιγμούς των αεροσκαφών, γεγονός που συντελεί σε καθυστερήσεις των πτήσεων, άρα και στην ταλαιπωρία των επιβατών<sup>33</sup>.

Εξέλιξη του παραπάνω τύπου αποτελεί ο τύπος των δορυφόρων. Πρακτικά δημιουργήθηκαν στις αποβάθρες επιπλέον χώροι αναμονής, ενώ ταυτόχρονα υπογειοποιήθηκαν οι στεγασμένοι διάδρομοι και το σύνολο του αεροσταθμού αποτελείτο από ένα κεντρικό κτήριο, γύρω από το οποίο αναπτύχθηκαν σε ανάλογες αποστάσεις οι τελικοί χώροι αναμονής, σαν δορυφόροι. Ο τύπος αυτός προσφέρει μεγαλύτερη ευελιξία στους ελιγμούς των αεροσκαφών, όμως γίνεται δυσκολότερη η μελλοντική επέκταση των τερματικών αυτών, ιδιαίτερα όταν πρόκειται για κυκλικές ή πολυγωνικές μορφές. Σε αυτή την περίπτωση, μία επιβεβλημένη επέκταση, θα αντιμετωπιστεί με την προσθήκη ενός επιπλέον δορυφόρου<sup>34</sup>.

Μετά την παρουσίαση των παραπάνω τύπων, είναι φανερό ότι σε όλες τις λύσεις πλην του πρώτου, επίκεντρο για τον σχεδιασμό των αεροσταθμών δεν είναι ο άνθρωπος, αλλά τα μεγέθη που προκύπτουν από την χρήση του αεροσκάφους. Στον τύπο αεροσταθμού “αφίξεως πύλης”, στον οποίο τα αεροσκάφη σταθμεύουν κάθετα στον κτηριακό όγκο του, προτείνεται τοξωτή μορφή, ώστε να επιτευχθεί αυξημένη πρόσοψη για τα αεροπλάνα στην εξωτερική πλευρά του τόξου, και μειωμένη εσωτερικά, όπου αυτή δεν είναι απαραίτητη. Από την άλλη πλευρά ο σχεδιασμός αεροδρομίων με βάση τον πρώτο τύπο, όπου δίνεται έμφαση στον χρήστη, δημιουργεί άλλα προβλήματα όπως συνωστισμό στην ροή επιβατών, αδυναμία στον ακριβή προσδιορισμό κόστους και χρόνου, ενώ παράλληλα δυσκολεύει τις πορείες των διερχόμενων (transit) επιβατών. Ο πιο σημαντικός παράγοντας για την επιλογή του εκάστοτε



Εικ. 35: Το σύστημα των δορυφόρων.

33: B. Edwards, The Mordern Terminal. E & fn Spon, London and New York:1998. σελ. 102.

34: B. Edwards, The Mordern Terminal...σελ. 103.

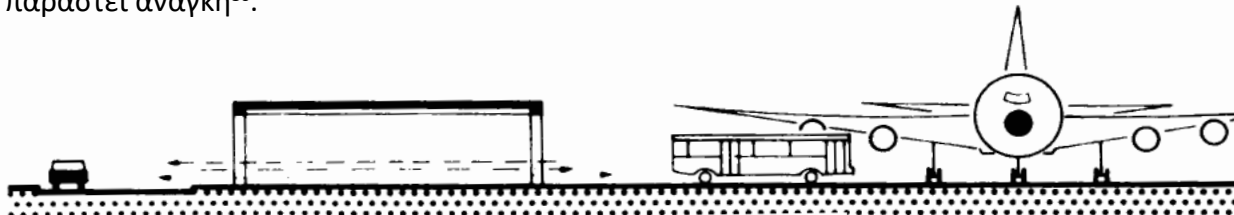


τύπου είναι ο όγκος των επιβατών που διακινούνται<sup>35</sup>.

Ανεξάρτητα από τον τύπο αεροσταθμού που χρησιμοποιείται, στον σχεδιασμό αεροδρομίων εφαρμόζονται δύο βασικά σχέδια αεροσταθμών, το συγκεντρωτικό και το αποκεντρωτικό. Στο πρώτο, όλες οι διαδικασίες διέλευσης επιβατών λαμβάνουν χώρα σε ενιαίο κτήριο. Η εφαρμογή του τύπου, είναι σημαντικά δύσκολη όταν ο αριθμός των επιβατών αυξάνεται. Στον αποκεντρωτικό τύπο, ή τύπο κατά μονάδες, κάθε εταιρία δραστηριοποιείται σε διαφορετικό κτήριο, ή σε έναν χώρο του επιμήκους κτηρίου. Το σύστημα αυτό απαιτεί μεγαλύτερα κεφάλαια για επένδυση από τον ιδιοκτήτη του αεροδρομίου και δημιουργεί την ανάγκη για εσωτερικό μεταφορικό δίκτυο για τους επιβάτες με ανταπόκριση<sup>36</sup>.

Τέλος, για να έχουμε μια συνολική εικόνα για το κτήριο του αεροσταθμού, είναι απαραίτητο να αναφερθούμε και στα διάφορα συστήματα κυκλοφορίας, που επηρεάζουν την τελική μορφή του κτηρίου. Με τον όρο συστήματα κυκλοφορίας, εννοούμε τις μεθόδους που οι επιβάτες και οι αποσκευές διανέμονται σε διαφορετικούς χώρους ή επίπεδα, ώστε να επιτευχθούν ομαλότερες κινήσεις από και προς το αεροπλάνο.

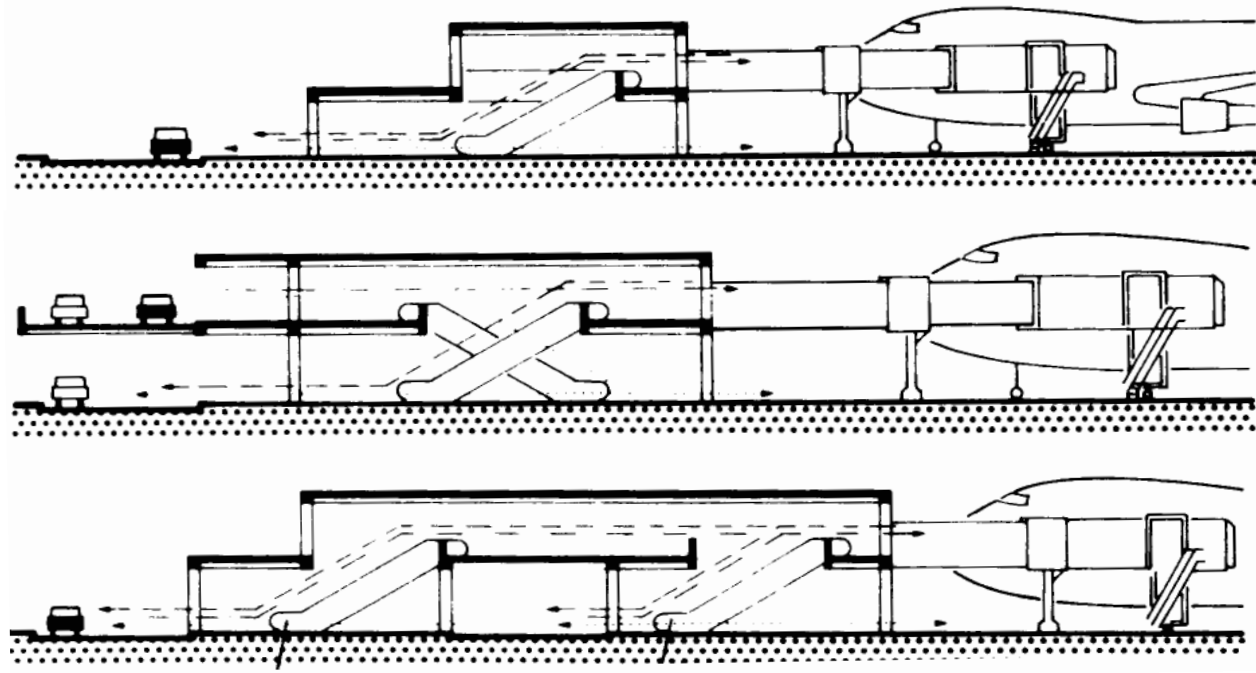
Πιο συγκεκριμένα, στο σύστημα ενός επιπέδου όλες οι διεργασίες πραγματοποιούνται στο επίπεδο της πίστας των αεροπλάνων, ενώ οι επιβάτες που αναχωρούν ή φθάνουν χρησιμοποιούν τους ίδιους χώρους κυκλοφορίας στην πλειοψηφία των χώρων του αεροδρομίου. Το σύστημα ενός επιπέδου, εμφανίζεται πιο οικονομικό, όμως μπορεί να εφαρμοστεί σε αεροδρόμια με χαμηλή κίνηση. Αντίθετα στα συστήματα πολλαπλών επιπέδων οι επιβάτες διαχωρίζονται σε αυτούς που έρχονται και σε αυτούς που αναχωρούν. Τα συστήματα αυτά επιτρέπουν κυκλοφορία προς μία κατεύθυνση, και οι επιβάτες που φθάνουν δεν είναι υποχρεωμένοι να διασχίσουν τους χώρους αναμονής πριν μεταβούν στον χώρο παραλαβής αποσκευών. Από τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα της λύσης αυτής, είναι η ευκολότερη επέκταση του κτηρίου σε όποιο από τα τμήματα (αναχωρήσεων ή αφίξεων) παραστεί ανάγκη<sup>36</sup>.



Εικ. 36: Σύστημα ενός επιπέδου.

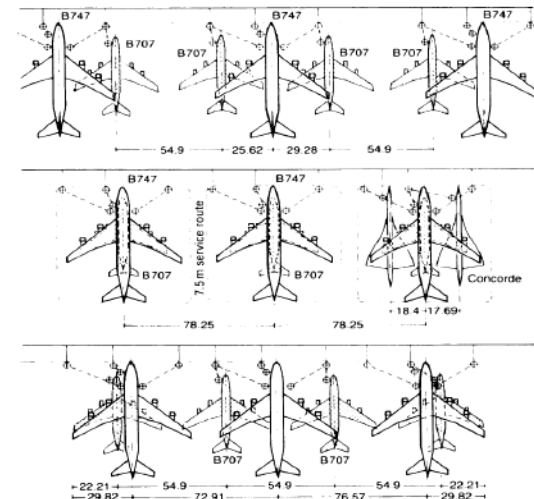
35: B. Edwards, The Modern Terminal...σελ. 104.

36: B. Edwards, The Modern Terminal...σελ. 105



Εικ. 38: Σύστημα δύο επιπέδων - διαφορετικές εκδοχές.

Είναι φανερό ότι η εξέλιξη των αεροσταθμών βασίστηκε σε καθαρά τεχνοκρατικά στοιχεία, με κυρίαρχο το στοιχείο του ίδιου του αεροπλάνου. Το αεροσκάφος είναι το κύτταρο με βάση το οποίο αναπτύσσεται όλη η σύνθεση του αεροσταθμού, με την ίδια αναλογία που ο άνθρωπος είναι η μονάδα για τον σχεδιασμό κατοικιών. Επομένως, το αεροσκάφος, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως το «Modulor», στον σχεδιασμό αεροδρομίων. Το κτήριο παίρνει την μορφή του, ανάλογα με τον τύπο αεροσκάφους που το προσεγγίζει, ενώ αντίστροφα, η επιλογή των αεροσκαφών από της εκάστοτε αεροπορικές εταιρίες βασίζεται στα αεροδρόμια που αυτό εξυπηρετεί.



Εικ. 38: Διαστάσεις αεροσκαφών.





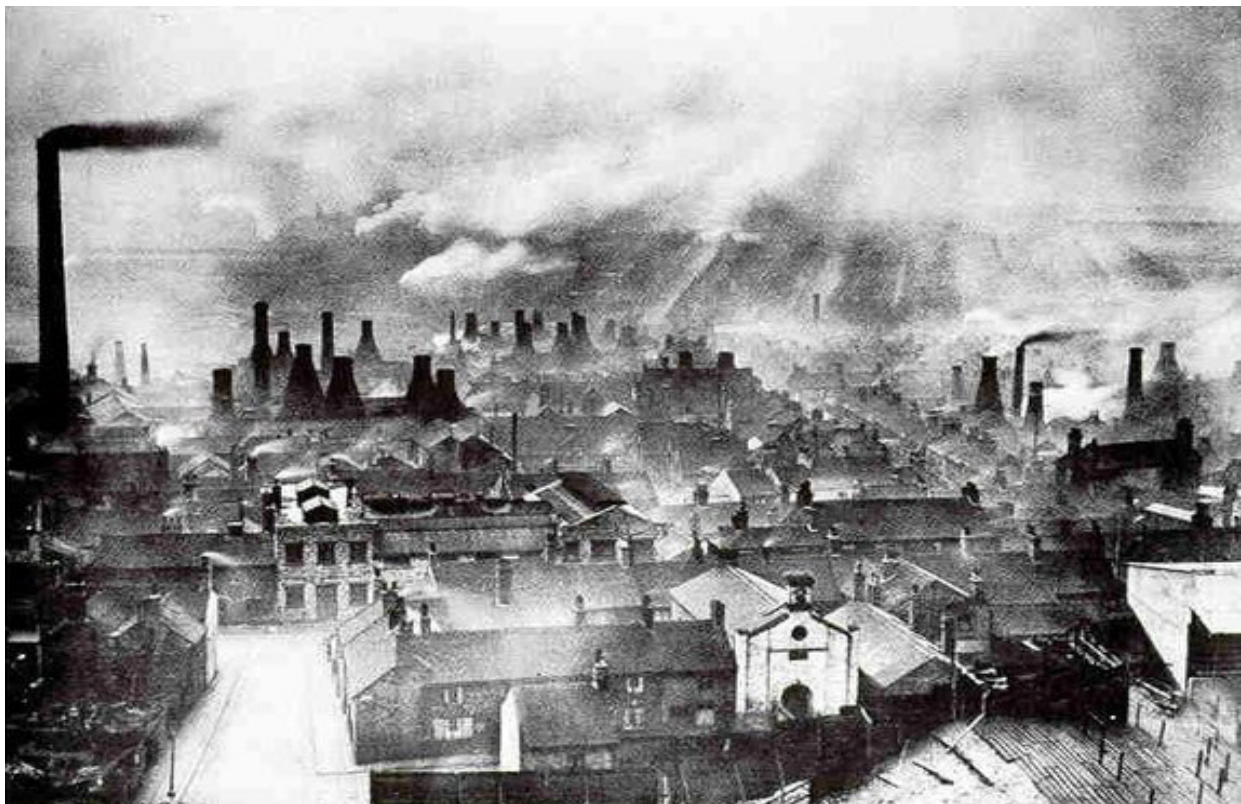
# **Χρονικό & πολιτισμικό πλαίσιο εμφάνισης των αεροσταθμών**

2



## Χρονικό και πολιτισμικό πλαίσιο εμφάνισης των αεροσταθμών

Κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα η Ευρώπη έχει μετασχηματιστεί πλήρως, εξαιτίας των νέων τεχνικών και κοινωνικοοικονομικών δυνάμεων<sup>1</sup>. Η εφεύρεση της μηχανής στους προηγούμενους αιώνες, έδωσε τη δυνατότητα στον πληθυσμό για μεγαλύτερη κινητικότητα και του παρείχε σύγχρονα μέσα πληροφόρησης. Συνέπεια του παραπάνω ήταν η συσσώρευση μεγάλων μαζών στα αστικά κέντρα, με αποτέλεσμα τη δημιουργία άθλιων συνθηκών για τους χρήστες της<sup>2 3</sup>.



Εικ. 39: Staffordshire, Αγγλία 19ος αι.

1: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική: ιστορία και κριτική, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα:2009, σελ. 29.

2: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 30.

3: Christian Norberg – Schultz, Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου: Για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα: 2009, σελ. 205.

Εφεύρεση μηχανής

Άθλιες συνθήκες στα  
αστικά κέντρα



Η μηχανή θα δώσει  
τη λύση

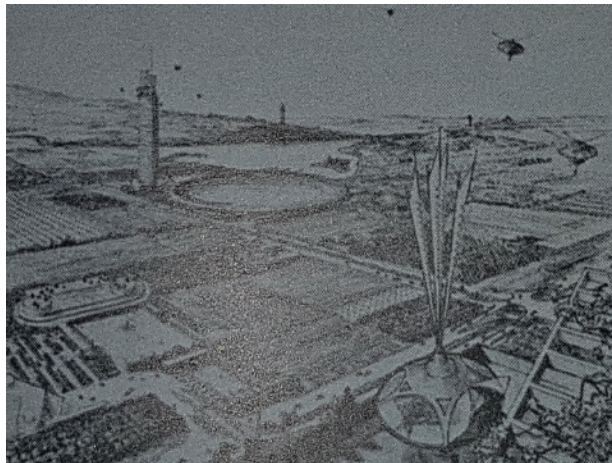


Εικ. 40: Staffordshire, Αγγλία 19ος αι.

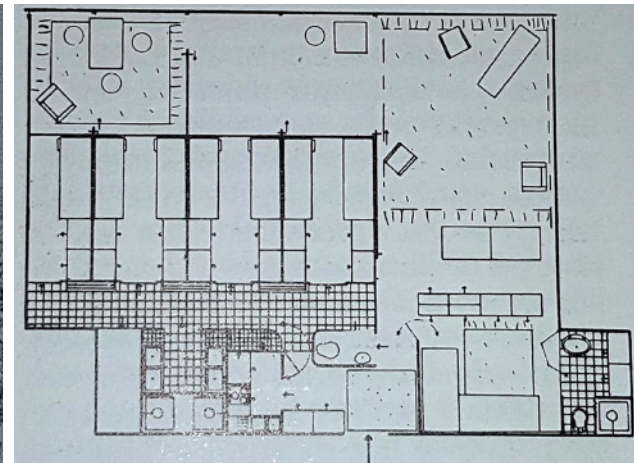


Εικ. 41: Staffordshire, Αγγλία 19ος αι.

Η λύση του προβλήματος αυτού θα μπορούσε να επιτευχθεί σύμφωνα με τους σύγχρονους αρχιτέκτονες μέσω της χρήσης της μηχανής, η οποία θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί έξυπνα, σύμφωνα με τους δικούς της κανόνες, ως μέσο που οδηγεί στην αφαίρεση και την καθαρότητα, προτείνοντας διαδικασίες μέσα από τις οποίες η αρχιτεκτονική θα μπορούσε να αντισταθμίσει τις καταστροφές της εκβιομηχάνισης<sup>4</sup>.

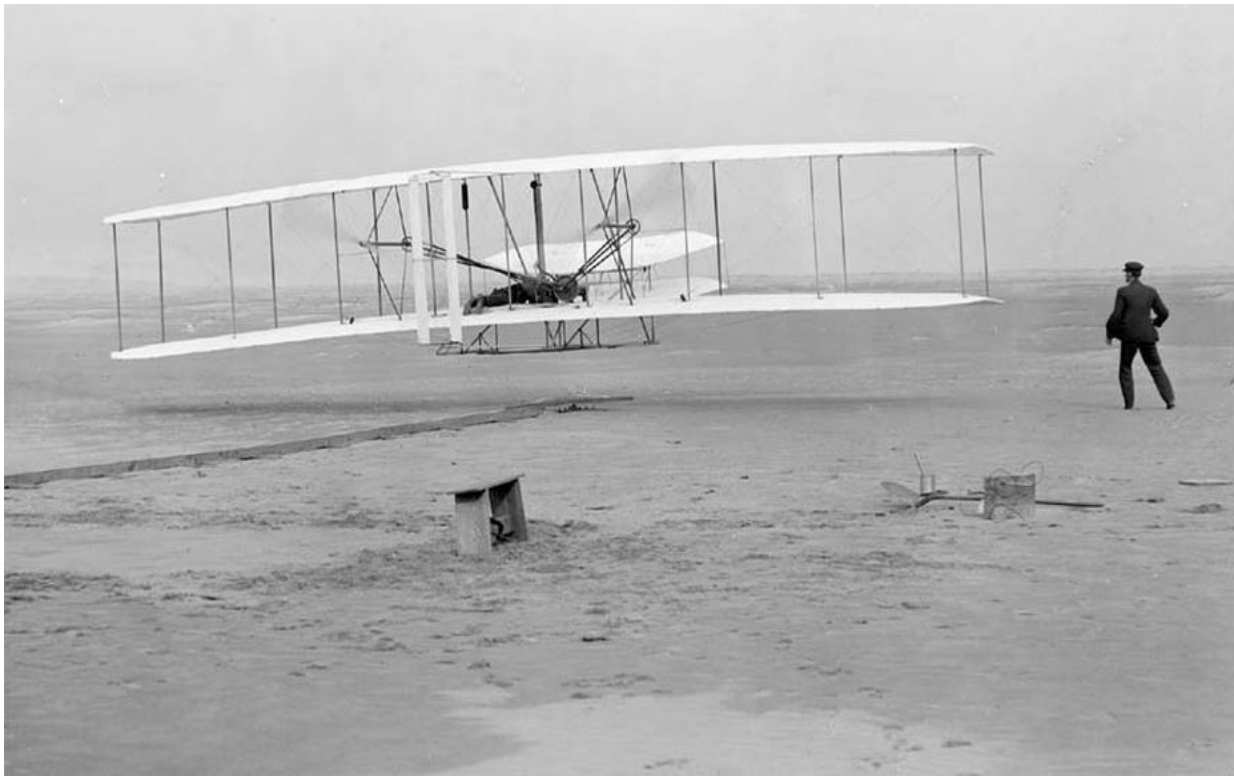


Εικ. 42: Wright, σχέδιο της Broadacre city, 1934-58



Εικ. 43: Le corbusier & Jeanneret, Ville Radieuse, 1931.

Την ίδια περίπου περίοδο, στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού, λαμβάνει χώρα μία εφεύρεση που επρόκειτο να αλλάξει διαπαντός τις μεταφορές παγκοσμίως. Οι αδελφοί Ράιτ πραγματοποίησαν στο Κίτυ Χοκ στην Βόρεια Καρολίνα την πρώτη πτήση στον κόσμο με χρήση ελεγχόμενης, μηχανικά προωθούμενης, βαρύτερης από τον αέρα μηχανής στις 17 Δεκεμβρίου του 1903<sup>5</sup>. Οι εξελίξεις στον τομέα της αεροναυπηγικής ήταν ραγδαίες, με αποτέλεσμα λίγα χρόνια αργότερα, τον Ιανουάριο του 1914, να πραγματοποιηθεί η πρώτη επιβατική πτήση μεταξύ Καναδά και Ηνωμένων πολιτειών<sup>6</sup>. Σύντομα ακολουθεί ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος, ο οποίος αποτέλεσε πεδίο στην εξέλιξη των αεροπλάνων ως όπλου, όμως η χρήση τους παρέμεινε περιορισμένη<sup>7</sup>.



Εικ. 44: Οι αδελφοί Ράιτ στις δοκιμαστικές τους πτήσεις.

5: <https://airandspace.si.edu/exhibitions/wright-brothers/online/>

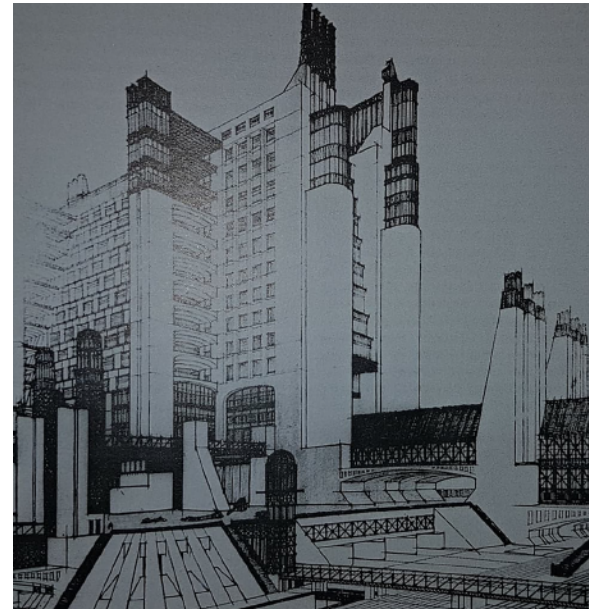
6: <http://www.historynet.com/st-petersburgtampa-airboat-line-worlds-first-scheduled-airline-using-winged-aircraft.htm>

7: James Spaight, Aircraft in War, MacMillan & Co, London: 1914, σελ. 3.

Μηχανοποιημένο  
περιβάλλον

Πίσω στην Ευρώπη, διανυόταν μία περίοδος που το κίνημα του φουτουρισμού διακήρυττε την υπεροχή του μηχανοποιημένου περιβάλλοντος και απέρριπτε το σύνολο των υπάρχοντων ακαδημαϊκών θεσμών. Για την σαφέστερη κατανόηση της θεοποίησης της μηχανής, αξίζει να αναφερθεί το εξής απόσπασμα του φουτουριστικού μανιφέστου: “το αβίαστο πέταγμα του αεροπλάνου με τις έλικες του να φτερουγίζουν στον άνεμο σαν λάβαρα και να αντηχούν σαν τα χειροκροτήματα ενός τεράστιου πλήθους”<sup>8</sup>. Επιδίωξη πλέον αποτελεί η ανύψωση μιας νέας χτισμένης μορφής, σε ένα επίπεδο πνευματικά υγιές, αξιοποιώντας τα πλεονεκτήματα της επιστήμης και της τεχνολογίας. Έτσι διαμορφώνεται ένα καινούριο πολιτισμικό περιβάλλον, αφιερωμένο σε μία κοινωνία μεγάλης κινητικότητας<sup>9</sup>. Το κτήριο, κατασκευασμένο με σύγχρονα υλικά (τσιμέντο, σίδηρο, γυαλί) παρουσιάζεται χωρίς διάκοσμο, και η ομορφιά του απορρέει από την εσωτερική ομορφιά των γραμμών του και τον όγκο του μέσα στην μηχανική του απλότητα<sup>10</sup>.

Μετά τη λήξη του πολέμου επικρατούσε άθλια οικονομική κατάσταση, με αποτέλεσμα οι αρχιτέκτονες να στραφούν στην απλότητα, δηλαδή μια απλή μορφή που να ικανοποιεί όλες τις αναγκαιότητες της ζωής, όπως διακήρυττε το Bauhaus<sup>11</sup>. Άλλωστε, όπως είχε ήδη διατυπώσει μερικούς αιώνες νωρίτερα, ο Viollet le Duc, με δύο τρόπους η αρχιτεκτονική μπορεί να είναι αληθινή. Πρέπει να είναι αληθινή ως προς το πρόγραμμα και τις μεθόδους κατασκευής. Δηλαδή από τη μία πλευρά να ικανοποιεί με ακρίβεια και απλότητα τους όρους που επιβάλλουν οι ανάγκες και από την άλλη να μεταχειρίζεται τα υλικά σύμφωνα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τις ιδιότητες τους<sup>12</sup>. Όπως ο ίδιος έγραψε στο *Entretiens sur l'architecture*, καθαρά καλλιτεχνικά ζητήματα, όπως η συμμετρία και η μορφή, μπροστά στις βασικές μας αρχές έχουν



Εικ. 45: Sant' Elia ή Cass gradinata για την Citta Nuova, 1914.

8: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική: ιστορία και κριτική, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα:2009, σελ. 84.

9: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 85.

10: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 106.

11: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 118.

12: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 44.

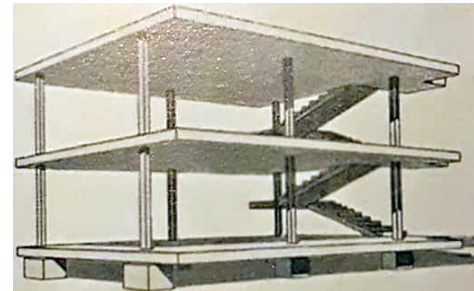


δευτερεύουσα σημασία<sup>13</sup>.

Τη δεκαετία του 1930, επικρατούσε μία “αντικειμενική” λειτουργική και αποδοτική αντίληψη για τον σχεδιασμό αντικειμένων και κατ’ επέκταση κτηρίων. Το άτομο επιθυμεί να αντιμετωπίζει τα πράγματα αντικειμενικά, σε υλική βάση, χωρίς να τα επενδύει με εξιδανικευμένες σημασίες. Ο χώρος πρέπει να είναι στοιχειώδης και να επιδέχεται μεταβολές. Η νέα αυτή αντίληψη εκφράστηκε με τον όρο “Νέα Αντικειμενικότητα” και ερχόταν σε αντίθεση με οτιδήποτε “μνημειακό”<sup>14</sup>. Στόχος ήταν η εξασφάλιση υγιών χώρων με επαρκή αερισμό και φωτισμό, ικανοί να εξυπηρετούν τις ανάγκες των χρηστών, ενώ σκοπίμως το κτήριο δεν συμβολίζει “τίποτα” και παραμένει αδιάφορο ως προς το περιβάλλον<sup>15</sup>. Το άτομο χτίζει ακολουθώντας τους νόμους των οικονομικών, των μαθηματικών, της τεχνικής και της υγιεινής<sup>16</sup>. Ο Le Corbusier οραματίστηκε κτήρια αντικείμενα μέσα στο περιβάλλον, τα οποία θα απορροφώνται και θα χάνονται μέσα σε αυτό. Τα διάφανα κτήρια θα διαχέονταν από φως και αέρα από όλες τις πλευρές τους, έχοντας πράσινες στέγες στραμμένες στον ουρανό<sup>17</sup>. Ήδη από τις αρχές του 1920 οι μοντέρνοι αρχιτέκτονες οραματίστηκαν την γυάλινη πόλη, με τα “αόρατα” κτήρια. Το αποτέλεσμα θα ήταν ένας χώρος απείρως επεκτάσιμος και ανοιχτός, ισορροπώντας μεταξύ της ατομικής “ύπαρξης” και του “κενού χώρου”<sup>18</sup>.



Εικ. 46: Hennebique, σπλισμένο σκυρόδεμα, 1892.



Εικ. 47: Le Corbusier, Maison Dom-ino, 1915.



Εικ. 48: Le Corbusier και Jeanneret, Plan Voisin, 1925.

13: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 67.

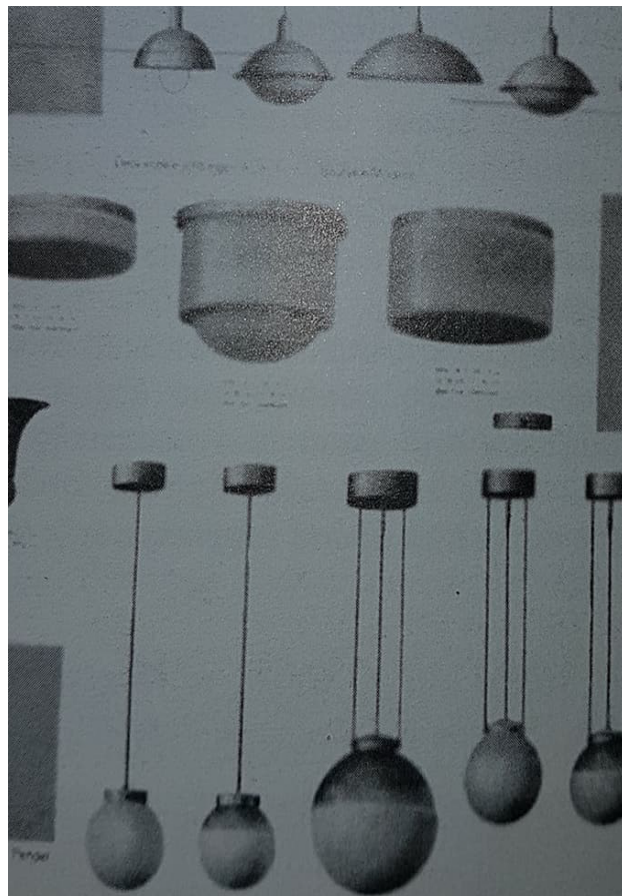
14: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 124.

15: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 90.

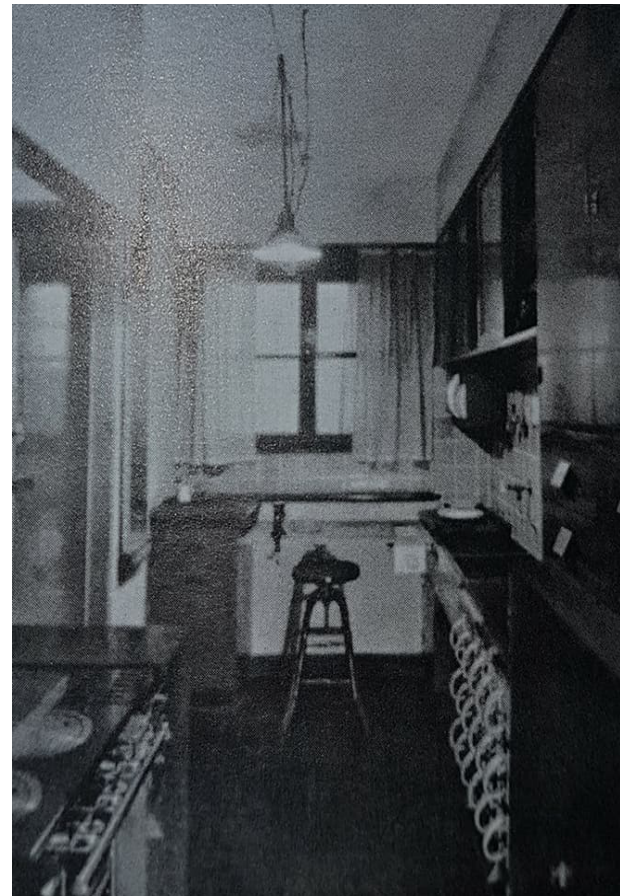
16: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 122.

17: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 61.

18: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture...σελ. 51



Εικ. 49: Φωτιστικά του Bauhaus, H. Meyer.



Εικ. 50: Schuette-Lihotzky, η κουζίνα της Φραγκφούρτης, 1926.

Γίνεται λοιπόν κατανοητό ότι η βιομηχανική παραγωγή έχει ασκήσει επιρροή σε όλες τις πτυχές της κοινωνίας. Ο σχεδιασμός κτηρίων ακολουθεί και αυτός με τη σειρά του τους κανόνες των βιομηχανικών προϊόντων (που αντιπροσώπευαν τα πλοία, τα αυτοκίνητα και τα αεροπλάνα). Τα νέα υλικά και οι μέθοδοι κατασκευής ακολουθούν τους νόμους της τυποποίησης και της μαζικής παραγωγής με σκοπό την επίτευξη του μέγιστου δυνατού κέρδους και της ταχύτητας στην κατασκευή<sup>19</sup>. Η αυξημένη πολυπλοκότητα των απαιτήσεων σε συνδυασμό με τον ορθολογισμό και την τυποποίηση που επιβάλλει ο οικονομικός παράγοντας,

19: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική: ιστορία και κριτική, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα:2009, σελ. 40.





Εικ. 51: Behrens, το εργοστάσιο τουρμπινών της AEG, Βερολίνο 1908-09.

συνέβαλαν στην επικράτηση της κατασκευής με σκελετό, ο οποίος δίνει την δυνατότητα χρήσης ορθολογικών οικοδομικών μεθόδων, ενώ παράλληλα επιτρέπει την ελεύθερη διαμόρφωση του εσωτερικού, κάτι που γίνεται αντιληπτό και στο έργο του Behrens στο Εργοστάσιο Μηχανικών Στροβίλων για την AEG<sup>20</sup> <sup>21</sup>. Είναι η στιγμή που αναγνωρίζεται η βιομηχανία ως ο μόνος ενεργός ρυθμιστής της σύγχρονης ζωής<sup>22</sup>.

20: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική: ιστορία και κριτική, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα:2009, σελ. 130.

21: Το γερμανικό design, Κυριάκος Πιπίνης, Αρχιτέκτονες Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ – ΠΕΑ, Τεύχος 26 – Περίοδος Β, Μαρτίος / Απρίλιος 2004.

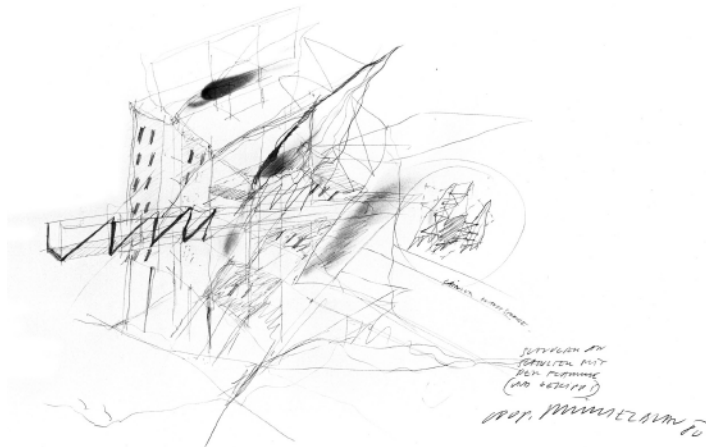
22: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική...2009, σελ. 108



Συγκερασμός  
τεχνολογίας και  
αρχιτεκτονικής

Οι εξελίξεις την εποχή αυτή δεν περιορίζονται μόνο στον τομέα της αρχιτεκτονικής, αλλά επεκτείνονται σε όλες τις πτυχές της κοινωνίας, κατά συνέπεια και στις νέες τεχνολογίες. Μπορεί η χρήση του αεροπλάνου να ήταν περιορισμένη, όπως ήδη αναφέρθηκε, στον πρώτο Παγκόσμιο, αλλά η τεχνολογία του συνέχιζε να προοδεύει όλο αυτό το διάστημα, με αποτέλεσμα να μετατραπεί στο νέο υπερόπλο, το οποίο έμελλε να λάβει μέρος σε όλες τις σημαντικές μάχες του δεύτερου Παγκοσμίου που ακολούθησε.

Τον 20ο αιώνα οι αρχιτέκτονες ξέχασαν τον παραδοσιακό διαχωρισμό μεταξύ τεχνολογίας και φύσης, με αποτέλεσμα τον συγκερασμό των παραπάνω. Στα χρόνια που ακολούθησαν, στο πλαίσιο ενός καταναλωτικού τρόπου ζωής, στρέφονται σε μία μη – ουμανιστική αρχιτεκτονική όπου υπερτερεί το αγνό και σκληρό, με έργα που διερευνούν τις πιθανότητες της τεχνολογίας ως φυσική προέκταση του σώματος και εμφανίζονται έργα που παίρνουν μοτίβα από σκελετούς ζώων. Σε αντίθεση με την στυλιστική εξέλιξη που απεικονίζεται



Εικ. 53: Σκίτσο του Coop Himmelblau για το Hot Flat, Βιέννη 1978.



Εικ. 53: Βομβαρδισμός Marienburg από την Γαλλική αεροπορία 1943.

στις παραδοσιακές εγκυκλοπαίδειες, τα διαγράμματα των δομών που εμφανίζονται έχουν ως ερέθισμα τη δουλειά του Coop Himmelblau και την εμμονή του με την έννοια της αρχιτεκτονικής της πτήσης, και της κατασκευής των φτερών. Δημιουργούνται χώροι που επιπλέουν, ακουμπώντας ελαφριά το έδαφος, χώροι σαν τα “κλασικά” αεροπλάνα με ενδιαφέρουσες γωνίες, μετατοπισμένα δάπεδα και λοξούς τοίχους. Χώροι ουτοπίες<sup>23</sup>.

23: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 188.





# **Αεροσταθμός Ο νέος τύπος κτηρίου**

3



## Χρονικό και πολιτισμικό πλαίσιο εμφάνισης των αεροσταθμών

Μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, παρατηρείται ραγδαία αύξηση των εμπορικών πτήσεων, με τη χρήση πρώην στρατιωτικών αεροσκαφών για την μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων. Αυτή η αύξηση δικαιολογείται λόγω της πληθώρας βαρέων βομβαρδιστικών αεροσκαφών, τα οποία ήταν εύκολο στο να μετατραπούν σε επιβατικά αεροσκάφη<sup>1</sup>.



Εικ. 54: Parking αεροσκαφών στο Kingman μετά τον 2ο παγκόσμιο πόλεμο.

1: K. Munson, Flying Boats and Seaplanes since 1910, Blandford Press, London: 1971, σελ. 12.

Αύξηση εμπορικών  
πτήσεων



## Νέος τύπος

Από τα μέσα του 20ου αιώνα, το αεροπλάνο είχε καθιερωθεί ως μονοπωλιακό μεταφορικό μέσο στα διηπειρωτικά ταξίδια και στα ταξίδια μεγάλων αποστάσεων γενικότερα. Στο πέρας του χρόνου, οι εξελίξεις στην τεχνολογία συνέβαλαν στην μείωση του χρόνου και του κόστους των ταξιδιών με συνέπεια το αεροπλάνο να εισέλθει και στα ταξίδια μικρών αποστάσεων ανταγωνιζόμενο τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα. Τα δεδομένα της ραγδαίας αύξησης της αεροπορικής κίνησης και της απελευθέρωσης της αγοράς των αεροπορικών μεταφορών, δημιούργησαν την ανάγκη για άμεση κατασκευή νέων αεροδρομίων ή επέκταση των υπάρχοντων. Τα αεροδρόμια αντιπροσωπεύουν το πέμπτο κύμα των μεταβολών στις μεταφορικές υποδομές που καθόρισαν την εμπορική ανάπτυξη τους τρεις τελευταίους αιώνες, ακολουθώντας τα λιμάνια, τους ποταμούς και τα κανάλια, τον σιδηρόδρομο και τέλος τους αυτοκινητοδρόμους<sup>2</sup>.

Είναι το σημείο που οι αρχιτέκτονες, καλούνται να εφεύρουν έναν νέο τύπο κτηρίου, χρησιμοποιώντας τις μεθόδους που είχαν κατακτήσει την δεδομένη χρονική περίοδο. Δεν προκαλεί λοιπόν καμία έκπληξη η στυγνή τεχνοκρατική αντίληψη που κυριαρχεί στο σχεδιασμό τους. Σε γενικές γραμμές, οι “αρχές” που χρησιμοποιούνται στόχευαν στη δημιουργία μίας γλώσσας σχεδιασμού με βάση τη λειτουργικότητα, την υγιεινή (φωτισμός, αερισμός) και την κατασκευή καλοκτισμένων κτηρίων που χρειάζονται λίγη συντήρηση. Ιδιαίτερη σημασία δόθηκε στην ευκολία της κατασκευής, χάριν της τυποποίησης, της χρήσης προκατασκευασμένων στοιχείων και της επαναληπτικότητας της μορφής<sup>3</sup>. Για τους εκπροσώπους του μοντέρνου κινήματος, ο χώρος κινείται, είναι ρευστός ενώ αέρας και φως ρέουν μέσα σε αυτόν. Ο χώρος είναι διεθνής και αναπτύσσεται εξίσου σε δημόσια και ιδιωτική σφαίρα. Εκπληρώνεται έτσι ο στόχος τους για υγιεινή και ελευθερία<sup>4</sup>.



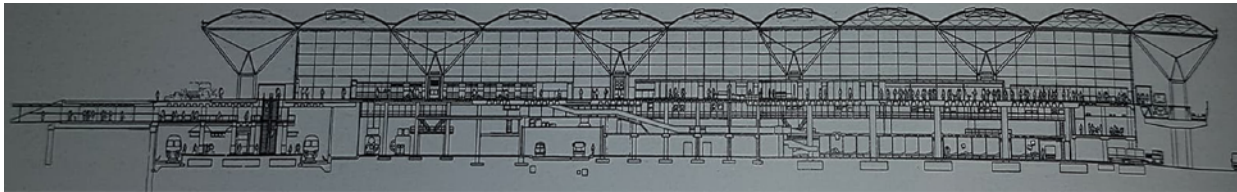
Εικ. 55: Εσωτερικό του Beehive, Gatwick.

## Η παραπάνω διαδικασία σχεδιασμού

2: Β. Ψαράκη, Γ. Παπούλιας, Α. Ρόκας, Τεχνικά Χρονικά, (Ιανουάριος – Φεβρουάριος 2010) Αεροδρόμια οι μοχλοί δημιουργίας ενός αστικού προτύπου, σελ. 60.

3: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική: ιστορία και κριτική, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα:2009, σελ. 130.

4: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 149.

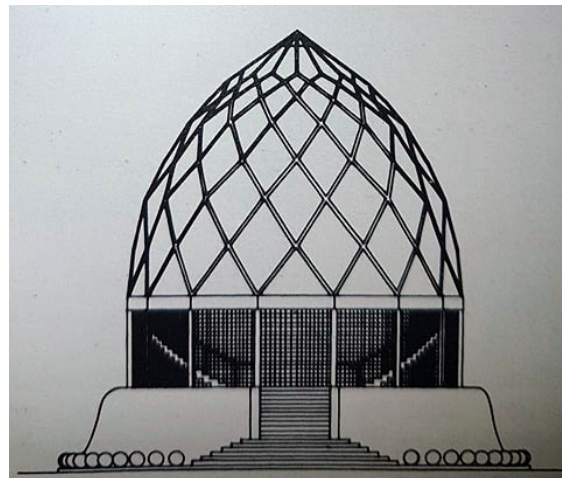


Εικ. 56: Τερματικός σταθμός Στάνστεντ, Foster Associates, 1991.

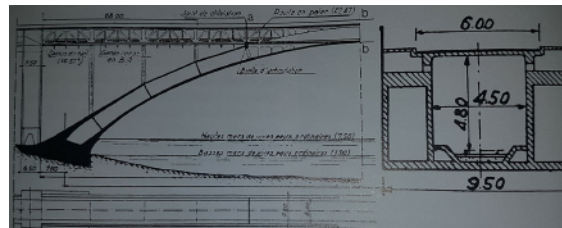
των αεροδρομίων έπρεπε να ολοκληρωθεί μέσα σε ένα ιδιαίτερα περιορισμένο χρονικό περιθώριο, λόγω της άμεσης ζήτησης του νέου τύπου. Η χρήση των επιτευγμάτων των τελευταίων αιώνων όσον αφορά στη χρήση υλικών (μέταλλο, γυαλί και τσιμέντο) καθώς και οι τεχνικές που αναπτύχθηκαν, φάνταζαν την περίοδο αυτή ιδανικές υπό την προσέγγιση των “αριθμών”, των “μεγεθών”, της “οργανωμένης λειτουργίας” και της “σύγχρονης τεχνολογίας”<sup>5</sup>.

Άλλωστε το ίδιο είχε συμβεί λίγο νωρίτερα, όταν είχε προκύψει η ανάγκη εύρεσης ενός νέου τύπου κτηρίου, εκείνου του σιδηροδρομικού σταθμού. Τεχνικές, που άλλοτε χρησιμοποιούνταν στην κατασκευή γεφυρών, υιοθετήθηκαν στην κατασκευή των σταθμών. Θα μπορούσε κανείς να πει, ότι ο σχεδιασμός των σταθμών αντλεί τις τεχνικές κατασκευής από το μέσο το οποίο εξυπηρετεί. Το ίδιο συνέβη και στην περίπτωση των αεροδρομίων<sup>6</sup>.

Αυτό είχε γίνει ήδη αντιληπτό από τον μηχανικό Leonce Reynaud, ο οποίος σχεδίασε τον πρώτο Gare du Nord στο Παρίσι και έγραψε σχετικά με το ζήτημα της αναπαράστασης το 1850 τα εξής: “Η τέχνη δεν προχωρά ούτε εξελίσσεται με τον γοργό ρυθμό της βιομηχανίας, με αποτέλεσμα τα περισσότερα κτήρια των σιδηροδρόμων να είναι σήμερα ατελή ως προς τη μορφή ή τη διάταξη τους. Ορισμένοι σταθμοί έχουν ίσως την κατάλληλη διάταξη, δίνουν όμως



Εικ. 57: Taut, Γυάλινο περίπτερο, Κολωνία, 1914.



Εικ. 58: Γέφυρα Plougastel, Βρετάνη, 1926-29.

Τα επιτεύγματα  
της εποχής

5: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική: ιστορία και κριτική, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα:2009, σελ. 122.

6: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 44.



Εικ. 59: Guimard, Είσοδος μετρό στο Παρίσι, 1899-1904.



Εικ. 60: Gropius, Bauhaus, Dessau, 1925.

πλέον υψηλής τεχνολογίας μοντέρνα κτήρια, με στόχο να μεγεθύνουν την εκτίμηση του ατόμου για τους άψογους χώρους τους. Έντονος φωτισμός, αστραφτερές επιφάνειες και συνεχής επιτήρηση είναι τα χαρακτηριστικά τους<sup>9</sup>.

Υλικά, φωτισμός, κατασκευές, ομαλές ροές, μηχανικά συστήματα και τεχνολογίες των μέσων ενημέρωσης, όλα αποτελούν κληρονομιά της μοντέρνας ιδεολογίας. Γυαλισμένες

την εικόνα βιομηχανικής ή προσωρινής κατασκευής και όχι κτιρίου προορισμένου για δημόσια χρήση”<sup>7</sup>.

Είναι φανερό ότι οι νέες τάσεις που προκύπτουν στην αρχιτεκτονική δεν είναι αποτέλεσμα μόδας μίας νέας εποχής. Σύμφωνα με τον καθηγητή της Ecole des Ponts et Chaussées, Choisy, οι διάφορες τεχνοτροπίες έχουν προκύψει ως λογικές συνέπειες των εξελίξεων που συνέβαιναν στην κατασκευαστική τεχνική. Πλέον η μορφή προκύπτει από τη μέθοδο παραγωγής, από τους περιορισμούς του υλικού και τις προγραμματικές αναγκαιότητες<sup>8</sup>.

Μετά την ιστορική αναδρομή της εποχής μέσα στην οποία τα αεροδρόμια εμφανίστηκαν και εξελίχθηκαν είναι κατανοητό ότι ο σχεδιασμός έλαβε χώρα μέσα στο μοντέρνο κίνημα, υπό την μεγάλη επιρροή των φονξιοναλιστών. Ο σχεδιασμός του ακολούθησε τα πρότυπα της βιομηχανικής παραγωγής και αντιμετωπίστηκε ως εξάρτημα. Ένα εξάρτημα που καλείται να λειτουργεί άψογα μέσα στο παγκοσμιοποιημένο δίκτυο μεταφορών και θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως γρανάζι του συστήματος

Τα αεροδρόμια παρουσιάζονται ως τα

7: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική: ιστορία και κριτική, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα:2009, σελ. 41.

8: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 102.

9: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 176.



φυσούνες, κυλιόμενοι διάδρομοι και οθόνες θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ως εικόνες για τον θρίαμβο του μοντέρνου κινήματος. Τα αεροδρόμια του, προκαλούν γοητεία με τους χώρους “ροής” από και προς τον αέρα με τη χρήση της πτητικής μηχανής, ως αποκορύφωμα της φονξιοναλιστικής αρχιτεκτονικής. Από τους μοντερνιστές αρχιτέκτονες υπήρξε μεταφορική σύνδεση, μεταξύ του αεροπλάνου και του λειτουργικού σχεδιασμού. Το αεροπλάνο αντιπροσώπευε το “λειτουργικό”, την εμπειρία του άπειρου χώρου και τη μεταφορά από το έδαφος στον αέρα<sup>10</sup>.



Εικ. 61: JFK terminal 5, Νέα Υόρκη, ΗΠΑ.



Εικ. 62: Αεροδρόμιο Pearson, Τορόντο, Καναδάς.

“Αόρατο όταν δεν είναι απαραίτητο, αλλά παράλληλα έτοιμο να λειτουργήσει αποτελεσματικά όταν χρειαστεί.” Έτσι περιέγραψε κάποτε το ιδανικό οικιακό χρηστικό αντικείμενο ο Γερμανός ντιζάινερ Dieter Rams, διευθυντής του τμήματος σχεδιασμού της Braun. Με τον ίδιο τρόπο θα μπορούσε να περιγραφεί και το αεροδρόμιο<sup>11</sup>.

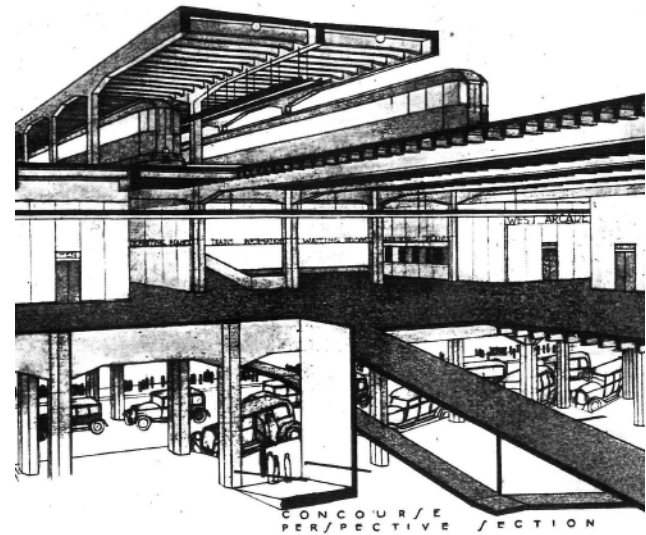
Στην αρχή της πορείας της εξέλιξης των αεροδρομίων, ο Le Corbusier προεδρεύοντας στο πρώτο μεταπολεμικό συνέδριο της γαλλικής αεροπορίας διατύπωσε ότι η ομορφιά του αεροδρομίου είναι η μεγαλοπρέπεια του χώρου. Ο χώρος αυτός δεν περιορίζεται στον εσωτερικό χώρο του κτηρίου, αλλά είναι ο ευρύτερος χώρος των συνεχών αφίξεων και αναχωρήσεων, ένας παγκόσμιος χώρο χωρίς σύνορα. Οπότε ως αεροδρόμιο ορίζεται το σύνολο του εναέριου χώρου καθώς και όλη η έκταση γης που περιλαμβάνει τους δρόμους ή κόμβους, τα κτήρια υποστήριξης, τους χώρους στάθμευσης, συνεπώς το σύνολο της ευρύτερης περιοχής

10: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 177.

11: Κυριάκος Πιτίνης, Το γερμανικό design, Αρχιτέκτονες Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ – ΠΕΑ, Τεύχος 26 – Περίοδος Β, Μαρτίος / Απρίλιος 2004.

του αεροδρομίου. Μόνο μία αρχιτεκτονική αρμόζει στο αεροδρόμιο, αυτή του αεροπλάνου. Το αεροδρόμιο πρέπει να είναι γυμνό, ανοιχτό στον ουρανό, στην μέση του χώρου, ενώ γύρω του απλώνονται μπετονένιοι διάδρομοι. Το κτήριο του αεροσταθμού, δεν είναι τίποτα περισσότερο για αυτόν από ένα «μικρό» εξάρτημα του συνολικού μηχανισμού κυκλοφορίας. Η κυκλοφοριακή λειτουργία είναι αυτό που επικρατεί απόλυτα στην μορφή<sup>12</sup>. Συνέπεια αυτής της πρακτικής είναι η εργαλειακή αντιμετώπιση της μορφής, ως στέγαστρο της διαμετακομιστικής λειτουργίας των ανθρώπων.

Τα αεροδρόμια δεν ήταν τερματικά, αλλά μία διασταύρωση, όπως διαφαίνεται από το πλασματικό αεροδρόμιο του Richard Neutra. Αποτελούν το τέλειο παράδειγμα ροής, εφαρμοσμένο στον φυσικό χώρο. Το σχέδιο του, πρωτότυπο που χτίστηκε σε πολλές επαναλήψεις από το 1930 αποτελείται από μία αιωρούμενη πάνω από το έδαφος πλατφόρμα με εμπορικά καταστήματα, συνδεόμενη από τη μία πλευρά με το πάρκινγκ και από την άλλη με τα αεροπλάνα<sup>13</sup>.



Εικ. 63: Richard Neutra's Rush city terminal transfer, 1930.

12: Antony Vidler, *Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture*, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 178.

13: Antony Vidler, *Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture*, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 177.







# Αεροδρόμια σήμερα Ρόλος

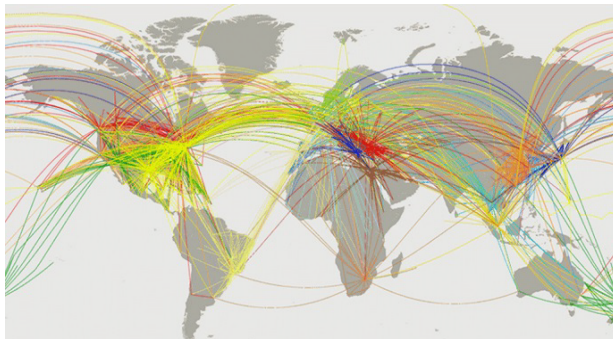
4



## Αεροδρόμια σήμερα – Ρόλος

Στην σύγχρονη εποχή τα αεροδρόμια αναλαμβάνουν ηγετικό ρόλο ως συγκοινωνιακοί κόμβοι, συμβάλλοντας καθοριστικά στην ολοκλήρωση της παγκοσμιοποιημένης πραγματικότητας που διαμορφώνεται σήμερα. Ταυτόχρονα προσελκύουν γύρω τους και ενσωματώνουν χρήσεις που δημιουργούν ένα πολυλειτουργικό σύμπλεγμα. Χωροθετούνται συχνά σε απόσταση από τις μητροπόλεις, αποτελώντας θραύσματα μιας υπερεθνικής αστικότητας. Σε αυτούς τους κόμβους – πύλες συρρέουν ετερόκλητα πλήθη από όλο τον κόσμο με διαφορετικούς προορισμούς. Ο αεροσταθμός λειτουργεί ταυτόχρονα, ως χώρος αφίξεων, αναχωρήσεων ή ως ενδιάμεση στάση, ενσωματώνοντας λειτουργίες και χώρους που κανείς συναντά στα μητροπολιτικά κέντρα. Τα αεροδρόμια είναι ο νέος δημόσιος χώρος, μία από τις πλέον πολύτιμες βάσεις της παγκοσμιοποίησης<sup>1</sup>.

Ο αεροσταθμός είναι ένα «αστικό» δημόσιο κτήριο που βρίσκεται όμως μακριά από την πόλη, αλλά ταυτόχρονα σε ισχυρή σύνδεση με αυτή. Δεν συνορεύει με κανένα άλλο κτήριο, αλλά είναι ελεύθερο στο χώρο. Δεν είναι ένα κτήριο που επιλέγει κανείς να επισκεφθεί, αλλά η διέλευση από αυτό είναι απαραίτητη, όταν το ταξίδι πραγματοποιείται



Εικ. 64: Δίκτυο αεροπορικών συνδέσεων παγκοσμίως.



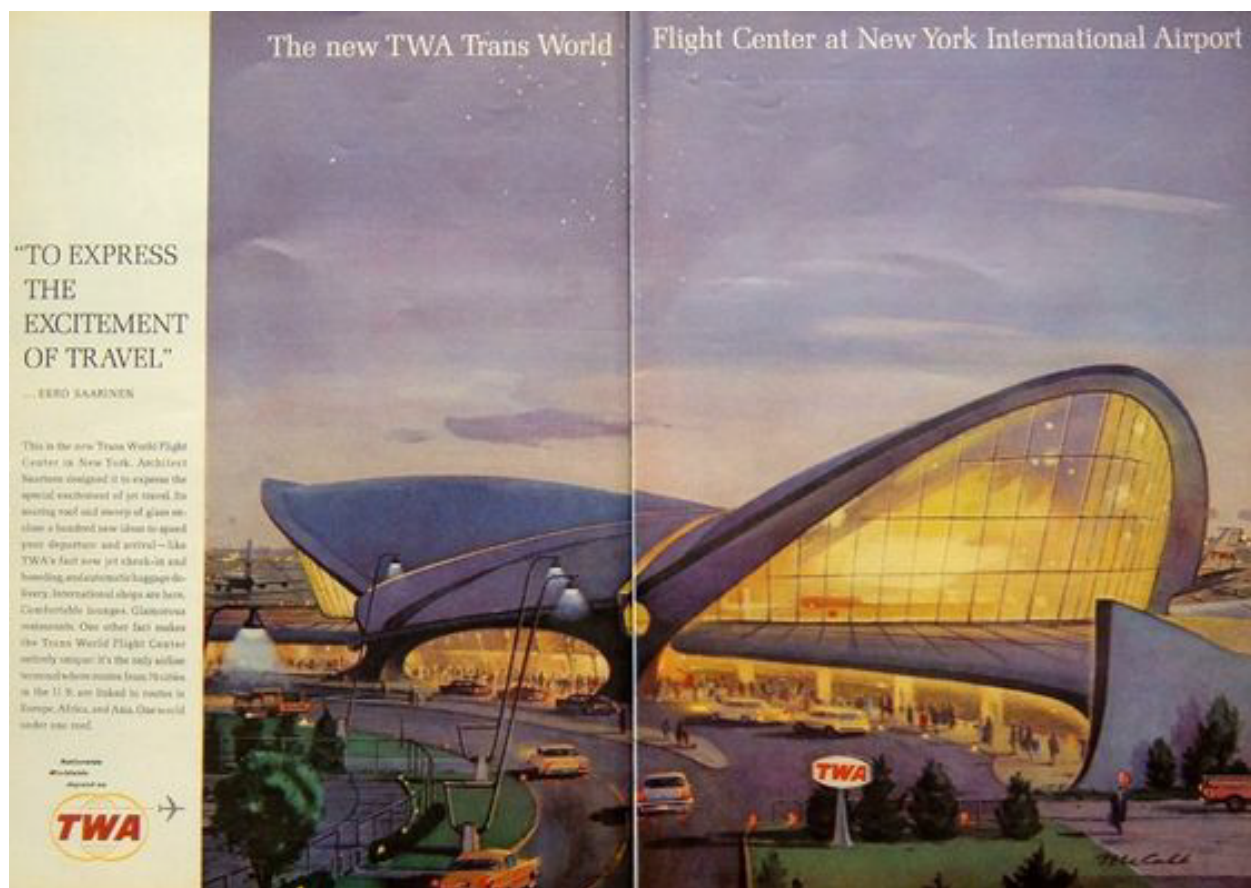
Εικ. 65: επιβάτες σε ανταπόκριση.



Εικ. 66: Αίθουσα αναμονής.

1: Γεωργίου Μ. Σαριγιάννη, “Το αεροδρόμιο των Σπάτων και η Αθήνα”, Αρχιτέκτονες Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ – ΠΕΑ, Τεύχος 26 – Περίοδος Β, Μαρτίος / Απρίλιος 2004 σελ.54.

με αεροπλάνο. Έτσι όσα στοιχεία τον συνθέτουν μένουν στον επιβάτη που τον επισκέπτεται (προς όποια κατεύθυνση) ως αναμνήσεις από τον τόπο που αφήνει<sup>2</sup>. Αποτελεί, λοιπόν, σύμβολο εθνικού, πολιτικού, οικονομικού και πολιτιστικού κύρους και ισχύος, και ο ορισμός που δόθηκε από το 1953 από το υπουργείο εμπορίας των ΗΠΑ, ότι αεροδρόμιο είναι το κέντρο μεταφοράς των επιβατών και των προσωπικών τους αντικειμένων από τα οχήματα στα αεροπλάνα είναι πια ελλιπής<sup>3</sup>.



Εικ. 67: Διαφημιστικό φυλλάδιο της TWA, το JFK ως σύμβολο της εταιρίας.

2: Τάσος Κ. Μπίρης, Νέο αεροδρόμιο Σπάτων, Αρχιτέκτονες Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ – ΠΕΑ, Τεύχος 26 – Περίοδος Β, Μα:ρτιος / Απρίλιος 2004 σελ. 71.

3: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 178.



Στον αεροσταθμό διακινούνται εκατομμύρια ανθρώπων διαφορετικών εθνικοτήτων, κοινωνικών στρωμάτων, ηλικιών, αντιλήψεων, παιδείας, διαφορετικών προελεύσεων και προορισμών. Είναι το σημείο όπου η μαγεία της πτήσης τροφοδοτεί την αρχιτεκτονική, είναι ο τόπος όπου πραγματοποιείται η μετάβαση από τα επίγεια στα εναέρια ή και αντίστροφα. Αποτελεί την πύλη προς τους αιθέρες για αυτούς που αναχωρούν, αλλά και την πύλη προς την πόλη προορισμού για τους αφικνούμενους. Μέσα στο χώρο του αεροδρομίου η κίνηση είναι διαρκής, πάνω σε ένα αμφίδρομο σχήμα, όσοι το διασχίζουν δεν αποχωρούν προς την ίδια κατεύθυνση από την οποία ήρθαν<sup>4</sup>.

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρουν οι Ben van Berkel και Caroline Bos, στο βιβλίο τους *Un Studio Fold*, το αεροδρόμιο, ή καλύτερα, το δίκτυο των αεροδρομίων, αποτελεί το πιο ακραίο παράδειγμα αρχιτεκτονικής της συσσώρευσης logistics του ύστερου καπιταλισμού. Το αεροδρόμιο αποτελεί πύλη, επιχείρηση, όραμα επιστημονικής φαντασίας, χώρο εκτεταμένης προσωρινής κατανάλωσης, έναν μη χώρο, έναν μοναδικό χώρο με κάποια από τα χαρακτηριστικά της πόλης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, τέτοιου αεροδρομίου αποτελεί το Schiphol του Άμστερνταμ, έργο του Ολλανδικού γραφείου Benthem Crouwel, το οποίο αντιμετωπίστηκε εξ αρχής ως μικροαστική περιοχή. Η κεντρική αίθουσα αγορών, αστικής κλίμακας, γνωστή με το όνομα Schiphol Plaza, προσφέρει άμεση σύνδεση με την καρδιά της ολλανδικής πρωτεύουσας και όχι μόνο, μέσω της υπογείας υψηλών ταχυτήτων



Εικ. 68: Schiphol Plaza.



Εικ. 69: Schiphol Plaza.

Παγκόσμιος χώρος

4: Γεωργίου Μ. Σαριγιάννη, “Το αεροδρόμιο των Σπάτων και η Αθήνα”, Αρχιτέκτονες Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ – ΠΕΑ, Τεύχος 26 – Περίοδος Β, Μάρτιος / Απρίλιος 2004 σελ.54.



σιδηροδρομικής γραμμής. Απευθύνεται παράλληλα τόσο στους κατοίκους της περιοχής που το περιβάλλει, όσο και στους διερχόμενους επιβάτες, αποτελώντας υπόδειγμα του “απέραντου χώρου της παγκόσμιας μεγαλούπολης”<sup>5</sup>. Ταυτόχρονα ένας αερολιμένας αποτελεί και έναν χώρο με υψηλό ρίσκο. Είναι ένα μέρος με υψηλή συγκέντρωση ανθρώπων, οι οποίοι βιώνουν ισχυρά συναισθήματα, όπως αυτό του φόβου, της απώλειας και του ενθουσιασμού<sup>6</sup>.

Ένας χώρος, όπως αυτός του αεροσταθμού, που καλείται να καλύψει τις ίδιες ανάγκες και να πληροί τις ίδιες προϋποθέσεις, ανεξάρτητα από την τοποθεσία του, αποτελεί και αυτό μέρος της παγκοσμιοποιημένης κοινωνίας. Το αεροδρόμιο αποτελεί μέρος ενός συνολικού συστήματος μεταφορών, και θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως εξάρτημα της μηχανής των αεροπορικών μεταφορών<sup>7</sup>.



Εικ. 70: Το αεροδρόμιο ως γρανάζι (εξάρτημα) των μεταφορών, όπως απεικονίζεται στις οθόνες των αεροσκαφών.

5: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική: ιστορία και κριτική, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα:2009, σελ. 123.

6: Ben van Berkel & Caroline Boss, Un Studio Folf, NAI Publishers, Rotterdam, 2002, σελ.108.

7: Ζήση Κοτιώνη, “Αεροδρόμια, ούτε του ύψους (HOCH) ούτε του βάθους”, Αρχιτέκτονες Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ – ΠΕΑ, Τεύχος 26 – Περίοδος Β, Μάρτιος / Απρίλιος 2004 σελ.66.





# Παρούσα κατάσταση

5





Είναι γεγονός ότι τα περισσότερα τεχνολογικά επιτεύγματα έλαβαν χώρα σε εποχή πολέμου, με στόχο την επικράτηση μίας εκ των συμμετεχόντων δυνάμεων. Όμως ένας πόλεμος, εκτός από τα τεχνολογικά επιτεύγματα, αφήνει πίσω του βαθύτατες πληγές στους πολιτισμούς που συμμετείχαν.

Μετά το πέρας του Β' Παγκοσμίου πολέμου, οι περισσότεροι τόποι υπέστησαν βαθύτατες αλλαγές. Τα παραδοσιακά στοιχεία αλλοιώθηκαν ή χάθηκαν ολοκληρωτικά. Η καταστροφή του περιβάλλοντος είχε ως αποτέλεσμα την απουσία της μνήμης με την απουσία οποιουδήποτε ιστορικού μνημείου, τα οποία συμβάλουν στην κατανόηση του τόπου<sup>1</sup>. Τα νέα κτίρια που ανοικοδομήθηκαν είχαν ως μόνο στόχο την άμεση εξυπηρέτηση πρόσκαιρων αναγκών. Κτήρια τα οποία έπρεπε να ολοκληρωθούν άμεσα χωρίς να δοθεί η απαραίτητη σημασία στη συνέχεια του τοπίου, αλλά στέκουν ως ένα είδος μαθηματικού – τεχνολογικού χώρου<sup>2</sup>. Τότε η λέξη κλειδί ήταν “απλότητα”. Οι νέοι χώροι της σύγχρονης ζωής διακρίνονται από ανωνυμία και αποσπασματικότητα<sup>3</sup>.

Επιπλέον η χρήση νέων υλικών, όπως η



Εικ. 71: Γλυπτό, “Η κατεστραμμένη πόλη” Ρότερνταμ.

1: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 22.

2: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική: ιστορία και κριτική, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα: 2009, σελ. 123.

3: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture...σελ. 73.



Εικ. 72: Ρότερνταμ, Ολλανδία, μετά τον βομβαρδισμό, Μάιος 1940.



Εικ. 73: Ρότερνταμ, Ολλανδία, Σήμερα.



Εικ. 74: Περίβολος (περίκλειση), Monteriggioni, Τοσκάνη.

χώρου, η οποία προστατεύεται. Η αρχιτεκτονική πηγάζει από την αναγκαιότητα αυτή. Όμως ο χώρος είναι υπέρτατος και τα αρχιτεκτονικά μοντέλα αποτελούν γλυπτά στο χώρο<sup>6</sup>.

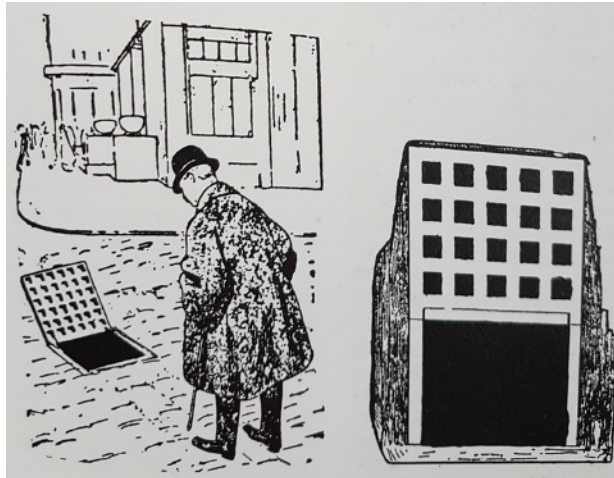
εκτεταμένη χρήση στου γυαλιού, έχει ως αποτέλεσμα την εξαϋλωση της όψης, την απουσία σκιών και την δημιουργία αντανakλάσεων, δημιουργώντας μία νέα “μυστηριώδη” αρχιτεκτονική, όπου οι σχέσεις μεταξύ εσωτερικού και εξωτερικού επαναδιατυπώνονται.<sup>4</sup> Το παραπάνω έρχεται σε αντίθεση με την έμφυτη ανάγκη του ατόμου να θέσει όρια στην φύση, με την κατασκευή τειχών, παραπετασμάτων, ώστε να αισθάνεται προστατευμένος<sup>5</sup>. Το να περικλείει κανείς έναν χώρο είναι το αντικείμενο της οικοδόμησης. Με το να χτίζει κανείς, αυτό που επιτυγχάνεται είναι το να αποσπάτε μία ορισμένη ποσότητα

4: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 1.

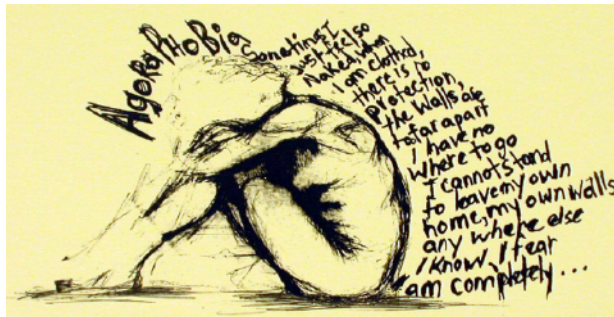
5: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture...σελ. 3.

6: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture...σελ. 4.

Το τοπίο πλέον χαρακτηρίζεται ως ένα συνονθύλευμα διάσπαρτων μονάδων και περιορίζεται σε θύλακες, ενώ το περιβάλλον βρίσκεται σε “περιβαλλοντική κρίση”. Επακόλουθο αυτού είναι η αδυναμία του ατόμου να προσανατολιστεί στο νέο αυτό περιβάλλον, η οποία οδηγεί σε ανασφάλεια και φόβο<sup>7</sup>. Ο άνθρωπος βιώνει τον φόβο του να χαθεί στο σύμπαν, έναν ενστικτώδη φόβο που εμφανίζεται στη θέα του ανοιχτού άγνωστου χώρου, με τον οποίο δεν έχει ακόμα εξοικειωθεί, έτσι που να μην μπορεί να εμπιστευθεί μόνο την όραση του<sup>8</sup>. Ο πανικός του να χαθεί το άτομο προέρχεται από την έμφυτη ανάγκη ενός ζωντανού οργανισμού να προσανατολίζεται στο περιβάλλον<sup>9</sup>. Το αίσθημα αυτό εντείνεται σε έναν χώρο όπως τα αεροδρόμια, όπου υπερτερεί η αφαίρεση και η έλλειψη οποιουδήποτε συμβόλου. Όπως διατύπωσε ο Camillo Sitte, το αποτέλεσμα των μεγάλων χώρων, εκτός κλίμακας δημιουργούν το πρόβλημα της αγοραφοβίας, γιατί το άτομο νοιώθει καλύτερα στους μικρούς “προστατευμένους” χώρους, απέναντι στους ανοιχτούς που δημιουργούν αίσθημα φόβου<sup>10</sup>.



Εικ. 75: Σχόλιο του 1991 κάποιου γελοιογράφου για το κτήριο Goldman & Salatsch με λεζάντα “Ο κατ’ εξοχήν μοντέρνος άνθρωπος περπατά στους δρόμους, βυθισμένος στις σκέψεις πάνω στην τέχνη. Ξαφνικά σταματά αποσοβωμένος. Βρήκε αυτό που έψαχνε.”



Εικ. 76: Σκίτσο, αγοραφοβία.

Οι σύγχρονοι τόποι χαρακτηρίζονται από μία σύγχυση κλιμάκων καθώς μία λύση που μπορεί να ισχύει σε έναν τόπο μεταφέρεται τυφλά σε έναν άλλο. Το γεγονός αυτό οφείλεται στο ότι το μοντέρνο κίνημα επικεντρώθηκε, με στόχο βέβαια να βελτιώσει το περιβάλλον του

7: Christian Norberg – Schultz, Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου: Για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα: 2009, σελ. 205.

8: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 44.

9: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture...σελ. 173.

10: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture...σελ. 27.





Εικ. 77: Νέα Προάστια Μόσχας.



Εικ. 78: "Πράσινη πόλη", Le Corbusier.

τεχνικές παραγωγής και τεχνολογίας των υλικών, ακολουθούν τους κανόνες των μέσων που τις παράγουν<sup>13</sup>.

Η προοπτική είναι ακόμα το σημείο κλειδί στα εικονικής πραγματικότητας περιβάλλοντα αφού τα αντικείμενα ακόμα αναπαρίστανται στις τρεις διαστάσεις τους όπως και 18ο και 19ο αιώνα, ενώ η σχέση ανάμεσα στον χώρο και την ταυτότητα παραμένει άμεσα συνδεδεμένη με την απεικόνιση. Οι επιπτώσεις της ψηφιακής αναπαράστασης όμως, παρά του επαναστατικού

ανθρώπου, μόνο σε φυσικούς όρους, δηλαδή μόνο ως ανάγκη για αέρα, φως και πράσινο<sup>11 12</sup>. Ταυτόχρονα, η επικρατούσα άποψη ότι η αρχιτεκτονική έπρεπε να τηρεί τις ίδιες αρχές παντού, οδήγησε στην υιοθέτηση ενός διεθνούς στυλ, κάτι το οποίο αντικατοπτρίζεται έντονα στους νέους τύπους κτηρίων που προέκυψαν εξαιτίας των νέων αναγκών, συνεπώς και στα κτήρια των αεροδρομίων. Οι νέες αρχιτεκτονικές μορφές αποτελούν απλώς προϊόντα διανοητικών και κοινωνικών και τεχνικών της εποχής.

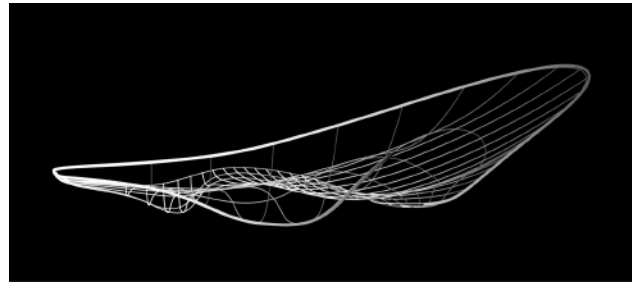
Οι νέες αυτές μορφές που αντλούν τις τεχνικές τους από την ψηφιακή τεχνολογία, καθώς πολλά από τα σύγχρονα έργα δεν θα ήταν πραγματοποιήσιμα, αν όχι αδιανόητα χωρίς την ύπαρξη της. Σχεδιασμένα στον ψηφιακό χώρο, και άμεσα συνυφασμένα με τις

11: Christian Norberg – Schultz, Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου: Για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα: 2009, σελ. 208.

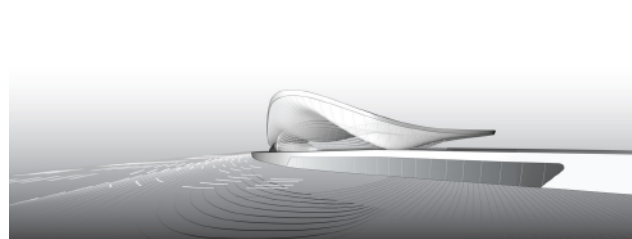
12: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική: ιστορία και κριτική, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα: 2009, σελ. 156.

13: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 6.

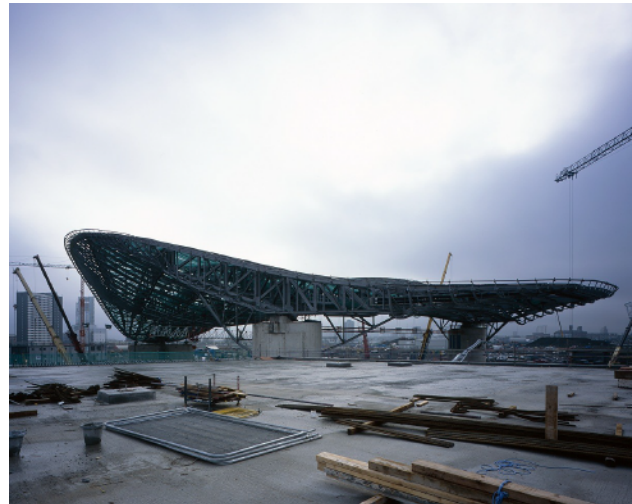
της μεθόδου, έχουν συνδεθεί με μία υποκειμενικότητα. Φαινομενικά, υπάρχει μικρή διαφορά μεταξύ μίας αξονομετρικής αναπαράστασης του 18ου αιώνα και μιας τρισδιάστατης αναπαράστασης (wire-frame) στο γυαλί μιας οθόνης. Αυτό που πραγματικά κάνει την διαφορά είναι η τεχνική της προσομοίωσης, αλλά κυρίως η τοποθεσία του αντικειμένου και η θέση του παρατηρητή. Μεταξύ ψηφιακού και πραγματικού χώρου υπάρχει έλλειψη πληροφοριών η οποία “καλύπτεται” από το ίδιο το πρόγραμμα δίνοντας ψευδείς πληροφορίες. Η οθόνη δεν είναι μία φωτογραφία αλλά περισσότερο μία ασαφής και ελλιπής τοποθεσία για ένα αντικείμενο. Κατά την παραγωγή ενός αξονομετρικού, ο δημιουργός έχει στόχο την κατανόηση της πληροφορίας που έχει μπροστά του. Αντιθέτως, με τη χρήση ενός προγράμματος σε μία οθόνη ελλοχεύει ο κίνδυνος, στο να έχει κανείς την ψευδαίσθηση ότι έχει την πλήρη εικόνα, εξαιτίας του τρόπου απεικόνισης<sup>14</sup>. Η οθόνη παραπέμπει σε ένα πραγματικό παράθυρο, και οι αναπαραστάσεις στον εικονικό χώρο, μοιάζουν με πραγματικότητα. Η ταχύτητα της πληροφορίας, η δυνατότητα περιστροφής και μεταβολής του ψηφιακού μοντέλου καθώς επίσης η άπειρη μεταβλητότητα του, αφήνουν πολλά περιθώρια για



Εικ. 79: Zaha Hadid, Aquatics Centre, Λονδίνο, 2012, ψηφιακό μοντέλο - wire frame.



Εικ. 80: Zaha Hadid, Aquatics Centre, Λονδίνο, 2012, μοντέλο στο ψηφιακό περιβάλλον.



Εικ. 81: Zaha Hadid, Aquatics Centre, 2012, αντικείμενο στον πραγματικό χώρο.

14: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 7.

## Αποξένωση

παρερμηνείες, με αποτέλεσμα να χάνεται ο φυσικός χώρος και τα σύμβολα<sup>15</sup>.

Η ταχεία ανάπτυξη των ευρωπαϊκών πόλεων στο τέλος του 19ου αιώνα και η μεταλλαγή τους από παραδοσιακές πόλεις σε αυτό που σήμερα ονομάζεται μητρόπολη, δημιούργησε ένα νέο είδος τρόπου ζωής, αντικοινωνικής και οδηγούμενης από το χρήμα, όπως διατύπωσε ο Georg Simmel το 1903<sup>16</sup>. Οι πολιτικές της αστικής ανασυγκρότησης, αποτέλεσμα της ανάπτυξης των πόλεων αυτών, είχε ως συνέπεια την απώλεια των έως τότε γνωστών χώρων (την θέση των οποίων καταλαμβάνουν μεταξύ άλλων, οι νέοι αεροπορικοί χώροι) και τη δημιουργία μιας



Εικ. 82: Γκραβούρα: εργάτες γκρεμίζουν το Barriere de l'Etoile του Ledoux, 1860.



Εικ. 83: Επιβάτες “χωμένοι” στις εφημερίδες τους, 1950.

γενικότερης αποστασιοποίησης και ατομικής απομόνωσης<sup>17</sup>. Ο σύγχρονος αυτός τρόπος ζωής, (οι πτήσεις, τα ασύρματα τηλέφωνα, οι τεχνικές κατακτήσεις) εξουδετερώνει την πιθανότητα που έχει το άτομο να ενταχθεί στο περιβάλλον. Χαρακτηριστικό φαινόμενο στις μεγάλες πόλεις είναι αυτό της αποξένωσης σε όλα τα επίπεδα, καθώς η μορφή της πόλης αλλάζει συνεχώς.

Για πρώτη φορά τα άτομα άρχισαν απλά να παρακολουθούν τους γύρω τους χωρίς να αλληλεπιδρούν μεταξύ τους. Μετά την εμφάνιση των τρένων, αεροπλάνων και λοιπών μεταφορικών μέσων, στα οποία ο άνθρωπος συνωστίζεται με άγνωστα ως προς αυτόν άτομα, βρίσκεται στην κατάσταση όπου θα πρέπει να κοιτάει ο ένας τον άλλον χωρίς όμως να

15: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 240.

16: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture...σελ. 24.

17: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture...σελ. 66.



μιλάει με τον διπλανό. Τα άτομα είναι σωματικώς κοντά, αλλά όχι και πνευματικώς<sup>18</sup>.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα το ψυχρό λόμπι ενός ξενοδοχείου ή στην περίπτωση του αεροδρομίου, η αίθουσα αναμονής, το οποίο θα μπορούσε να συγκριθεί με την παραδοσιακή εκκλησία, όπως έγραψε ο Kracauer. Το ένα αποτελεί καταφύγιο του διερχόμενου και αποσυνδεδεμένου επιβάτη, ενώ το άλλο του πιστού. Ο επιβάτης αποξενωμένος από την καθημερινή ζωή, δρα ατομικά χωρίς καμία σύνδεση με το περιβάλλον, μέσα από την απόλυτη ανωνυμία. “Επισκέπτες διεσπαρμένοι στο απόλυτο κενό σαν άτομα, αντιμέτωποι με το “τίποτα”, στέκονται στις πολυθρόνες τους, κάνοντας τίποτα περισσότερο από το να βρίσκουν ευχαρίστηση ή παρηγοριά ατενίζοντας τον κόσμο.” Αυτό συμβαίνει μέσα στο απόλυτο χάος ενός αεροδρομίου. Εδώ συμβαίνει το εξής παράδοξο: το άτομο αισθάνεται μόνο του μέσα στο πλήθος, ως αποτέλεσμα ο πολιτισμός χάνει τον εαυτό του τείνοντας προς την αδιαφορία. “Φαντάσματα ατόμων γλιστρούν στην νιρβάνα της χαλάρωσης, πρόσωπα χάνονται πίσω από εφημερίδες, καθώς το αδιάλειπτο τεχνητό φως, φωτίζει τα ανθρώπινα πρόσωπα. Μία παρέλαση αγνώστων που μεταμορφώνονται σε κενές μορφές, ξεχνώντας διαβατήρια και κινούμενοι σαν κινέζικες σκιές”, γράφει χαρακτηριστικά ο Kracauer. Το μυστήριο της αίθουσας αναμονής του αεροδρομίου, έγκειται στο γεγονός ότι τα άτομα κρυμμένα πίσω από τη μάσκα της ανωνυμίας, είναι άγνωστοι μεταξύ αγνώστων, χωρίς κανείς να ξέρει τι μυστικά μπορεί να κρύβει ο διπλανός του, με τον οποίο βρίσκεται σε συνεχή επαφή, αλλά ταυτόχρονα μίλια μακριά<sup>19</sup>.



Εικ. 84: Lewis Stone as Dr. Otternschlag in Edmund Goulding's film adaptation of Vicki Baum's *Grand Hotel*, 1932.



Εικ. 85: KLM Crown Lounge, Αμστερνταμ Schiphol.

18: Antony Vidler, *Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture*, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 68.

19: Antony Vidler, *Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture...* σελ. 73.



Εικ. 86: Αίθουσα αναμονής, Αμστερνταμ Schiphol.



Εικ. 87: Αίθουσα αναμονής, Αεροδρόμιο Σιγκαπούρης.

Ένα αεροδρόμιο είναι σαν μία μεγαλούπολη, ή την πόλη Χλόη του Italo Calvino. “Οι άνθρωποι που περνούν τον δρόμο δεν γνωρίζονται, καθώς κοιτάζονται, φαντάζονται χίλια πράγματα ο ένας για τον άλλον. Όμως κανένας δεν χαιρετάει κανέναν, τα βλέμματα διασταυρώνονται για μία στιγμή και μετά ξεφεύγουν, ψάχνουν άλλα βλέμματα, δεν σταματούν”<sup>20</sup>.

Ο κόσμος του αεροδρομίου είναι ένας αυτόνομος κόσμος, αλλά μοιάζει με τον κανονικό. Στον κόσμο αυτό οι κανόνες της κοινωνίας δεν εφαρμόζονται. Παραδείγματος χάρη κάποιος μπορεί να τρώει πίτσα και να πίνει μπύρα στις εφτά η ώρα το πρωί, φορώντας τα αθλητικά του, όμως κανείς δεν ενδιαφέρεται. Άλλωστε σε ένα αεροδρόμιο συγκεντρώνονται άτομα από όλο τον κόσμο, οπότε σε αυτόν τον χώρο οποιαδήποτε ώρα είναι οποιαδήποτε ώρα.

Η αδράνεια αντιπροσωπεύει το “πνεύμα του τόπου” του αεροδρομίου. Η ύπαρξη του ατόμου εμφανίζεται χωρίς ιδιαίτερη ένταση, δημιουργώντας μία κατάσταση υπνηλίας. Το άτομο σπανίως βλέπει το περιβάλλον του, ιδίως όταν επαναλαμβάνει από συνήθεια τις ίδιες διαδικασίες. Το περιβάλλον δρα ως φόντο, ως σκηνικό στις πράξεις του. Στην περίπτωση του ταξιδιώτη όμως υπάρχει μία ειδοποιός διαφορά, αυτός είναι πιο προσεκτικός στα ερεθίσματα που δέχεται. Όμως από τη στιγμή που βρίσκει τις συντεταγμένες του, οι εικόνες που έλαβε, χάνονται στην μνήμη του. Τα αεροδρόμια σχεδιασμένα με τον ίδιο τρόπο σε όλα τα πέρατα της γης, έτσι όπου το πέρασμα μέσα από αυτά να είναι απλά διεκπεραιωτικό, λειτουργεί ως στιδιάποτε άλλο, παρά ως πύλη εισόδου ή εξόδου<sup>21</sup>. Η αμείλικτη ομοιομορφία μεταφέρει το όλο

20: Italo Calvino, Οι Αόρατες Πόλεις, Εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα: 1983, σελ. 65.

21: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 80.

ταξίδι, απλά στην στιγμή της άφιξης. Όλα είναι σχεδιασμένα με τέτοιο τρόπο ώστε απλά να μην ξέρει κάποιος που βρίσκεται, όσο “υπάρχει” μέσα σε αυτό.

*Αν φτάνοντας στην Τρούντε δεν είχα διαβάσει το όνομα της πόλης γραμμένο με μεγάλα γράμματα, θα πίστευα πως είχα επιστρέψει στο ίδιο αεροδρόμιο, από όπου είχα φύγει. “μπορείς να πάρεις το αεροπλάνο όποτε θες” μου είπαν, “αλλά θα φτάσεις σε μία άλλη Τρούντε, ίδια σημείο προς σημείο. Ο κόσμος είναι σκεπασμένος με μία Τρούντε που δεν έχει ούτε αρχή ούτε τέλος, αλλάζει μόνο το όνομα στο αεροδρόμιο”<sup>22</sup>.*

*Ίταλο Καλβίνο.*

Ο Michael Brawn έγραψε ότι τα αεροδρόμια δίνουν έμφαση στην ροή των επιβατών. Ορθολογικά σχεδιασμένα, είναι λιγότερο αξιομνημόνευτα, προσφέροντας έναν υποτυπώδη χώρο που εξαυλώνεται. Άλλωστε όπως χαρακτηριστικά ανέφερε ο Le Corbusier, κτήρια σχεδιασμένα με αυτή την λογική είχαν τη μοίρα να εξαφανίζονται<sup>23</sup>. Αυτοί οι “αφηρημένοι χώροι” του μοντέρνου, άμεσα συνδεδεμένοι και κατασκευασμένοι για το κεφάλαιο και τις αγορές, εκδηλώνονται ως άδεια, στείροι μη – τόποι, καθορισμένοι περισσότερο με τους μαθηματικούς υπολογισμούς των χρόνων αφίξεων και αναχωρήσεων, από ότι σε σχέση με τα άτομα – χρήστες, τα οποία βρίσκονται υπό συνεχή έλεγχο και επιτήρηση<sup>24</sup>.



Εικ. 88: Χώρος παραλαβής αποσκευών, Newark, New Jersey.



Εικ. 89: Αίθουσα ελέγχου Διεθνούς αεροδρομίου Σμύρνης.

22: Ίταλο Καλβίνο, Οι Αόρατες Πόλεις, Εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα: 1983, σελ. 150.

23: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 180.

24: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture...σελ. 179.





Εικ. 90: Επιβάτες διανυκτερεύουν στο αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος, Αθήνα.



Εικ. 91: Καταστήματα στο αεροδρόμιο Leonardo Da Vinci, Ρώμη.

Είναι χώροι ανοιχτοί στους προσωρινά άστεγους και προνομιούχους “νομάδες” και παραμένουν ελεύθεροι από τους πραγματικά άστεγους. Αποτελούν ετεροτοπικούς τόπους, όπως αυτοί θα περιγραφούν παρακάτω, μία τελειοποιημένη μορφή εμπορικού με χώρους απομονωμένους και συγχρόνως προσπελάσιμους. Χώρους, όχι ελεύθερους σε όλους καθώς πρέπει να υφίσταται συγκεκριμένος λόγος για να βρεθεί κανείς εκεί, ενώ ακόμα και αν φαντάζουν ανοιχτοί προς όλους, δεν έχει οποιοσδήποτε πρόσβαση παντού<sup>25</sup>. Είναι η πραγματοποίηση μίας εμπορικής στοάς. Ένα εμπορικό απαλλαγμένο από την εγκληματικότητα, όπου το μόνο άγχος που υφίσταται ο επιβάτης είναι αυτός της επικείμενης πτήσης. Άγχος που προσπαθεί να μειωθεί από τους αρχιτέκτονες με το αναμφισβήτητο φωτεινό εσωτερικό και την θέα προς την πίστα. Οι λιγότερο εξοικειωμένοι με την πτήση επιβάτες, διακατέχονται από φόβο, λόγω της απότομης χωρικής αλλαγής, με συμπτώματα άγχους, ιλίγγων και αποπροσανατολισμού. Οι νέοι χώροι του μοντέρνου εντείνουν τα παραπάνω συναισθήματα<sup>26</sup>. Άδεια γυαλισμένοι διάδρομοι, που φαίνεται να πηγαίνουν στο πουθενά ή τουλάχιστον σε καμία συγκεκριμένη κατεύθυνση, επαναλαμβανόμενοι τηλεσκοπικοί σωλήνες που οδηγούν στο αεροπλάνο. Η “κλασική” εικόνα του αεροδρομίου είναι διηπειρωτική και πανταχού παρούσα, που σημαίνει τον θρίαμβο του μοντέρνου όσο αφορά στις χωρικές έννοιες<sup>27</sup>.

25: Μισέλ Φουκώ, Ετεροτοπίες, Περί αλλοτινών χώρων, 1967, σελ. 8.

26: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 181.

27: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture...σελ. 185.

*“Στο σύγχρονο αεροδρόμιο όλοι οι ταξιδιώτες για κάποιο σύντομο διάστημα υπόκεινται στην ουσιώδη αδυναμία ενός ανέργου που περιμένει σε ένα κατάστημα ευρέσεως εργασίας και αυτός ο αείποτε διεγερμένος θρύλος της χωρικής περιπέτειας έχει κανονικοποιηθεί μέσα σε ένα ελεγχόμενο μηχανισμό επακριβώς υπολογισμένων ροών και κάποιων δυσχερών ανεπιθύμητων καθυστερήσεων στις πτήσεις.”<sup>28</sup>*

*A. Vidler*

---

28: Antony Vidler, *Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture*, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 185.





# Απόδοση χαρακτήρα

6



## Απόδοση χαρακτήρα

Το κάθε άτομο, σε αυτήν την κοινωνία έχει πρόσβαση στα ίδια προϊόντα και υπηρεσίες, ανεξάρτητα από τον πολιτισμό στον οποίο βρίσκεται. Για αυτό τον λόγο ελλοχεύει ο κίνδυνος της ισοπέδωσης της πολιτιστικής ταυτότητας του κάθε τόπου. Όμως, κάτι τέτοιο είναι δύσκολο να αποφευχθεί, αν αναλογιστεί κανείς ότι με στόχο την ανάπτυξη, η οποία επιτάσσει την χρήση της επιστήμης και της τεχνολογίας, το άτομο καλείται να φήσσει πίσω του το παρελθόν. Ζούμε σε μία εποχή όπου το παρελθόν τίθεται υπό συνεχή αμφισβήτηση στην πορεία προς τον εκσυγχρονισμό. Βέβαια, με στόχο την ανάπτυξη μίας υγιούς κοινωνίας, είναι απαραίτητο το άτομο να στηρίξει, αυτή τη νέα κοινωνία στις ρίζες του παρελθόντος. Παρατηρείται λοιπόν, το εξής παράδοξο, από τη μία πλευρά να πρέπει η κοινωνία να μην παραμείνει προσκολλημένη στο παρελθόν, αλλά να καταφέρει ταυτόχρονα να βασιστεί σε αυτό, προκειμένου να προχωρήσει μπροστά<sup>1</sup>. Άλλωστε η πραγματική ανάπτυξη δεν θα έπρεπε να προκύπτει από την αποξένωση του ατόμου από το περιβάλλον και τη φύση, αλλά από τη βαθιά γνώση για αυτό. Το άτομο έχει την ανάγκη να ανακαλύπτει γνώριμα μοτίβα, λόγω της ανησυχίας του ως προς το ξένο, ώστε να αισθανθεί ασφαλής μέσα στο άπειρο<sup>2</sup>.

Το άτομο προκειμένου να βιώσει έναν χώρο, να βρει την ταυτότητα του και να προσανατολιστεί μέσα σε αυτόν, έχει ανάγκη να δημιουργήσει χώρο μέσα από το “τίποτα”. Αυτό επιτυγχάνεται μέσα από τη χρήση συμβόλων, επειδή μόνο με αυτόν τον τρόπο το άγνωστο



Εικ. 92: “Ιταλικό καφέ”, στο αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος, Αθήνα.



Εικ. 93: McDonald's, στο αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος, Αθήνα.

1: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική: ιστορία και κριτική, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα:2009, σελ. 277.

2: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 44.



Εικ. 94: Φόβος για το άγνωστο.

μπορεί να γίνει κατανοητό<sup>3</sup>. Όπως έγραψε ο Gombrich Ernst, το ένστικτο του πρωτόγονου ατόμου είναι σαν εκείνο ενός μικρού παιδιού στο σκοτάδι. Περικυκλωμένος από χάος προσπαθεί να διαβάσει συνεχώς το περιβάλλον του, ώστε να πάρει αμυντική θέση απέναντι στον ενδεχόμενο κίνδυνο, πραγματικό ή φανταστικό, οτιδήποτε άγνωστο φαίνεται πιο επικίνδυνο και από τον μεγαλύτερο γνωστό φόβο<sup>4</sup>.

Την ίδια αντιμετώπιση, καθώς αποτελεί μέρος της κοινωνίας, οφείλει να έχει και ο αεροσταθμός. Ο αεροσταθμός πρέπει να ανταποκρίνεται πλήρως σε πολύπλοκες λειτουργικές απαιτήσεις και πρέπει να συμμορφώνεται με τους κανονισμούς ασφαλείας οι οποίοι πρέπει να υιοθετούνται καθολικά. Όμως ο συμβολικός χαρακτήρας του πρέπει να εκφράζεται σε συγκεκριμένο τόπο και πολιτισμό. Όπως σε κάθε “σημαντικό” κτήριο, του οποίου η “εικόνα” καταγράφεται στην μνήμη των ανθρώπων, έτσι και στην περίπτωση των αεροδρομίων, η αρχιτεκτονική οφείλει να είναι παρούσα με όλη της τη σημασία και την εμβέλεια. Οι αρχιτέκτονες καλούνται να ξεκινήσουν από την λειτουργική, κτιριολογική πλευρά ενός αεροσταθμού και να φτάσουν σε ένα αυθεντικού τύπου αρχιτεκτόνημα του σύγχρονου πολιτισμού<sup>5 6</sup>.

Σήμερα, ποιητικές έννοιες όπως αυτής της ιδεατής πόλης, φαντάζουν ασήμαντες όσο αφορά στα δημόσια συγγενικά συστήματα, που αναπτύσσονται μέσα σε μία παγκόσμια οικονομία. Είναι απαραίτητο να αναπτυχθεί μία συγκεκριμένη αρχιτεκτονική οπτική πάνω στους νέους αυτούς τύπους οικιστικής ανάπτυξης, βασισμένη σε ψυχολογικά, οικονομικά, γεωγραφικά και ανθρωπολογικά στοιχεία συγκερασμένα με τις αρχές της αρχιτεκτονικής. Η συλλογή όλων των παραπάνω στοιχείων, όμως, δεν είναι αρκετή για την δημιουργία “τόπου”. Θα

3: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 47.

4: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture...σελ. 49.

5: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική: ιστορία και κριτική, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα:2009, σελ. 277.

6: Κ. Ανδρίτσου, Δ. Ραχμανίδου. “Περί πτήσεων και περί-πτώσεων.” Αρχιτέκτονες Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ, Τεύχος 27,Μάιος - Ιούνιος 2001: σελ. 67.

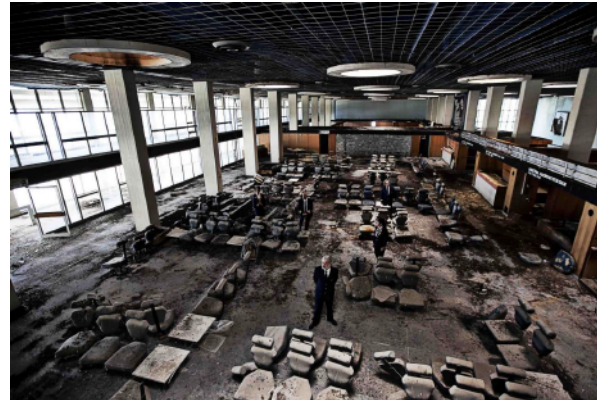


πρέπει με έναν τρόπο να ενωθούν και να δημιουργήσουν σύνθεση<sup>7</sup>. Έτσι, εμφανίζεται η τέχνη, ως η άλλη πτυχή της αρχιτεκτονικής. Η τέχνη αποτελεί την οπτικοποίηση της φιλοσοφίας, η οποία δημιουργεί σκεπτόμενους ανθρώπους. Η αρχιτεκτονική ως τέχνη γίνεται περισσότερο σαφής όταν το κτήριο είναι ακόμη υπό κατασκευή ή μετά το πέρας της λειτουργίας του, όπου το παραπάνω αρχίζει να παρακμάζει. Το μη ολοκληρωμένο κτήριο, όπως και το ερείπιο, δεν έχει κάποιο λειτουργικό ρόλο, αλλά βιώνεται ως αντικείμενο μέσα στον περιβάλλοντα χώρο. Μερικές φορές στην κατασκευή αυτή, είναι η στιγμή που το κτήριο παρουσιάζεται πιο ελκυστικό, χωρίς κατοίκους, χωρίς χρήστες, αλλά ως γλυπτό. Το ατελές κτήριο δίνει τη δυνατότητα στο άτομο να ξεπεράσει την πραγματιστική και χρηστική αντίληψη που έχει για αυτό, καθώς είναι ένα κτήριο που μάλλον χαρακτηρίζεται ουσιαστικά “άχρηστο” αλλά την ίδια στιγμή δημιουργεί συναισθήματα στον παρατηρητή. Όταν η αρχιτεκτονική τείνει περισσότερο στην τέχνη μπορεί να ξεπεράσει τις συγκρούσεις μεταξύ των διάφορων επιθυμιών και φιλοδοξιών μας, να δημιουργήσει αντίθετες μεταξύ τους ερμηνείες και ως αποτέλεσμα να εμπλουτίσει την σκέψη μας<sup>9</sup>. Υπό αυτές τις συνθήκες, Αρχιτεκτονική και τέχνη αντλώντας τεχνικές η μία από το πεδίο της άλλης, δημιουργούν μία “ενδιάμεση τέχνη”<sup>10</sup>.

Οι αεροσταθμοί, ως η πρώτη εικόνα που συναντά ο σύγχρονος ταξιδιώτης, όταν καταφθάνει στον τόπο προορισμού του, πολλές φορές αντλούν στοιχεία από αυτόν.



Εικ. 95: JFK Trans World Center, κατά την κατασκευή.



Εικ. 96: Εγκαταλελειμμένο αεροδρόμιο Λευκωσίας.

7: Ζήση Κοτιώνη, Αεροδρόμια, ούτε του ύψους (HOCH) ούτε του βάθους, Αρχιτέκτονες Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ – ΠΕΑ, Τεύχος 26 – Περίοδος Β, Μα:ρτιος / Απρίλιος 2004 σελ.66.

8: Τάσος Κ. Μπίρης, Νέο αεροδρόμιο Σπάτων, Αρχιτέκτονες Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ – ΠΕΑ, Τεύχος 26 – Περίοδος Β, Μα:ρτιος / Απρίλιος 2004 σελ.71.

9: Ben van Berkel & Caroline Boss, Un Studio Folf, NAI Publishers, Rotterdam, 2002, σελ.108.

10: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. vii.



Εικ. 97: Αεροδρόμιο Marrakech, Μαροκό.

υπερβεί το στενό πλαίσιο του ορισμού που δόθηκε από τον πρώιμο φονξιοναλισμό και να μεταδώσει νοήματα μέσω της χρήσης “συμβόλων”. Όπως χαρακτηριστικά είπε ο Schultz η αρχιτεκτονική αντιπροσωπεύει το μέσο που προσφέρει στον άνθρωπο τη δυνατότητα να αποκτήσει ένα “υπαρξιακό έρεισμα”<sup>13</sup>. Τα θραύσματα του παρελθόντος λειτουργούν ως υπενθύμιση του, ως μία ολότητα του τότε και ως αποσπάσματα του τώρα. Ως επίδειξη των αδυσώπητων αποτελεσμάτων του χρόνου και των φυσικών καταστροφών, υποδηλώνοντας την ιστορία και προκαλώντας αισθήματα νοσταλγίας και μελαγχολίας. Λειτουργούν ως ένα ατελές κομμάτι ενός δυνητικά πλήρους, το οποίο θα οδηγήσει πιθανώς σε ένα αρμονικό μέλλον, σε μία ουτοπία. Ωστόσο η έλευση του μοντέρνου, θέλησε αρχικά, να καταρρίψει ό,τι ήταν έως τότε γνωστό και να αποκοπεί από οτιδήποτε νοσταλγικό, και καθ’ αυτούς ανθυγιεινό και να θέσει νέα βάση για ένα τέλειο μέλλον<sup>14</sup>.

Σύμφωνα με τη δεύτερη φάση του μοντέρνου κινήματος, η αρχιτεκτονική οφείλει να προσδώσει στα κτήρια και στους τόπους ατομικότητα σε σχέση με τον τόπο και τον χαρακτήρα. Δηλαδή να λαμβάνει υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες της τοποθεσίας και όχι να βασίζεται σε γενικούς τύπους και αρχές<sup>15</sup>. Ο Schulz κλείνει το βιβλίο του, *Genius Loci*, με τη φράση “μόνο όταν κατανοήσουμε τον τόπο μας θα μπορέσουμε να συμμετάσχουμε δημιουργικά και να

Μορφοκρατικά στοιχεία της πόλης συχνά αντικατοπτρίζονται στο κτήριο του αεροσταθμού, ιδιαίτερα όταν αυτός εξυπηρετεί μία περιοχή με έντονο ιστορικό, πολιτιστικό και αρχιτεκτονικό χαρακτήρα<sup>11</sup>. Έτσι όπως κάθε πόλη παίρνει τη μορφή της από την έρημο που αντικρίζει, έτσι και τα αεροδρόμια παίρνουν την μορφή τους από την πόλη που εξυπηρετούν<sup>12</sup>.

Άλλωστε στόχος της αρχιτεκτονικής δεν είναι μόνο η επίλυση πρακτικών και λειτουργικών αναγκών, αντίθετα πρέπει να

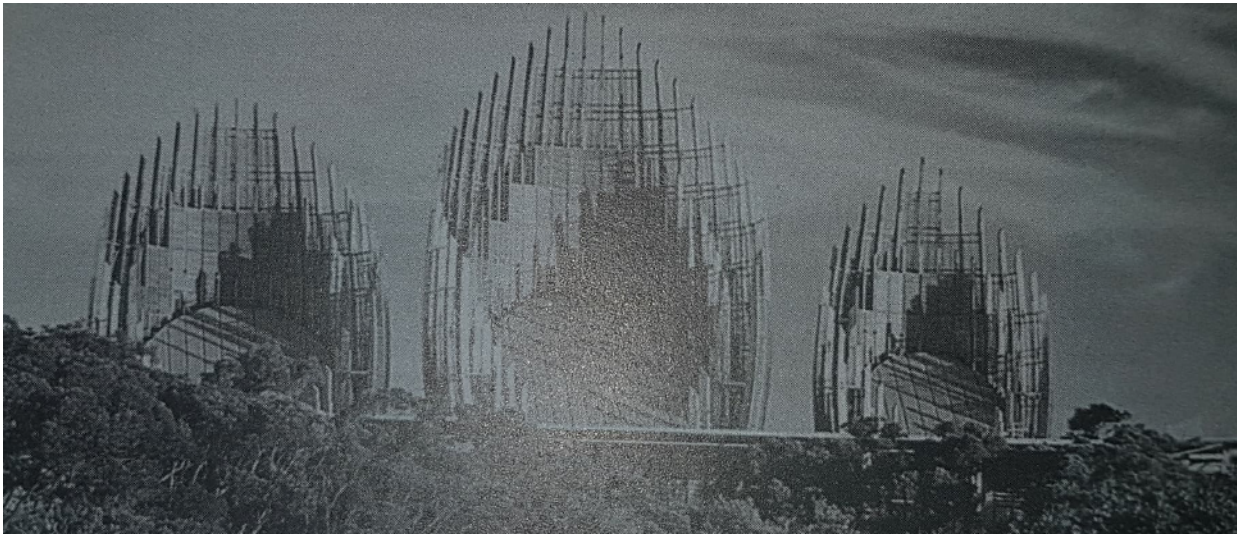
11: Κ. Ανδρίτσου, Δ. Ραχμανίδου. “Περί πτήσεων και περί-πτώσεων.” Αρχιτέκτονες Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ, Τεύχος 27, Μάιος - Ιούνιος 2001: σελ. 67.

12: Ίταλο Καλβίνο, Οι Αόρατες Πόλεις, Εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα: 1983, σελ. 26.

13: Christian Norberg – Schultz, *Genius Loci* – Το πνεύμα του τόπου: Για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα: 2009, σελ. 5.

14: Antony Vidler, *Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture*, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 149.

15: Kenneth Frampton, *Μοντέρνα αρχιτεκτονική: ιστορία και κριτική*, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα: 2009, σελ. 185



Εικ. 98: Ρίανο, Πολιτιστικό κέντρο Jean-Marie, Νέα Καληδονία, 1998.

συμβάλουμε ενεργά στην ιστορία του"<sup>16</sup>.

Η ως τώρα “αναλυτική” - “επιστημονική” προσέγγιση της αρχιτεκτονικής όσον αφορά στον σχεδιασμό αεροδρομίων, οδήγησε στην απώλεια του συγκεκριμένου περιβαλλοντικού χαρακτήρα, δηλαδή του όρου εκείνου που προσφέρει στο άτομο τη δυνατότητα ταύτισης και του μόνου που μπορεί να του παράσχει μία αίσθηση υπαρξιακού ερείσματος. Η υπαρξιακή διάσταση του χώρου δεν καθορίζεται από τις κοινωνικοοικονομικές συνθήκες, οι οποίες απλά παρέχουν έναν ορισμένο χώρο όπου η ζωή λαμβάνει χώρα, αλλά έχει βαθύτερες ρίζες<sup>17</sup>.

Η κοινωνική κρίση που χαρακτηρίζει την κοινωνία είναι αποτέλεσμα της απώλειας της ταύτισης του ατόμου με τα φυσικά και ανθρωπογενή πράγματα που συναποτελούν το περιβάλλον του, και κατ’ επέκταση της “απώλειας του τόπου”. Πρέπει να γίνει κατανοητό ότι οικονομικές, κοινωνικές και πολιτισμικές συνθήκες που κυριαρχούν σε κάθε τόπο δεν είναι η πηγή των νοημάτων που συγκεκριμενοποιούνται στους ανθρωπογενείς τόπους. Τα νοήματα αυτά ενυπάρχουν στον κόσμο και απλά χρησιμοποιούνται από τις παραπάνω ισχύουσες συνθήκες. Οι δεδομένες συνθήκες πρέπει να συγκεκριμενοποιούνται με τρόπους που σέβονται το *genius loci*, χωρίς οι δυνάμεις της οικονομίας να δρουν ανεξέλεγκτα<sup>18</sup>.

16: Christian Norberg – Schultz, *Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου: Για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα: 2009, σελ. 5.

17: Christian Norberg – Schultz, *Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου: Για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής*...2009, σελ. 7.

18: Christian Norberg – Schultz, *Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου: Για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής*...σελ. 184.





Εικ. 99: Κατοίκηση στην Σιένα.



Εικ. 100: Κατοίκηση στην Τυνησία.

Κάθε πράξη χρειάζεται διαφορετικό περιβάλλον για να λάβει χώρα, ενώ είναι αδύνατο να φανταστούμε ένα οποιοδήποτε συμβάν χωρίς αναφορά σε κάποια τοποθεσία, έτσι και η διαδικασία της πτήσης διέρχεται απαραίτητως μέσα από το κτήριο του αεροσταθμού. Οι χώροι υποδηλώνουν την δραστηριότητα που τα άτομα τελούν μέσα σε αυτούς (δηλαδή λειτουργούν ως σύμβολα των δραστηριοτήτων που τελούνται μέσα σε αυτά)<sup>19</sup>. Όμως παρά το γεγονός ότι πολλές πράξεις χαρακτηρίζονται ως πανανθρώπινες, δεν λαμβάνουν χώρα με τον ίδιο τρόπο και απαιτούν “τόπους” με διαφορετικές ιδιότητες. Με την έννοια τόπος νοείται ένα σύνολο που απαρτίζεται από συγκεκριμένα πράγματα με υλική υπόσταση και αναδίδει ένα χαρακτήρα ή “ταυτότητα”<sup>20</sup>.

Η λειτουργική προσέγγιση στον σχεδιασμό των αεροσταθμών οδήγησε μόνο σε υπολογισμούς κατανομής των χώρων και διαστασιολογίες, αψηφώντας διαφορετικές περιβαλλοντικές συνθήκες. Το γεγονός αυτό εντείνεται εξαιτίας της χρήσης της τεχνολογίας, η οποία όμως είναι μόνο ένα από τα μέσα για την ικανοποίηση των πρακτικών αναγκών. Όμως ο χαρακτήρας εξαρτάται από το πώς είναι φτιαγμένα τα πράγματα και καθορίζεται από την τεχνική υλοποίηση<sup>21</sup>. Ο Ιταλο Καλβίνο έγραψε χαρακτηριστικά: “Οι πόλεις μοιάζουν μεταξύ τους, είναι μία εναλλαγή στοιχείων, αλλά τα στοιχεία συνδέονται από ένα νήμα, έναν εσωτερικό κανόνα. Οι πόλεις είναι καμωμένες

19: Antony Vidler, *Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture*, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 67.

20: Christian Norberg – Schultz, *Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου: Για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα: 2009, σελ. 10.

21: Christian Norberg – Schultz, *Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου: Για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής...σελ. 180.*

από πάθη και φόβους”<sup>22</sup>. Θα πρέπει λοιπόν να εξετάζονται οι βασικοί τρόποι κατασκευής και η σχέση τους με τη διάρθρωση της μορφής.

Η δομή του τόπου εκδηλώνεται ως μία σειρά από περιβαλλοντικές ολότητες που περιλαμβάνουν τόσο τα στοιχεία του χώρου όσο και του χαρακτήρα. Τέτοιοι τόποι είναι γνωστοί ως “χώρες”, “περιοχές”, “τοπία”<sup>23</sup>. Η δομή του τόπου δεν αποτελεί μία σταθερή κατάσταση, καθώς αυτός αλλάζει, αυτό όμως δεν σημαίνει απαραίτητως ότι το πνεύμα του τόπου αλλάζει ή χάνεται. Κάθε τόπος οφείλει να έχει την ικανότητα να δέχεται διαφορετικά περιεχόμενα, ενώ ένας τόπος που είναι κατάλληλος μόνο για έναν σκοπό σύντομα θα καταστεί άχρηστος. Η δυνατότητα προσαρμογής ενός τόπου, διατηρώντας την ταυτότητα του συμβάλει στην σταθερότητα του, συνθήκη απαραίτητη για την ανθρώπινη ζωή<sup>24</sup>. Συνεπώς ένας τόπος είναι “σταθερός” γιατί “κινείται”, δηλαδή προσαρμόζεται στα νέα ιστορικά πλαίσια.

Αυτό που παραπάνω περιγράφηκε ως “δομή” και “χαρακτήρας” είναι αυτό που ονομάζεται *genius loci*, δηλαδή η ταυτότητα του κάθε τόπου, ή το πνεύμα του τόπου και μπορεί να εντοπιστεί μέσω της αναγνώρισης των “σταθερών”, αμετάβλητων σχέσεων που ξεχωρίζουν μέσα στα πρόσκαιρα και παραδοσιακά συμβάντα, μίας συνεχούς μεταβαλλόμενης κοινωνίας. Μέσα από αυτά καλείται ο αρχιτέκτονας να δημιουργήσει τοπόσημα, που να καθιστούν σαφή την τοποθεσία στην οποία βρίσκεται ο επισκέπτης. Στα μέσα του 1950 ο Kevin Lynch είχε ήδη επισημάνει ότι οι αυτοκινητόδρομοι είναι τα σημεία της σύγχρονης πόλης, όπου το άτομο αποπροσανατολίζεται πλήρως. Για το λόγο αυτό προέβει στην αναγνώριση ενός συνόλου σημάνσεων που θα μπορούσαν να μετατρέψουν την αστική εμπειρία σε μία σύγχρονη εκδοχή της παραδοσιακής μικρής



Εικ. 101: Μακέτα Πράγας με τοπόσημα.

22: Ίταλο Καλβίνο, Οι Αόρατες Πόλεις, Εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα: 1983, σελ. 67.

23: Christian Norberg – Schultz, *Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου: Για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα: 2009, σελ. 19.

24: Christian Norberg – Schultz, *Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου: Για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής...* σελ. 21.





Εικ. 102: Περσικός κήπος.

ουτοπίας, αλλά σε πραγματικό χρόνο, δηλαδή μια ετεροτοπία. Μία ετεροτοπία έχει τη δυνατότητα να αντιπαραθέσει σε έναν πραγματικό τόπο, πολλούς χώρους ασυμβίβαστους μεταξύ τους. Το αεροδρόμιο θα μπορούσε να αντιπαρατεθεί με το παλαιότερο παράδειγμα ετεροτοπιών, όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Φουκώ, υπό την μορφή αντιπαραθέσεων. “Ο παραδοσιακός περσικός κήπος αποτελούσε έναν ιερό χώρο ο οποίος έπρεπε να συνενώνει στο κέντρο του ορθογωνίου του τέσσερα σημεία που αντιπροσώπευαν τα τέσσερα σημεία του ορίζοντα, με έναν χώρο ακόμη πιο ιερό από τους άλλους, που ήταν σαν ομφαλός, ο ομφαλός του κόσμου και το κέντρο του (όπου βρισκόταν η λεκάνη και το σιντριβάνι). Όλη η βλάστηση του κήπου έπρεπε να κατανέμεται σε αυτόν τον χώρο, σε αυτόν τον μικρόκοσμο. Όσον αφορά στα χαλιά, αρχικά ήταν αναπαραστάσεις κήπων. Ο κήπος είναι ένα χαλί όπου ολόκληρος ο κόσμος πετυχαίνει την συμβολική του τελειότητα, και το χαλί είναι ένα είδος κινητού κήπου μέσα στο χώρο. Ο κήπος είναι το πιο μικρό κομμάτι του κόσμου και επιπλέον είναι ολόκληρος ο κόσμος”<sup>25</sup>. Ο άνθρωπος δεν είναι πάντα σε θέση να κατανοήσει τα ποσοτικά “επιστημονικά δεδομένα”, αλλά έχει την ανάγκη να βιώσει την ύπαρξη του ως κάτι που έχει νόημα.

Το *genius loci*, φανερώνεται ως τοποθεσία, χωρική διευθέτηση και χαρακτηρίζουσα άρθρωση, στοιχεία που πρέπει να διατηρηθούν, ώστε να παρέχουν στο άτομο τη δυνατότητα

πόλης με πλατείες, πύργους και άλλα τοπόσημα<sup>25</sup>.

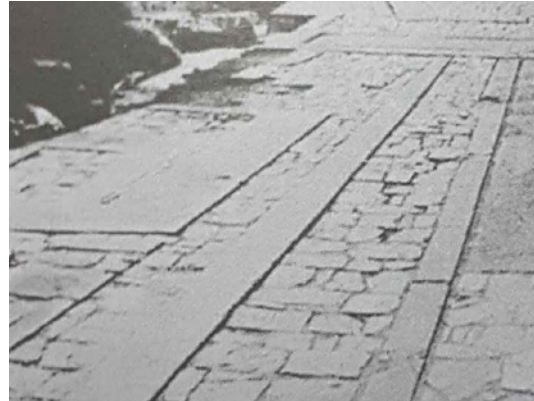
Η θέση στο χώρο προσδιορίζεται από τις σχέσεις γειτονίας μεταξύ σημείων ή στοιχείων, σχέσεις που αλλάζουν λόγω της σύγχρονης τεχνικής. Το αεροδρόμιο είναι μία θέση που διαθέτει την παράδοση ιδιότητα να συνδέεται με τις άλλες θέσεις, με τέτοιο τρόπο, ώστε να αναιρεί, να εξουδετερώνει ή να αντιστρέφει το σύνολο των σχέσεων τις οποίες τυγχάνει να καθορίζει<sup>26</sup>. Αποτελεί κάποιο είδος αντίθεσης ένα είδος

25: Antony Vidler, *Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture*, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 173.

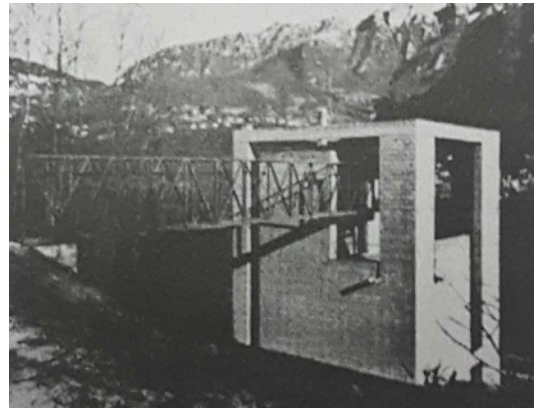
26: Μισέλ Φουκώ, *Ετεροτοπίες, Περί αλλοτινών χώρων*, 1967, σελ. 3.

27: Μισέλ Φουκώ, *Ετεροτοπίες, Περί αλλοτινών χώρων*, 1967, σελ. 7.

ταύτισης και προσανατολισμού<sup>28 29</sup>. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μέσω της διαφύλαξης των δομικών ιδιοτήτων και τρόπου κτισίματος της εκάστοτε περιοχής, καθώς και των χαρακτηριστικών μοτίβων<sup>30</sup>. Η ιδέα αυτή, δηλαδή της διαφύλαξης μίας τοπικής ή εθνικής κουλτούρας, συναντάμε με τον όρο “κριτικός τοπικισμός. Σύμφωνα με αυτόν οι μορφές της τοπικής κουλτούρας παραμένουν ζωντανές υιοθετώντας τις ξένες επιδράσεις, όχι όμως υπό τη μορφή της κατάκτησης και κυριαρχίας, αλλά μέσω ενός υγιούς διαλόγου<sup>31</sup>. Αυτό επιδιώκεται μέσω της κριτικής στάσης απέναντι στον εκσυγχρονισμό, χωρίς να απορρίπτονται τα επιτεύγματα της μοντέρνας αρχιτεκτονικής. Επιπλέον, δίνει σεβασμό στο φυσικό περιβάλλον και δεν αντιμετωπίζει το αρχιτεκτονικό έργο ως ελεύθερο αντικείμενο στο χώρο, που δημιουργεί πρόσκαιρα σκηνικά. Χρησιμοποιεί τις ιδιαίτερες συνθήκες που επιβάλλει η τοποθεσία, χωρίς να εφησυχάζεται στην χρήση τεχνικών μέσων. Δίνει έμφαση στην εμπειρία του χρήστη, ο οποίος βρισκόμενος σε επαγρύπνηση, θέτει σε ισχύ όλες του τις αισθήσεις και δεν βιώνει το περιβάλλον του μόνο οπτικά. Δεν αποτελεί απομίμηση του τοπικού ιδιώματος, αλλά επανερμηνεύει τα παραδοσιακά στοιχεία με διαφορετικό τρόπο, τα παραλλάσσει και τα χρησιμοποιεί ανάλογα με τις ανάγκες που προκύπτουν, παραδείγματος χάρη σε έναν νέο τύπο κτηρίου, όπως αυτός του αεροσταθμού, που δεν υπήρχε μέχρι πρότινος<sup>32</sup>. Εάν τα παραπάνω στοιχεία διατηρηθούν, η γενική ατμόσφαιρα δεν χάνεται, και είναι αυτή που “δένει” τον άνθρωπο με τον τόπο του, ή που δίνει στον επισκέπτη την εντύπωση μίας



Εικ. 103: Πικιώνης, Πλακόστρωση στον λόφο του φιλοπάππου, 1957.



Εικ. 104: Botta, κατοικία στην Riva San Vitale, 1972-73.

28: Christian Norberg – Schultz, Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου: Για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα: 2009, σελ. 22.

29: Christian Norberg – Schultz, Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου: Για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής...σελ. 25.

30: Christian Norberg – Schultz, Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου: Για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής...σελ. 192.

31: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική: ιστορία και κριτική, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα: 2009, σελ. 277.

32: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική....2009, σελ. 288.

ιδιαίτερης τοπικής αίσθησης, χωρίς ταυτόχρονα να παρεμποδίζονται ούτε αλλαγές στο ύψος, αλλά ούτε και η εξυπηρέτηση των νέων λειτουργικών αναγκών. Παράλληλα, η διατήρηση αυτή δηλώνει την ιστορική συνέχεια της αρχιτεκτονικής, ως σύνολο πολιτισμικών νοημάτων<sup>33</sup>. Όπως χαρακτηριστικά διατύπωσε ο Alfred North Whitehead: Η τέχνη της προόδου είναι να διατηρείς την τάξη εν μέσω αλλαγής, και την αλλαγή εν μέσω της τάξης. Τα υπαρξιακά νοήματα έχουν βαθύτερες ρίζες, και οι μεταβαλλόμενες συνθήκες απαιτούν μόνο νέες ερμηνείες<sup>34</sup>.

Προκειμένου να αποκτήσει το άτομο ένα υπαρξιακό έρεισμα, πρέπει να είναι ικανό τόσο να προσανατολιστεί, δηλαδή να ξέρει που βρίσκεται, αλλά και να ταυτιστεί με τον τόπο. Όταν οι δύο αυτές συνθήκες ικανοποιούνται τότε και μόνο τότε το άτομο αισθάνεται συναισθηματική ασφάλεια. Ο άνθρωπος ως αναπόσπαστο μέρος της φύσης, δημιουργεί το περιβάλλον στο οποίο ζει έχοντας ως αφετηρία το φυσικό περιβάλλον. Έτσι το ανθρωπογενές περιβάλλον διαθέτει δομή και περιέχει νοήματα που αποτελούν αντανakλάσεις του τρόπου με τον οποίο το άτομο αντιλαμβάνεται το περιβάλλον και την εν γένει υπαρξιακή του κατάσταση<sup>35</sup>. Ο άνθρωπος αποτελεί τον χωρικό και σωματικό καθρέπτη της θέσης του στη γη<sup>36</sup>. Μόνο όταν το περιβάλλον περιέχει νοήματα, ο άνθρωπος το οικειοποιείται (το θεωρεί “σπίτι του”) και νοιώθει ασφαλής, ανάμεσα σε γνώριμα στοιχεία. Η αρχιτεκτονική καλείται να μεταφράσει και να συγκεκριμενοποιήσει τα νοήματα αυτά σε ανθρωπογενείς μορφές μέσω της διαδικασίας της “οπτικοποίησης”, “συμπλήρωσης” και “συμβολοποίησης”<sup>37</sup>.

Οι διαδικασίες τις συμπλήρωσης και συμβολοποίησης γίνονται περισσότερο απαραίτητες, όταν το ίδιο το περιβάλλον δεν διαθέτει από μόνο του ισχυρά νοήματα, που δίνουν τη δυνατότητα στο άτομο να ταυτιστεί και να προσανατολιστεί με αποτέλεσμα την αίσθηση ασφάλειας. Γίνεται σαφές ότι οι δύο αυτές διαδικασίες είναι τα απαραίτητα συστατικά στο σχεδιασμό του αεροσταθμού, καθώς αυτό βρίσκεται συχνά σε απόσταση από την πόλη που εξυπηρετεί, οπότε πρέπει να συνδεθεί συμβολικά με αυτή, ώστε ο αφικνούμενος να μην αισθανθεί “χαμένος”. Εκεί όπου οι δεδομένες συνθήκες είναι ευνοϊκές, η οπτικοποίηση του ήδη υπάρχοντος, γίνεται το σημαντικότερο μέσο συγκεκριμενοποίησης του τόπου, ενώ μία τοποθεσία λιγότερο πλήρης σε νοήματα πρέπει να “βελτιωθεί” μέσω της συμπλήρωσης και του συμβολισμού<sup>38</sup>.

33: Christian Norberg – Schultz, Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου: Για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα: 2009, σελ. 200.

34: Christian Norberg – Schultz, Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου: Για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής...σελ. 198.

35: Christian Norberg – Schultz, Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου: Για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής...σελ. 182.

36: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 240.

37: Christian Norberg – Schultz, Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου: Για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής...σελ. 20.

38: Christian Norberg – Schultz, Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου: Για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής...σελ. 22



Εικ. 105: Οπτικοποίηση, Πέτρα Ιορδανίας.



Εικ. 106: Οπτικοποίηση και συμπλήρωση, Κάστρο στο Alto Adige.

Η εκμηδένιση των αποστάσεων, που ήρθε ως αποτέλεσμα των αεροπλάνων, δεν δίνουν το χρόνο στον ταξιδιώτη να αφομοιώσει τις εκάστοτε πολιτισμικές διαφορές μεταξύ των διάφορων προορισμών με αποτέλεσμα το αίσθημα του αποπροσανατολισμού να εντείνεται. Ο ξένος καθώς δεν ανήκει στο μέρος που επισκέπτεται (/προσγειώνεται) από την αρχή, βρίσκεται ταυτόχρονα κοντά και μακριά, όμως δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται ως ο περιπλανώμενος που έρχεται σήμερα αλλά φεύγει αύριο, αλλά ως αυτός που έρχεται σήμερα για να μείνει και αύριο<sup>39</sup>. Όπως γράφει και ο Ίταλο Καλβίνο στις αόρατες πόλεις: Ο καβαλάρης που ταξιδεύει μακριά σε τόπους άγριους νοιώθει τον πόθο για μια πόλη<sup>40</sup>.

Το αεροδρόμιο πέραν από την εξυπηρέτηση της ανάγκης της προσγείωσης των αεροσκαφών, καλείται επίσης να “προσγειώσει” και μεταφορικά τον επισκέπτη στην χώρα προορισμού του. Το αεροδρόμιο σήμερα είναι κάτι περισσότερο από ένα κουτί, ή από ένα τερματικό σταθμό, αλλά ένα σημείο μεταφοράς όπου ο προορισμός σηματοδοτείται αλλά δεν αποκαλύπτεται πλήρως<sup>41</sup>. Πρέπει να λειτουργήσει ως φίλτρο ή καθαρτήριο για τον επιβάτη που αφικνείται, προτού αυτός εισέλθει στα ενδότερα. Είναι προφανές ότι μία πινακίδα με την αναγραφή του προορισμού, δεν είναι αρκετή για να τελεστεί η παραπάνω διαδικασία. Το ίδιο “άκυροι” χαρακτηρίζονται επιφανειακοί και σκηνογραφικοί χειρισμοί όπου τα πολιτισμικά στοιχεία κάθε περιοχής αντιμετωπίζονται ως επιδερμίδα που έρχεται να καλύψει τις επιμέρους

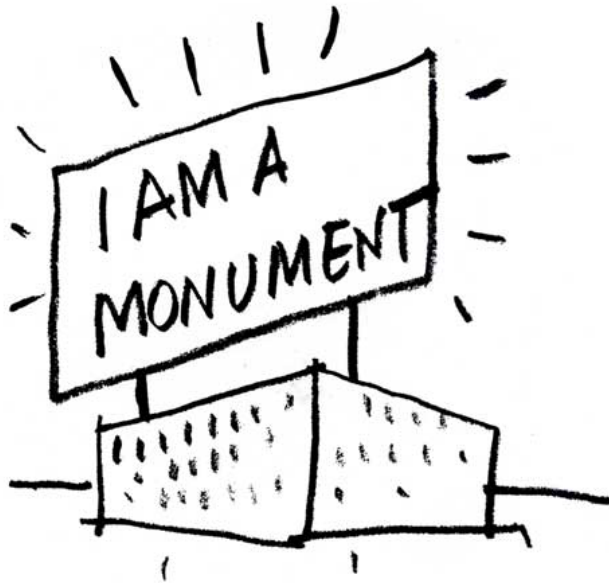
Αεροδρόμιο  
ως φίλτρο

39: Antony Vidler, *Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture*, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 240.

40: Ίταλο Καλβίνο, *Οι Αόρατες Πόλεις*, Εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα: 1983, σελ. 14.

41: Antony Vidler, *Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture...* σελ. 182.





Εικ. 107: I am a monument.



Εικ. 108: Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος, Αθήνα.

χρήσεις του αεροσταθμού αδιαφορώντας πλήρως ως προς τα ζητήματα της αυθεντικότητας και ειλικρίνειας της σύνθεσης<sup>42</sup>. Σε αυτές τις περιπτώσεις η εικόνα έχει μεγαλύτερη σημασία από την αρχιτεκτονική μορφή, όπως αναφέρει στο “Learning from Las Vegas” ο Venturi<sup>43</sup>. Η δουλειά του αρχιτέκτονα δεν είναι να συλλάβει το ρου της ιστορίας, ούτε να επιστρέψει σε έναν καλύτερο χρόνο, αλλά να αναπτύξει χώρο με τέτοιο ιστορικό τρόπο που να αναγνωρίζει το δικό του χρόνο, ενώ ταυτόχρονα παρέχει μία προσωρινή ανάπαυλα για προβληματισμό για τον σύγχρονο άνθρωπο<sup>44</sup>.

Άλλωστε το νόημα του κτηρίου σχετίζεται με τη δομή του. Το νόημα και ο χαρακτήρας δεν μπορούν να ερμηνευθούν μόνο με καθαρά μορφολογικούς ή αισθητικούς όρους, αλλά συνδέονται στενά με το “πώς είναι φτιαγμένο” το κτήριο. Ένας ανθρωπογενής τόπος για να έχει την παραμικρή σχέση με το περιβάλλον του, θα πρέπει να αναδεικνύει κάποια αντιστοιχία στις φυσικές συνθήκες και στη μορφή του. Για να παρέχεται η δυνατότητα του προσανατολισμού και της ταύτισης που έχει ανάγκη ο άνθρωπος, είναι απαραίτητη η ύπαρξη αντιστοιχίας

42: Christian Norberg – Schultz, Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου: Για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα: 2009, σελ. 195.

43: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική: ιστορία και κριτική, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα: 2009, σελ. 259.

44: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 240.



μεταξύ της εσωτερικής δομής και των εξωτερικών σχέσεων, ενώ οι εσωτερικοί χώροι πρέπει να αντιμετωπίζονται ως συνέχεια των εξωτερικών<sup>45</sup>.

Η αρχιτεκτονική γεννιέται, όπως έγραψε ο Schulz, από την διαλεκτική της αναχώρησης και της επιστροφής. Ο άνθρωπος, ο περιπλανώμενος, βρίσκεται εν κινήσει, “καθ’ οδόν”. Το έργο του είναι να εισχωρεί στον κόσμο και να ενεργοποιεί τα νοήματα του. Η ενεργοποίηση σημαίνει να κτίζεις το όριο ή το “κατώφλι”, το οποίο είναι η σύνδεση του “μέσα” και του “έξω”<sup>46</sup>.

---

45: Antony Vidler, *Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture*, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 184.

46: Antony Vidler, *Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture*...σελ. 185.



# Παραδείγματα

7



## Παραδείγματα

### I. TWA Flight Center - JFK, Νέα Υόρκη. Eero Saarinen

Η ταχεία αύξηση των αεροπορικών μεταφορών το 1954 απαιτούσε την επέκταση του τότε αεροδρομίου Idlewild, σημερινό John F. Kennedy. Το σχέδιο, το οποίο θα διαχειριζόταν την μαζική αύξηση της αεροπορικής κίνησης στην Νέα Υόρκη, καλούσε τις μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρίες να σχεδιάσουν, να κατασκευάσουν και να διαχειριστούν, η κάθε μία τον δικό της ανεξάρτητο αεροσταθμό, δημιουργώντας αυτό που ονομάστηκε “Terminal city”. Ήταν ένα σχέδιο που εναγκαλίστηκε με ενθουσιασμό από τις ίδιες τις αεροπορικές, οι οποίες το εξέλαβαν ως ευκαιρία να δημιουργήσουν κτήρια, τα οποία θα αποτελούσαν σύμβολα της εκάστοτε εταιρίας<sup>1</sup>.

Η TWA<sup>2</sup>, προσεγγίζοντας τον Eero Saarinen το 1956, ξεκαθάρισε από την αρχή τον σημαντικό ρόλο που θα κατείχε ο αεροσταθμός στην προώθηση της εταιρίας<sup>3</sup>. Ακόμα και στο χάος ενός πολυσύχναστου αεροδρομίου, το κτήριο θα έπρεπε να προσελκύει το βλέμμα του διερχόμενου επιβάτη. Ο πελάτης θέλησε, αυτό το κτήριο να αποθανατίσει το “πνεύμα της πτήσης” όπου καθώς οι επιβάτες θα βιάζονταν να προλάβουν τις πτήσεις τους, δεν θα είχαν άλλη επιλογή,



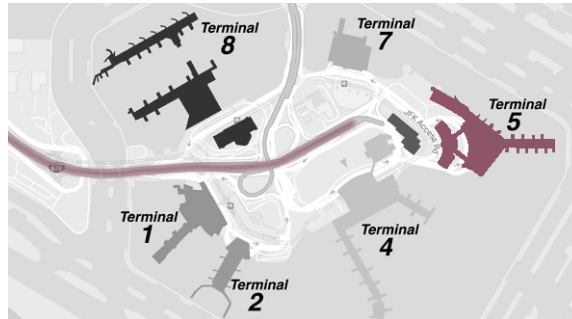
Εικ. 109: Trans World Center, JFK, με το λογότυπο της εταιρίας.

1: Stoller Ezra, The TWA Terminal, Princeton Architectural Press, New York: 1999. σελ. 2 .

2: Trans World Airline.

3: Ringli, Kornel and David Koralek, Designing TWA: Eero Saarinen's Airport Terminal in New York, Park Books AG, Zurich 2015, σελ.79





Εικ. 110: Άξονας πρόσβασης στο JFK, Νέα Υόρκη.



Εικ. 111: Φθάνοντας στο TWA.

παρά μόνο να θαυμάσουν τις καμπύλες από σκυρόδεμα, οι οποίες αγκάλιασαν τα φυλλάδια στην “αεριωθούμενη” εποχή, όπως χαρακτηριστικά γράφει ο Adelyn Perez<sup>4</sup>. Ο Saarinen κατανοώντας τις προθέσεις της εταιρίας, τοποθέτησε το κτήριο του στην κορυφή του οδικού άξονα πρόσβασης του αεροδρομίου<sup>5</sup>.

Προκειμένου να συλλάβει ο αρχιτέκτονας την έννοια της πτήσης, χρησιμοποίησε καμπύλες, που ρέουν η μία μέσα στην άλλη. Η στέγη μιμείται ένα πτηνό ή ένα αεροπλάνο εν πτήση, με δύο πελώρια φτερά κατασκευασμένα από τέσσερα καμπύλα τμήματα οπλισμένου σκυροδέματος, τα οποία σχηματίζουν την οροφή του κτηρίου του. Οι καμπύλες τους προέκυψαν ως συνέχεια των πυλώνων που τις στήριζαν. Κάθε μία από τις τέσσερις κατασκευές της οροφής, διαχωρίστηκε από τις γειτονικές της με στενούς φεγγίτες, ενώ το σημείο που τα τέσσερα τμήματα συναντώνται, καταλαμβάνει ένα κρεμαστό κυκλικό “κόσμημα” με το ρολόι πάνω σε αυτό<sup>6</sup>.

Η ρευστότητα του εξωτερικού μεταφέρθηκε πιστά και στο εσωτερικό, το οποίο αποτελείται από μία συνεχή κορδέλα από στοιχεία, κινούμενα αστραπιαία από το εξωτερικό με τέτοιο τρόπο, ώστε οι οροφές να μετατρέπονται σε τοίχους και να γίνονται εν συνεχεία δάπεδα. Η καμάρα του κελύφους της στέγης, επέτρεψε τη δημιουργία μίας ευρύχωρης και ελεύθερης κάτοψης, χωρίς χωρικά όρια, καθώς κάθε δομικό ή κυκλοφορικό στοιχείο (καμπυλωμένες σκάλες, κολώνες κλπ) είναι άψογα συγχωνευμένο τόσο στο έδαφος, όσο και στα ανώτερα επίπεδα. Κάθε στροφή, καμπύλη και επίμηκες

4: <http://www.archdaily.com/788012/ad-classics-twa-flight-center-eero-saarinen>.

5: Stoller Ezra, The TWA Terminal, Princeton Architectural Press, New York: 1999. σελ. 3.

6: Stoller Ezra, The TWA Terminal, Princeton Architectural Press, New York: 1999. σελ. 5.



Εικ. 112: Κέλυφος από σκυρόδεμα, κατά την κατασκευή.



Εικ. 113: Πυλώνες, κατά την κατασκευή.

σχήμα, είναι έτσι σχεδιασμένο ώστε να καλύπτει τον περισσότερο χώρο με τη χρήση του λιγότερου δυνατού υλικού<sup>7</sup>. Αξίζει να αναφερθεί ότι ο Saarinen εμπνευσμένος από τις καμπύλες του κελύφους, ανέπτυξε κεραμικά πλακάκια, τα οποία ακολουθούσαν τις καμπύλες του πρώτου<sup>8</sup>.

Μεγάλα πάνελ από γυαλί μωβ απόχρωσης, στηριζόμενα σε πλαίσια από χάλυβα, ολοκληρώνουν το κτήριο. Αυτοί οι γυάλινοι τοίχοι, κεκλιμένοι προς τα έξω και φθάνοντας ως την οροφή, δίνουν την αίσθηση στον επιβάτη, ότι κοιτάει την γη από το παράθυρο ενός αεροπλάνου και προσφέρουν σε



Εικ. 114: Εσωτερικό οροφής.

7: Serraino Pierluigi, Eero Saarinen, and Peter Gössel, Eero Saarinen, 1910-1961: A Structural Expressionist. Taschen, Köln: 2006. σελ: 63.

8: <http://www.atlasofplaces.com/twa-flight-center-eero-saarinen-associates>:





Εικ. 115: Αίθουσα αναμονής.

αυτόν την θέα των συνεχών απογειώσεων και προσγειώσεων<sup>9</sup>.

Ο Saarinen, ισχυρίστηκε ότι το σχέδιο του αποτελεί μία αφαίρεση της ίδιας της ιδέας της πτήσης<sup>10</sup>, ενώ όπως δήλωσε κατά την κατασκευή του αεροσταθμού το 1959, θέλησε οι επιβάτες να βιώνουν ένα πλήρως σχεδιασμένο περιβάλλον, όπου κάθε μέρος προέρχεται από ένα άλλο, και όλα μαζί ανήκουν στον ίδιο κόσμο. Όλες οι καμπύλες, όλοι οι χώροι και τα στοιχεία, από το σχήμα των πινακίδων και πινακων προβολής, των κιγκλιδωμάτων, μέχρι και τα γραφεία ελέγχου εισιτηρίων, έπρεπε να είναι ανάλογης φύσης<sup>11</sup>.

9 : <http://www.archdaily.com/788012/ad-classics-twa-flight-center-eero-saarinen>

10: Stoller Ezra, The TWA Terminal, Princeton Architectural Press, New York: 1999. σελ. 1.

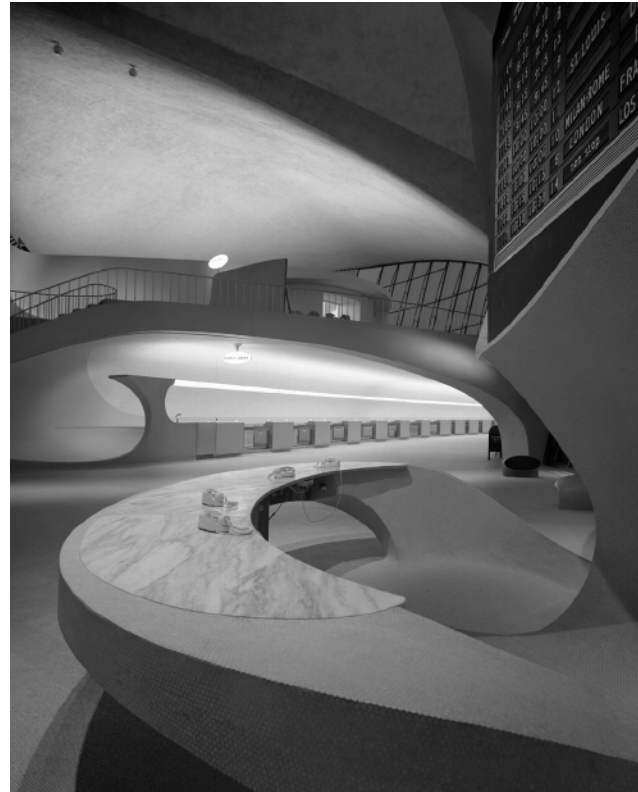
11: <http://www.archdaily.com/788012/ad-classics-twa-flight-center-eero-saarinen>

Ο επισκέπτης, εισερχόμενος, μέσω μίας ισχυρά σηματοδοτημένης εισόδου, κατευθύνεται από τους χώρους έκδοσης εισιτηρίων στο επίπεδο του εδάφους, στα εστιατόρια και τις αίθουσες αναμονής των ανώτερων επιπέδων. Μία βυθισμένη αίθουσα αναμονής προσφέρει άπλετη θέα στις λειτουργίες του αεροδρομίου, ενώ σωληνοειδείς διάδρομοι αναχωρήσεων και αφίξεων στρωμένοι αρχικά με κόκκινες μοκέτες, τον οδηγούν προς τις πύλες<sup>12</sup>.

Ο αεροσταθμός αυτός αποτέλεσε έναν από τους πρώτους αεροσταθμούς με κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης, γέφυρες επιβίβασης, καρουζέλ για την



Εικ. 116: Είσοδος TWA.

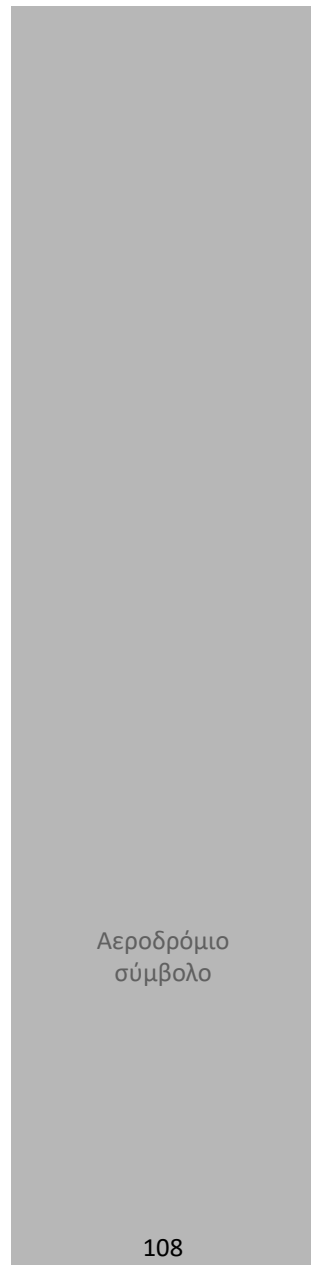


Εικ. 118: Εσωτερικό, έκδοση εισιτηρίων.



Εικ. 117: Είσοδος TWA.

12: Serraino Pierluigi, Eero Saarinen, and Peter Gössel, Eero Saarinen, 1910-1961: A Structural Expressionist. Taschen, Köln: 2006. σελ: 64.



Αεροδρόμιο  
σύμβολο



Εικ. 119: Εσωτερικό.

παραλαβή αποσκευών, ηλεκτρονικούς πίνακες πληροφοριών καθώς και πύλες τοποθετημένες σε δορυφορικό κτήριο σε απόσταση από το κεντρικό<sup>13</sup>.

Χτισμένο στις αρχές της πολιτικής αεροπλοΐα, το TWA αποτελεί σύμβολο της ραγδαίας τεχνολογικής εξέλιξης, τροφοδοτούμενης από τα επιτεύγματα που συντελέστηκαν κατά τη διάρκεια του 2ου παγκοσμίου πολέμου. Ο Saarinen δεν σχεδίασε μόνο έναν λειτουργικό αεροσταθμό, αλλά κυρίως ένα μνημείο για την αεροπορική εταιρία που λειτουργούσε σε αυτό, αλλά και για την ίδια την αεροπλοΐα γενικότερα, προσφέροντας έτσι ένα νέο στυλ – αρχιτεκτονικό πρότυπο, το οποίο αποκλίνει από τα θορυβώδη και ψυχρά τερματικά<sup>14</sup>.

13: <http://www.atlasofplaces.com/twa-flight-center-eero-saarinen-associates>:

14: Ringli, Kornel and David Koralek, Designing TWA: Eero Saarinen's Airport Terminal in New York, Park Books AG, Zurich 2015, σελ.47.



Ο αεροσταθμός, το σχέδιο του οποίου καλύπτει τις φουτουριστικές, νέο φουτουριστικές και φανταστικές αρχιτεκτονικές μορφές, είχε ως στόχο να διευκολύνει αλλά και να τονίσει τη ροή των επιβατών, αποτελώντας την αποθέωση της ιδεολογίας των ροών, της βιασύνη και της μεταφοράς<sup>15 16</sup>.



Εικ.122: Εσωτερικές καμπύλες.



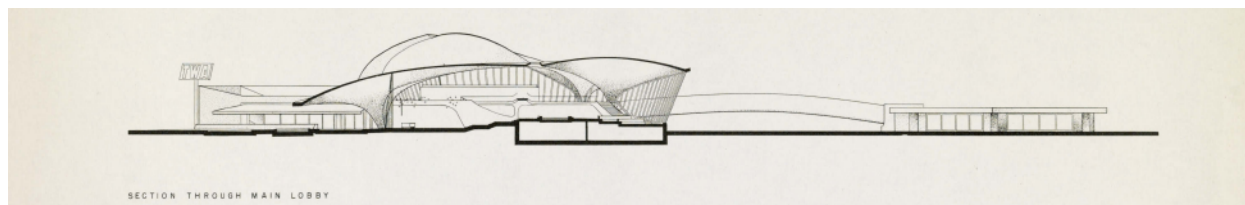
Εικ. 120: Εσωτερικό.



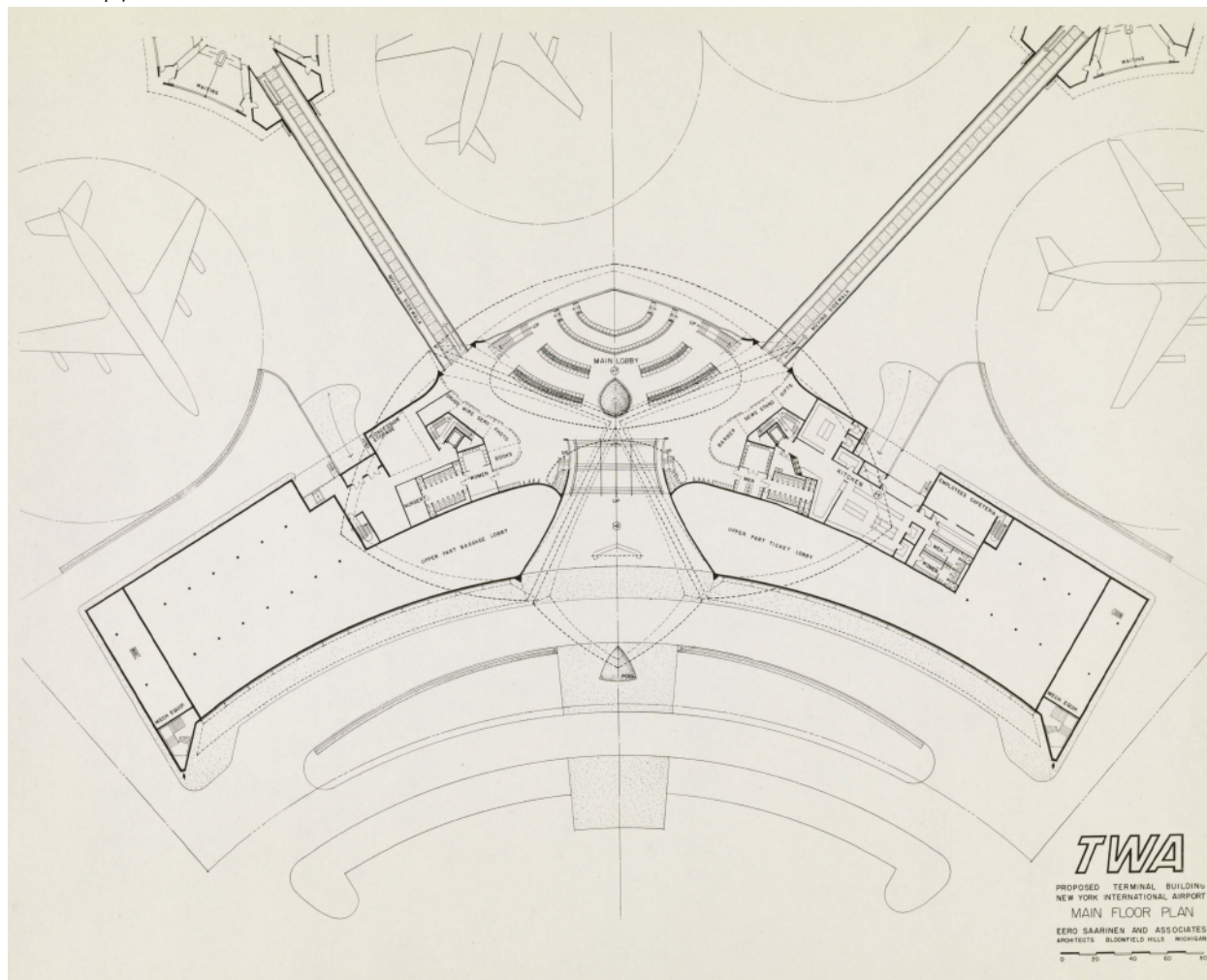
Εικ. 121: Διάδρομος προς αναχωρήσεις.

15: Paul Makovsky, "Reconsidering Eero". Metropolis Magazine, 19 September 2005 .

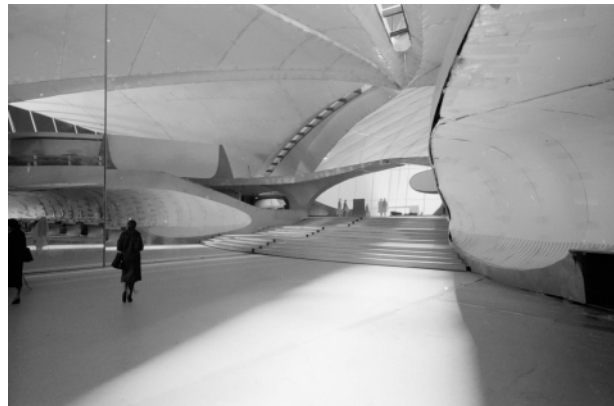
16: Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 179.



Εικ. 123: Τομή.



Εικ. 124: Κάτοψη.



Εικ. 125: Φωτογραφίες μακέτας.



## Ειρωνεία

Το οξύμωρο της υπόθεσης είναι ότι ενώ ο αεροσταθμός καθιερώθηκε ως σύμβολο του αεριωθούμενου αεροσκάφους, ήταν ειρωνικά ακατάλληλος να το εξυπηρετήσει. Ο σχεδιασμός του ολοκληρώθηκε σε μεγάλο βαθμό πριν το 1958, τη χρονική στιγμή όπου τα αεριωθούμενα αεροσκάφη μόλις ξεκινούσαν να αντικαθιστούν τους προκατόχους τους. Το σχέδιο αποδείχθηκε δύσκολο στο να ανταποκριθεί στα νέα ζητήματα, που επέφερε η αύξηση της επιβατικής κίνησης και τα θέματα ασφαλείας που προέκυψαν με την ανάπτυξη των αερομεταφορών, καθώς οι πύλες βρίσκονταν πολύ κοντά στο δρόμο, καθιστώντας δύσκολη την τοποθέτηση των σημείων ελέγχου εισιτηρίων και ασφαλείας. Το 1969 μία νέα αίθουσα προστέθηκε στο αρχικό κτήριο, γνωστή ως Flight Wing Two, σχεδιασμένη από τον Ronche Dinkeloo με στόχο την εξυπηρέτηση του νέου Boeing 747. Όμως παρά τις αναβαθμίσεις που υπέστη το κτήριο, δεν κατάφερε να ανταποκριθεί στην αύξηση της αεροπορικής<sup>17</sup>.

## Επέκταση

Όταν η λιμενικής αρχής της Νέας Υόρκης πρότεινε την μετατροπή του κτηρίου του Saarinen σε εστιατόριο και την κατασκευή ενός ή δύο νέων σταθμών γύρω του το 2001, ο Philip Johnson, όντας αντίθετος με την προτεινόμενη λύση είπε ότι θα ήταν σαν να δένουν τα φτερά ενός πουλιού, κίνηση που παρομοιάζεται με αυτήν της κατεδάφισης του κτηρίου, αφού σκοπός του ήταν η άμεση επαφή με τους αιθέρες και τα αεροσκάφη πίσω από αυτό<sup>18</sup>.

Η επιβίωση του ως συμβόλου, όχι μόνο της πτήσης, αλλά και της έντονα μεταπολεμικής εποχής, κατά την οποία σχεδιάστηκε, εξασφαλίστηκε με την ένταξη του στα εθνικά μητρώα ιστορικών τόπων των ΗΠΑ το 2005, ενώ πρέπει να αναφερθεί ότι είχε ήδη ανακηρυχθεί ως τοπόσημο από το 1994<sup>19</sup>.

Τελικά, το 2005, η λιμενική αρχή της Νέας Υόρκης και του New Jersey ξεκίνησε την κατασκευή ενός νέου αεροσταθμού



Εικ. 126: Εξωτερική άποψη από την πλευρά της πύλας.

17: Stoller Ezra, The TWA Terminal, Princeton Architectural Press, New York: 1999. σελ. 6.

18: David W. Dunlap, "Planning a Nest of Concrete for a Landmark of Flight", The New York Times, 14 August 2001.

19: David W. Dunlap, "Saarinen Terminal to Reopen at Kennedy Airport", The New York Times, 21 February 2008.



Εικ. 127: Συνολική άποψη του σύγχρονου T5.

για την Jetblue Airways, η οποία ολοκληρώθηκε το 2008. Το νέο κτήριο αναδιπλώνεται γύρω από το αρχικό του Saarinen (του 1962), σε σχήμα ημισελήνου και διατηρεί τους σωληνοειδείς διαδρόμους του αρχικού (τον αρχικό του 1962 από τον Saarinen και τον δεύτερο του Roche Dinkeloo το 1969) με τους οποίους συνδέεται με αυτό<sup>20</sup>. Τα δύο αυτά κτήρια μαζί αποτελούν σήμερα το terminal της Jetblue Airways στο JFK και είναι γνωστά ως terminal 5 ή πιο απλά T5. Το νέο terminal δεν είχε σκοπό να επισκιάσει το αρχικό, το οποίο αποτελεί τοπόσημο, αλλά λειτουργεί ως φόντο, όπως λέει ο Richard Smith, αντιπρόεδρος της Jetblue Airways, και είναι σχεδιασμένο αποτελεσματικά, για να εξυπηρετεί τις σημερινές ανάγκες<sup>21</sup>.

Πέραν της λειτουργίας του, ως μνημειακής πύλης για το νέο terminal, το κτήριο είναι προσωρινά κλειστό για ανακαίνιση και αναμένεται να λειτουργήσει ως ξενοδοχείο το 2019<sup>22</sup>. Η ανακαίνιση στο εσωτερικό του κτηρίου, έχει ως στόχο να επαναφέρει την αίγλη του 1962, ενώ δύο νέες κατασκευές εκατέρωθεν του κτηρίου, θα είναι σε θέση να φιλοξενήσουν τους επισκέπτες στα 505 δωμάτια τους<sup>23</sup>.

20: <http://www.archdaily.com/788012/ad-classics-twa-flight-center-eero-saarinen>

21: <http://www.designbuild-network.com/projects/jetblue>

22: <http://airport-jfk.com/terminal-5.php>

23: <http://www.designboom.com/architecture/twa-hotel-eero-saarinen-jfk-terminal-flight-center-new-york-12-15-2016/>





Εικ. 128: Φωτορεαλιστικό, εξωτερική άποψη επέκτασης ξενοδοχείου.



Εικ. 129: Φωτορεαλιστικό, υποδοχή.



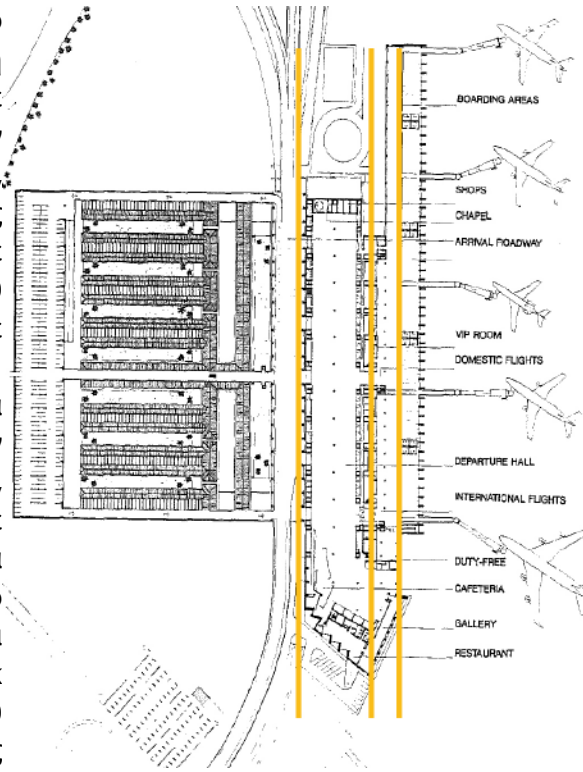
Εικ. 130: Κατασκευή ξενοδοχείου TWA.

## II. San Pablo, Σεβίλλη. *Rafael Moneo*

Ο Rafael Moneo ανέλαβε να σχεδιάσει το αεροδρόμιο της Σεβίλλης για την διεθνή έκθεση του 1992. Η κατασκευή του αεροσταθμού έλαβε χώρα στο πλαίσιο της ανάπτυξης των μεταφορών στην περιφέρεια της Ανδαλουσίας, μαζί με πλήθος άλλων υποδομών, εν όψη της έκθεσης αυτής<sup>24</sup>. Το αεροδρόμιο αυτό, σε αντίθεση με το σύνολο των αεροδρομίων, που κατασκευάστηκαν την εποχή αυτή, δεν θύμιζε σε τίποτα ένα αεροπλάνο.

Το κτήριο απαρτίζεται από τέσσερα παράλληλα γραμμικά στοιχεία, εκ των οποίων το τελευταίο αποτελεί τον δρόμο, κατασκευασμένο σε δύο επίπεδα, και μαζί με ένα υπερυψωμένο πάρκινγκ δημιουργούν, ένα ενιαίο σύνολο. Παρόλο που το κτήριο ενσωματώνει το οδικό δίκτυο εντός του και σχηματίζει μέρος του, το εσωτερικό πάρκινγκ δεν αντιμετωπίζεται ως μέρος του οδικού δικτύου, αλλά περισσότερο σαν ένας κλειστός κήπος (με πορτοκαλιές)<sup>25</sup>.

Το κτήριο δεν θυμίζει αεροδρόμιο, καθώς επίτηδες έχει αποφευχθεί οποιαδήποτε τεχνολογική αναφορά. Ο σχεδιασμός είναι βασισμένος στις πολιτισμικές ρίζες της πόλης και χρησιμοποιεί τρία παραδοσιακά της στοιχεία: το τζαμί, την αγροικία και τις πορτοκαλιές<sup>26</sup>. Κατασκευασμένο από ενισχυμένο σκυρόδεμα, κίτρινα μπλοκ σκυροδέματος κατασκευασμένα από τοπικά πετρώματα<sup>27</sup>, και μπλε κεραμίδια στέκει ως ένας λίθος, ένα χρυσό κτήριο με μπλε



Εικ. 131: Κάτοψη αεροδρομίου.

Πλαίσιο

Σχεδιασμός

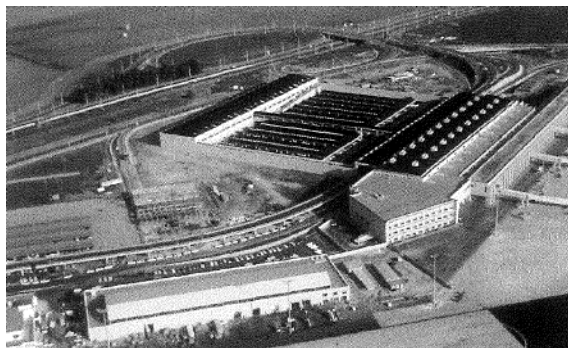
Προθέσεις

24: <http://www.aeroportodiseviglia.com/>

25: Manuel Cuarda, *World Airports / Weltflughäfen*, Junius Verlag, Hamburg: 2002, σελ.78.

26: <http://sevilla-airport.com/en>

27: <http://fabiopranetton.blogspot.it/2008/02/rafael-moneo-laeroporto-san-pablo-di.html/>



Εικ. 132: Συνολική άποψη.

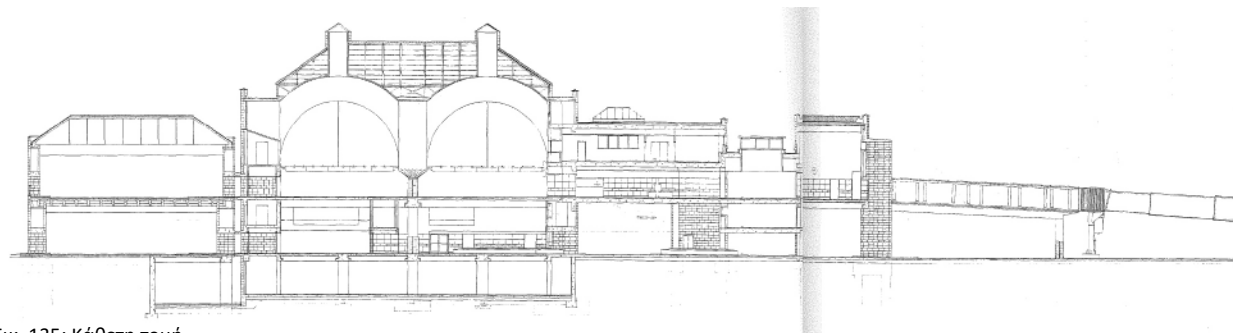


Εικ. 133: Εξωτερική άποψη.



Εικ. 134: Ισπανική αγροικία στο νότο.

οροφές, παλιό και νέο ταυτόχρονα, και οπωσδήποτε όχι τεχνολογικό ή μοντέρνο<sup>28</sup>. Το κτήριο εξωτερικά είναι εμπνευσμένο από τις σταθερές αγροτικές δομές που ακόμα διαμορφώνουν το τοπίο της Σεβίλλης, τις αγροικίες. Έτσι το όλο συγκρότημα, αεροσταθμός και πάρκινγκ, αναγιγνώσκεται ως ένα μεγάλο τμήμα, διαχωρισμένο από το εξωτερικό του, με ένα παχύ τείχος, το οποίο είναι χτισμένο σε τόνους της ισπανικής υπαίθρου<sup>29</sup>.



Εικ. 135: Κάθετη τομή.

Οι αναχωρήσεις και οι αφίξεις βρίσκονται στο γραμμικό εκείνο στοιχείο δίπλα από την πίστα και οι επιβάτες μεταφέρονται από αυτό στα αεροσκάφη και αντίστροφα μέσω γεφυρών

28: Manuel Cuarda, World Airports / Weltflughäfen, Junius Verlag, Hamburg: 2002, σελ.78.

29: <https://www.iaph.es/architectura-contemporanea-andalucia/resumen.do?id=252949>





Εικ. 136: Εξωτερική άποψη από την πλευρά των αεροσκαφών.

επιβίβασης ή λεωφορείων. Το διπλανό στοιχείο είναι ένα “κιβώτιο” στο οποίο αναπτύσσεται η πλειοψηφία των μικρών καταστημάτων, τα γραφεία των οποίων βρίσκονται στο αμέσως επόμενο επίπεδο και σηματοδοτούνται από “αυλές”. Το τρίτο στοιχείο είναι το πλατύτερο τμήμα, στο ισόγειο του οποίου περιέχονται η λειτουργία της παραλαβής αποσκευών και ορισμένα καταστήματα. Ακριβώς από επάνω βρίσκεται η αίθουσα αναχωρήσεων, η



Εικ. 137: Πάρκινγκ.

οποία αποτελεί το κυρίαρχο γνώρισμα στη μορφή του αεροδρομίου, όπως συμβαίνει και σε κάθε αεροδρόμιο<sup>30</sup>. Το τέταρτο στοιχείο είναι ο δύο επιπέδων δρόμος που συνδέει το συγκρότημα με το οδικό δίκτυο και το πάρκινγκ, το οποίο μετατρέπεται σε ένα πραγματικό πάτιο με πορτοκαλιές και αποτελεί την πρώτη επαφή του επιβάτη με την φύση<sup>31</sup>.

Πέρα από αυτά, το αεροδρόμιο είναι λειτουργικά σχεδιασμένο, σαν μία μηχανή αφιερωμένη στη εξυπηρέτηση της αεροπορικής κίνησης. Όμως αρνείται να συμμορφωθεί στην συμβατική εικόνα του αεροσταθμού, όπως αυτή καθιερώθηκε από την καθαρά λειτουργική αντιμετώπιση του μοντέρνου κινήματος, τόσο εσωτερικά όσο και στο εξωτερικό του.

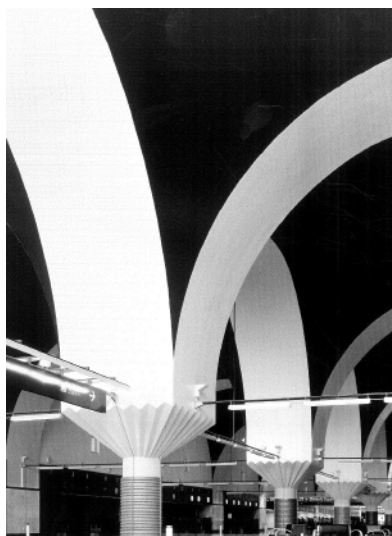
Το εσωτερικό είναι αποτέλεσμα της απλότητας των διάφορων στοιχείων που συνθέτουν τον φέροντα οργανισμό, από τα πιο απλά ως τα πιο σύνθετα. Παραδείγματος χάρη, από τις απλές και λιτές κολώνες που ορίζουν την μορφή της στέγης μέχρι και εκείνες που ανοίγονται προς την οροφή υπό τη μορφή μανιταριού. Αυτές, συνδυασμένες με τα λευκά τόξα που επικάθονται πάνω τους, δημιουργούν εικονικές πύλες, οι οποίες διαδέχονται η μία την άλλη,

30: Manuel Cuarda, World Airports...σελ.79.

31: <http://fabiopranetton.blogspot.it/2008/02/rafael-moneo-laeroporto-san-pablo-di.html>



Εικ. 138: Δομικό στοιχείο.



Εικ. 139: Δομικό στοιχείο.



Εικ. 140: Λευκά τόξα.

σχηματίζοντας την αίθουσα αναχωρήσεων. Τα στοιχεία αυτά φέρνουν προ εκπλήξεως τον επιβάτη, αφού τίποτα από αυτά δεν προμηνύεται από το εξωτερικό του κτηρίου. Δημιουργείται έτσι μία ατμόσφαιρα, που παραπέμπει σε αυτήν του τζαμιού, όχι τόσο ως μορφή, αλλά περισσότερο ως ιδέα. Αυτό αποτελεί χαρακτηριστικό της δουλειάς του Rafael Moneo, ο οποίος στη συγκεκριμένη περίπτωση αντλεί χαρακτηριστικά της ισλαμικής αρχιτεκτονικής της Ανδαλουσίας, (π.χ. Το τζαμί στην Cordoba) χρησιμοποιώντας τα χωρίς όμως να τα δείχνει ξεκάθαρα. Δίνει, με αυτόν τον τρόπο λοιπόν, περισσότερη έμφαση στην χωρική εμπειρία για τον χρήστη, παρά στην οπτική αίσθηση<sup>32</sup>.

Η ομοιότητα του κτηρίου με το τζαμί έγκειται στην ματ εμφάνιση, τις οριζόντιες διαστάσεις του, και στο μοναδικό εσωτερικό του, το οποίο είναι μεν αναμενόμενο, αλλά δεν



υποδηλώνεται. Το εσωτερικό αποτελεί το κυρίαρχο στοιχείο, ενώ το εξωτερικό δεν είναι τίποτα άλλο, παρά η σύνδεση με τον εξωτερικό χώρο. Ένας ακόμα παράγοντας που κάνει τον αεροσταθμό να θυμίζει τζαμί είναι το γεγονός ότι η κύρια αίθουσα του αποτελείται από δύο πανομοιότυπους χώρους με μία σειρά πυλώνων στο κέντρο. Ο χώρος δεν έχει τις δικές του διαστάσεις, αλλά αυτές των τμημάτων που τον απαρτίζουν, κάτι πραγματικά σύνηθες στους ισλαμικούς χώρους<sup>33</sup>.

Η αίθουσα είναι αρκετά απλή, αλλά μοναδική, ενώ η χρήση οπλισμένου σκυροδέματος δεν έχει ως στόχο τη δημιουργία πολύπλοκων μορφών, όπως στην περίπτωση του TWA. Αντίθετα ο Moneo στέκεται απλά στις δομικές ιδιότητες του υλικού και η αίθουσα αντικατοπτρίζει την απλότητα του φέροντα οργανισμού. Κυλινδρικές κολώνες, ανοίγονται προς τα επάνω, έτοιμες να υποδεχθούν τα τέσσερα τόξα. Μικροί φεγγίτες στην επιφάνεια των θόλων, σε συνδυασμό με τα ανοίγματα στις δύο άκρες του κτηρίου, προσφέρουν φυσικό φωτισμό στο εσωτερικό του<sup>34</sup>, ενώ η τοπική πέτρα *capri perla* καλύπτει τα δάπεδα του<sup>35</sup>. Οπωροφόρες πορτοκαλιές καλωσορίζουν τον ταξιδιώτη στο αεροδρόμιο, ο οποίος εισέρχεται στην “μπλε αίθουσα” σκεπασμένη με μπλε εμφιαλωμένα κεραμίδια και περπατάει κάτω από τα λευκά τόξα που σχηματίζουν οι μπλε θόλοι<sup>36</sup>.

Επιπλέον, σημαντική είναι η διαφορά στη χρήση των χρωμάτων σε σχέση με το σύνολο των αεροσταθμών, που συνήθως παρουσιάζονται σε τόνους του γκριζου, στον συγκεκριμένο



Εικ. 141: Τζαμί στην Cordoba.



Εικ. 142: Εσωτερικό αεροδρομίου.

33: Manuel Cuarda, World Airports...σελ.81.

34: Manuel Cuarda, World Airports...σελ.83.

35: <http://www.marmoles-pidra-naturales.com/la-hostoria-en-el-aeropuerto-de-sevilla/>

36: <http://sevilla-airport.com/en>

επικρατεί το μπλε και λευκό χρώμα στο εσωτερικό, ενώ το κίτρινο και το μπλε στο εξωτερικό. Η συνολική εικόνα του εσωτερικού είναι μία γκρίζα – μπλε – λευκή αίθουσα που δεν θυμίζει τζαμί, αλλά τελικά ακολουθεί το παράδειγμα των μεγάλων σταθμών, υιοθετώντας έτσι κάτι από την ατμόσφαιρα τους. Γίνεται, λοιπόν, σαφές ότι πρόκειται για έναν τυπικό σταθμό μεταφοράς<sup>37</sup>.



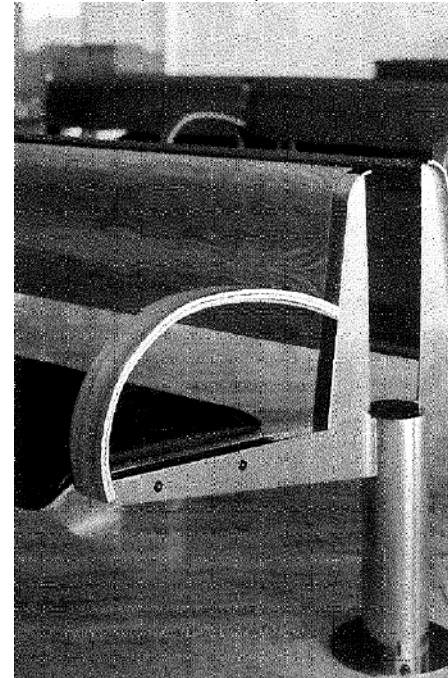
Εικ. 143: Αίθουσα αναχωρήσεων.

37 : Manuel Cuarda, World Airports / Weltflughäfen, Junius Verlag, Hamburg: 2002, σελ.83

Είναι ενδιαφέρον να αναφερθεί ότι ο Rafael Moneo σχεδίασε επίσης τα καθίσματα στους χώρους αναμονής του αεροδρομίου, σε δύο παραλλαγές (τα γραμμικά και πολυγωνικά καθίσματα), κατασκευασμένα από ανοξείδωτο ατσάλι, ξύλο και δέρμα<sup>38</sup>. Τα καθίσματα αυτά ανταποκρίνονται στην κύρια ιδέα σχεδιασμού του αεροσταθμού, όχι όμως με την έννοια ότι αποτελούν συνέχεια του συνολικού σχεδιασμού του, αλλά στο ότι ακολουθούν τις ίδιες αρχές. Άλλωστε ο Moneo είναι πιστός στην μέθοδο που ακολουθεί, δηλαδή έχοντας πάντα ως αφετηρία την τοποθεσία και το θέμα έργου που συνθέτει, παράγει ένα στυλ που να ανταποκρίνεται σε αυτά<sup>39</sup>. Όσο αφορά στα καθίσματα, αναφέρονται για αυτόν, περισσότερο στον επιβάτη, παρά στο αεροδρόμιο, άρα δεν είναι απαραίτητο να ακολουθούν την μορφή του δεύτερου, αλλά αντιθέτως οφείλουν να είναι απολύτως εργονομικά και έτοιμα να φιλοξενήσουν τον “περαστικό” του αεροδρομίου<sup>40</sup>.



Εικ. 144: Πολυγωνικά καθίσματα.



Εικ. 145: Γραμμικά καθίσματα.

38: Manuel Cuarda, World Airports / Weltflughäfen, Junius Verlag, Hamburg: 2002, σελ.84.

39: Manuel Cuarda, World Airports / Weltflughäfen...σελ.83.

40: Manuel Cuarda, World Airports / Weltflughäfen...σελ.85.



Νέος αεροσταθμός

Ένταξη  
στην λιμνοθάλασσα

### III. Marco Polo, Βενετία. *Gian Paolo Mar & Giorgio Lombardi*



Εικ. 146: Γενική άποψη Marco Polo, Βενετία.

Η συνολική ανασυγκρότηση του αεροδρομίου Marco Polo στη Βενετία, το οποίο άνοιξε τις πύλες του το 2001, αποφασίστηκε ήδη από τη δεκαετία του 1990, ώστε να μπορέσει αυτό να ανταποκριθεί στην αυξανόμενη επιβατική κίνηση. Αξίζει να ερθεί ότι το αεροδρόμιο αποτελεί το τρίτο μεγαλύτερο σε επιβατική κίνηση της ταλίας. Η αναβάθμιση του είχε ως αποτέλεσμα την δημιουργία πολλών και περίπλοκων έργων, αν

από τη δημιουργία του αεροσταθμού, όπως την διευθέτηση των προσβάσεων σε αυτό, την ανακατανομή των θέσεων στάθμευσης, την ανακατασκευή της πίστας, αλλά και τη δημιουργία εμπορευματικού σταθμού και υπόστεγου συντήρησης αεροσκαφών<sup>41</sup>.

Ο νέος αεροσταθμός, σχεδιασμένος να παραλαμβάνει 6,5 εκατομμύρια ετησίως, αναπτύσσεται σε πέντε επίπεδα, με τους αφιχθέντες επιβάτες να εισέρχονται στο επίπεδο του ισογείου, ενώ τον πρώτο όροφο καταλαμβάνουν οι αναχωρήσεις. Στον ημιώροφο είναι τοποθετημένο ένα αυτοματοποιημένο σύστημα διαλογής των αποσκευών προς αναχώρηση, ενώ στους υπόλοιπους ορόφους βρίσκονται γραφεία και λοιπές εγκαταστάσεις<sup>42</sup>.

Η άμεση οπτική επαφή του νέου αεροσταθμού με την ιστορική πόλη της Βενετίας,



Εικ. 147: Διάγραμματική τομή.

41: <https://www.buromilan.com/project/aerostazione-dellaeroporto-marco-polo-di-venezia-italia>

42: <http://www.infobuilt.it/progetti/aeroporto-marco-polo-di-venezia>



Εικ. 148: Ορίζοντας Βενετίας.

επέβαλε προσοχή στην επιλογή τόσο των αρχιτεκτονικών στοιχείων που τον συνθέτουν, όσο και των υλικών που χρησιμοποιήθηκαν. Στόχος ήταν η αρμονία με το περιβάλλον της λιμνοθάλασσας μέσω τυπολογικών αναφορών στην βενετσιάνικη αρχιτεκτονική<sup>43</sup>.

Τα αρχιτεκτονικά στοιχεία που τον συνθέτουν, αντλούν αναφορές από τυπολογίες κτηρίων του παρελθόντος, οι οποίες σε συνδυασμό με τις σύγχρονες τεχνολογίες και τρέχουσες ανάγκες, καλούνται να αναζητήσουν την βενετσιάνικη αρχιτεκτονική παράδοση. Η ιδέα του Gian Paolo Mar και Giorgio Lombardi γεννήθηκε από την ανάγκη να καταστήσουν σαφές ότι το νέο κτήριο “ανήκει” στην λιμνοθάλασσα, μέσω αναφορών από την βιομηχανική όσο και αστική αρχιτεκτονική της Βενετίας και της στεριάς<sup>44</sup>.



Εικ. 149: Συνολική άποψη αεροσταθμού.



Εικ. 150: Άποψη Βενετίας.

Το νέο κτήριο απαρτίζεται από αρθρωτές μονάδες (modulars) διαχωρισμένες από “μονοπάτια”, το οποίο θυμίζει από μακριά την άρθρωση των δρόμων με τους πλατύς χώρους ανταλλαγής και τα κλασικά ενετικά κτήρια εμπορικών δραστηριοτήτων. Παραπέμπει, λοιπόν, στις πολύπλοκες, αλλά καθορισμένες σχέσεις κενού και πλήρους, οι οποίες χαρακτηρίζουν τον αστικό ιστό της πόλης.

43: <https://www.buromilan.com/project/aerostazione-dellaeroporto-marco-polo-di-venezia-italia>

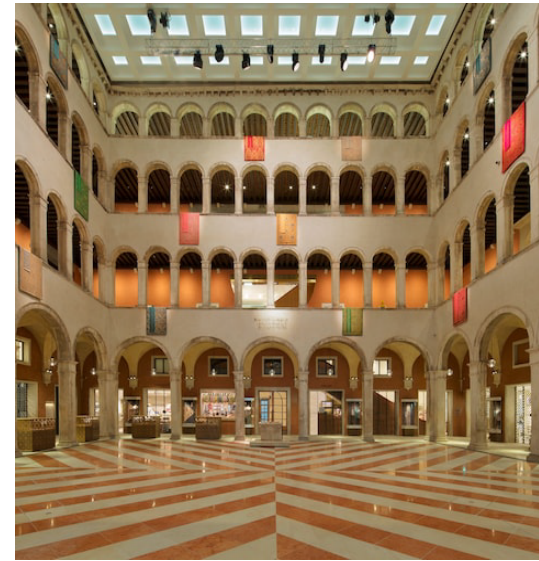
44: <http://www.infobuilt.it/progetti/aeroporto-marco-polo-di-venezia>

Στοιχεία  
του παρελθόντος

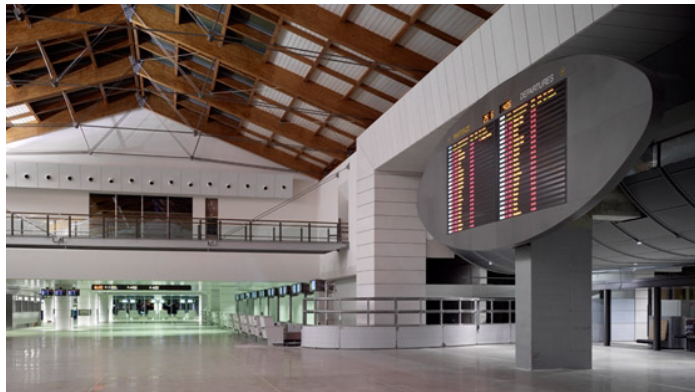




Εικ. 151: The Fondaco dei Tedeschi, εξωτερικό.



Εικ. 151: The Fondaco dei Tedeschi, εσωτερικό.



Εικ. 153: Αίθουσα αναχωρήσεων.

εμπόρους. Βρισκόταν κυρίως στο ισόγειο και χαρακτηριζόταν από έντονο ύψος. Η αναφορά σε αυτόν τον τύπο είναι εμφανής στην εσωτερική πλευρά του αεροδρομίου, αυτήν της εισόδου, όπου αναπτύσσονται τρία τμήματα, με τρεις εσωτερικές αυλές αντιστοίχως, οι οποίες αποτελούν τον πυρήνα των ανταλλαγών και της διέλευσης των ανθρώπων<sup>45</sup>.

Παρόμοια αναφορά αποτελεί το αρσενάλι στο τμήμα του αεροσταθμού που στρέφεται προς την πίστα. Το τμήμα αυτό αποτελείται από μία σειρά αρθρωτών κατασκευών, ή καλύτερα

45: <http://oma.eu/projects/il-fondaco-dei-tedeschi>



Εικ. 154: Όψη προς την πίστα.

από κελύφη τοποθετημένα το ένα δίπλα στο άλλο, κοιτάζοντας το νερό. Η κατασκευή αυτή επιτρέπει, όπως και στο αρσενάλι, κάθε είδους επέκταση χωρίς να αλλοιώνεται ο χαρακτήρας του κτηρίου, κάτι που ανταποκρίνεται πλήρως στον χαρακτήρα του τύπου κτηρίου του αεροσταθμού. Το αεροδρόμιο έτσι, αποτελεί ένα άλλο “λιμάνι” με τον αεροσταθμό να κατέχει τον ρόλο του αρσεναλίου, δημιουργώντας έναν νέο κόσμο για την διακίνηση ατόμων και αγαθών για την πόλη<sup>46</sup>.

Οι πυργίσκοι που βρίσκονται στις γέφυρες φορτώσεως θυμίζουν “το θέατρο του κόσμου” (Teatro del Mondo) του Aldo Rossi, κατασκευασμένο για την Biennale της Βενετίας του 1980. Ο τότε πλωτός πύργος, μεταφέρεται στο σύγχρονο αεροδρόμιο της Βενετίας και συντελεί στην τέλεση του ταξιδιού εκατομμυρίων ανθρώπων στα πέρατα του κόσμου.



Εικ. 155: Βενετσιάνικο αρσενάλι.



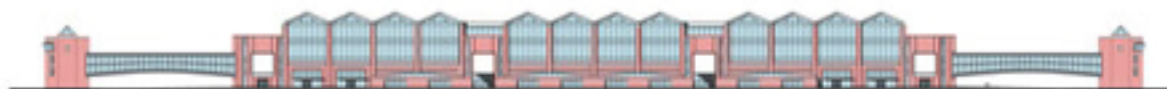
Εικ. 156: Aldo Rossi, Teatro del Mondo.



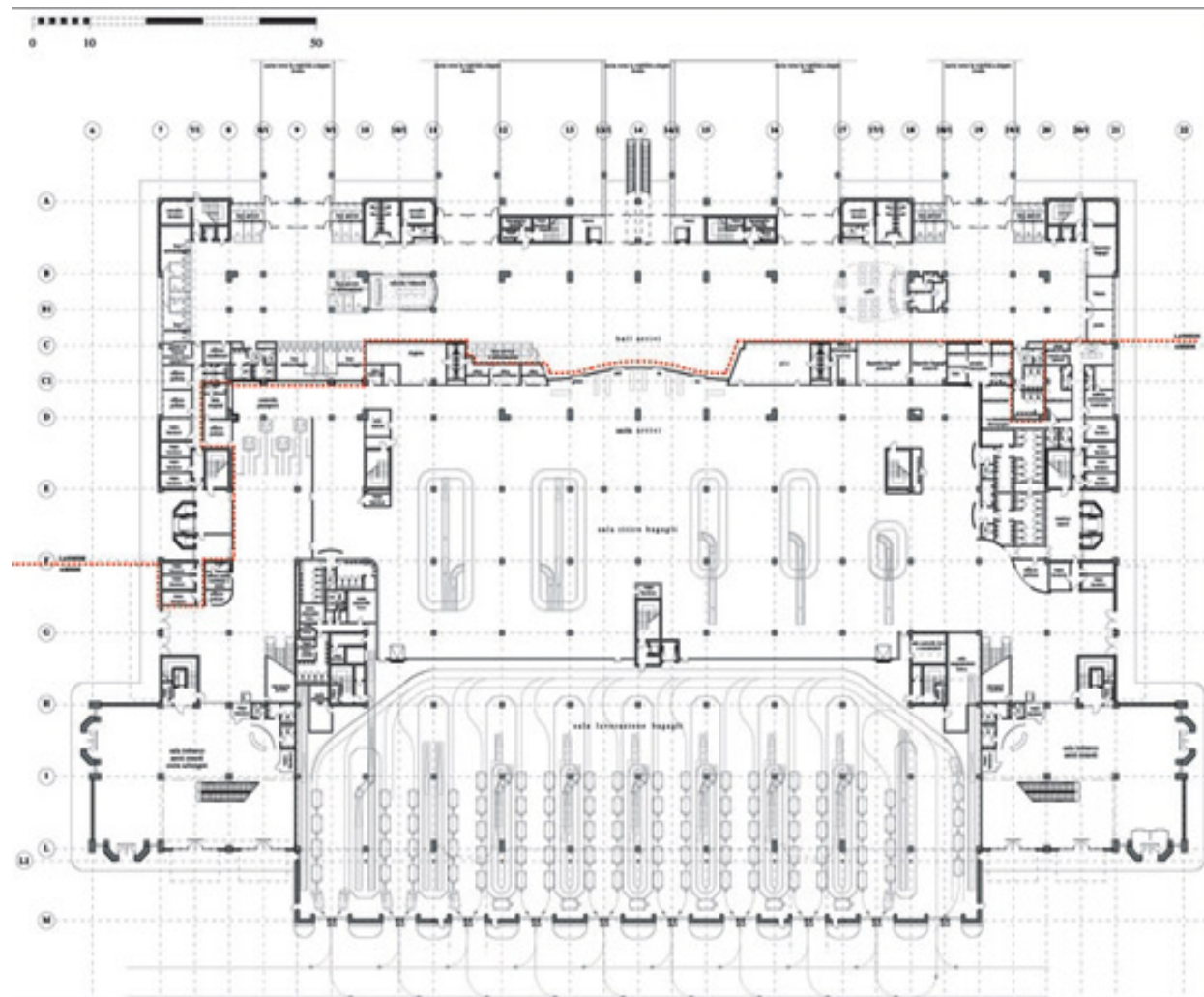
Εικ. 157: Πυργίσκοι στις γέφυρες επιβίβασης.

46: <http://copperconcept.org/it/riferimenti/aerostazione-marco-polo-mestre-ve>





Εικ. 158: Όψη προς πίστα.



Εικ. 159: Κάτοψη.

Η ιδέα της δημιουργίας μίας ταυτότητας, η οποία θα μπορούσε να συγκριθεί και να εναρμονισθεί με αυτήν της λιμνοθάλασσας στην οποία τοποθετείται ο αεροσταθμός και εν συνεχεία με την ταυτότητα της ίδιας της Βενετίας, διατηρήθηκε και στην επιλογή των υλικών. Έτσι, υιοθετήθηκε η χαρακτηριστική εμφανής τοιχοποιία που συναντάτε στα εργαστήρια Murano, στο βενετσιάνικο αρσενάλι καθώς και στο Mulino Stucky. Επιπλέον, γίνεται χρήση προ-επεξεργασμένου χαλκού στις στέγες και στις γέφυρες επιβίβασης. Οι μεταλλικές επενδύσεις, λιγότερο υποκείμενες σε κραδασμούς και απαιτώντας λιγότερη συντήρηση σε σχέση με τις παραδοσιακές στέγες από κεραμίδια, συναντώνται συχνά στην ευρύτερη περιοχή της Βενετίας. Στο Veneto υπάρχουν πολλά παραδείγματα αυτού του είδους κάλυψης, όπως η Βασιλική Paladiana στην Vicenza ή η εκκλησία San Simeon Piccolo της Βενετίας. Στο εσωτερικό, πέτρα από την πόλη της Ίστριας χρησιμοποιήθηκε για να τονιστούν τα στατικά στοιχεία, με την τοποθέτηση της στις βάσεις και στα κιονόκρανα των πυλώνων, όπως άλλωστε υπαγορεύει και η παράδοση, όσο και σε διακοσμητικά στοιχεία και τελειώματα, χαρακτηριστικό των βενετσιάνικων κτηρίων<sup>47</sup>.

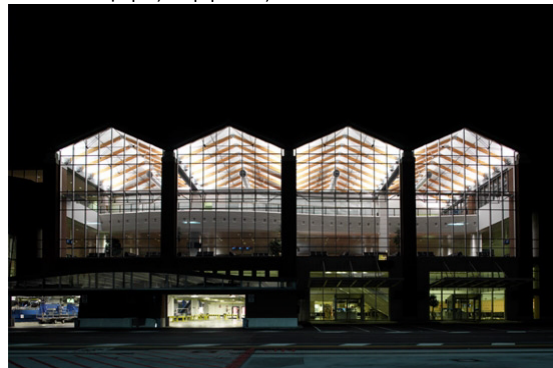
Παραδοσιακά υλικά εμπλέκονται με σύγχρονα, όπως το μέταλλο και το γυαλί, χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η όψη προς την πλευρά των αεροσκαφών, όπου σχηματίζονται μεγάλα υαλοστάσια, τα οποία εκτός από την παροχή φυσικού φωτισμού στις αίθουσες



Εικ. 160: Στέγες από χαλκό.



Εικ. 161: Γέφυρες επιβίβασης.



Εικ. 162: Υαλοστάσια προς την πλευρά της πίστας.

47: <http://copperconcept.org/it/ riferimenti/aerostazione-marco-polo-mestre-ve>



Εικ. 163: Άποψη Βενετίας από το αεροπλάνο.



Εικ. 164: Δρόμος δύο επιπέδων.



Εικ. 165: Είσοδος αεροσταθμού.

αναμονής, προσφέρουν στον επιβάτη που αναχωρεί μία τελευταία ευκαιρία να αποθανάτισει την πόλη<sup>48</sup>.

Πέραν από τα παραπάνω, στο αεροδρόμιο έγιναν όλες οι απαραίτητες εργασίες, ώστε αυτό να ανταποκρίνεται στους διεθνείς αεροπορικούς κανονισμούς. Είναι εξοπλισμένο με τα τελευταίες τεχνολογίας συστήματα διαχείρισης, επικοινωνίας και ασφαλείας, καθώς και με εμπορικές περιοχές, ικανές να ανταποκριθούν στον αυξανόμενο όγκο των μεταφορών.

Ο αεροσταθμός είναι αποτέλεσμα του συγκερασμού παράδοσης και τεχνολογίας, ο οποίος αποτρέπει την δημιουργία ενός μέγα-κτηρίου που προσγειώθηκε στο χώρο, αλλά το οποίο είναι εναρμονισμένο με το περιβάλλον στο οποίο βρίσκεται. Τα υλικά και οι κατασκευαστικές μέθοδοι που επιλέχθηκαν, είχαν στόχο να δημιουργήσουν μία ιστορική συνέχεια στο τοπίο, χωρίς όμως να αδιαφορούν ως προς τις σύγχρονες καινοτομίες. Έγινε χρήση οπλισμένου σκυροδέματος προκατασκευασμένου ή μη, για το κυρίαρχο τμήμα της κατασκευής, χρήση εμφανούς τοιχοποιίας, ξύλου και χάλυβα για την δομή και στήριξη της στέγης, καθώς και φυσικής πέτρας για ορισμένα δομικά μέρη.

Χαλκός, αλουμίνιο και γυαλί, μάρμαρο και ξύλο, μοκέτα και καουτσούκ έχουν όλα ως στόχο να ανταποκριθούν στις αισθητικές απαιτήσεις και την δημιουργία ενός άνετου περιβάλλοντος, χωρίς παράλληλα να παρεμποδίζεται η συντήρηση των εγκαταστάσεων<sup>49</sup>.

48: <https://www.buromilan.com/project/aerostazione-dellaeroporto-marco-polo-di-venezia-italia>

49: [http://architonic.com/en/\[roject/studio-architteto-mar-terminal-marco-polo-airport/5100588](http://architonic.com/en/[roject/studio-architteto-mar-terminal-marco-polo-airport/5100588)







# Συμπεράσματα

8



## Συμπεράσματα

---

Καταλήγοντας, είναι πλέον κατανοητό ότι τα περισσότερα αεροδρόμια ξεκίνησαν σε έναν αγρό. Εκατό περίπου χρόνια πριν, τα αεροπορικά ταξίδια ήταν μία περιπέτεια μόνο για τους πλούσιους και διάσημους, ενώ σήμερα έχουν μεταλλαχθεί σε μία παγκόσμια “βιομηχανία”. Η βιομηχανοποίηση της πτήσης είναι κάτι που βιώνει ο επιβάτης, ο οποίος αντιμετωπίζεται σαν εμπόρευμα, περνώντας από τη μία ουρά στην άλλη.

Τα προβλήματα που προέκυψαν εξαιτίας της αύξησης της επιβατικής κίνησης αντιμετωπίστηκαν με καθαρά τεχνοκρατικά κριτήρια. Στόχος ήταν η επίτευξη καλύτερων ροών και της μέγιστης ταχύτητας στην διεκπεραίωση των διαδικασιών κατά την επιβίβαση στο αεροσκάφος. Όλα ήταν υπολογισμένα με βάση τα διαγράμματα χρόνων απογειώσεως και προσγειώσεως. Το ίδιο το αεροσκάφος αποτέλεσε το κύτταρο σύμφωνα με το οποίο τα αεροδρόμια αναπτύχθηκαν, ενώ ο άνθρωπος εξαφανίστηκε κατά τη διάρκεια του σχεδιασμού τους.

Το γεγονός αυτό οφείλεται, στο ότι η εφεύρεση του αεροπλάνου και κατ' επέκταση η ανάγκη για τον νέο τύπο κτηρίου, αυτού του αεροσταθμού, συντελέστηκε σε μία εποχή έντονων ανακατατάξεων και γενικότερης κρίσης. Η λύση, σύμφωνα με τους εκπρόσωπους του μοντέρνου κινήματος, που αναπτυσσόταν την δεδομένη χρονική στιγμή, ήταν η επιστροφή στην απλότητα μέσω της χρήσης της μηχανής και των επιτευγμάτων της.

Η αύξηση των επιβατικών πτήσεων την περίοδο που ακολούθησε τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο ήταν ραγδαία, και η ανάγκη για την μαζική κατασκευή αεροδρομίων ήταν γεγονός. Όπως ήταν αναμενόμενο, τα επιτεύγματα της εποχής, δηλαδή εκείνα των “αριθμών”, της “οργανωμένης λειτουργίας” και της τεχνολογίας φάνταζαν ιδανικά για τον σχεδιασμό τους. Οι αρχιτέκτονες σχεδιάζουν τον νέο τύπο κτηρίου με βάση τους νόμους των οικονομικών, των μαθηματικών, της τεχνικής και της υγιεινής, ενώ το κτήριο παραμένει αδιάφορο απέναντι στο περιβάλλον, και αποφεύγεται οτιδήποτε μνημειακό. Ο σχεδιασμός των αεροσταθμών, επηρεασμένος από την βιομηχανική παραγωγή, ακολούθησε τους κανόνες των βιομηχανικών προϊόντων, δηλαδή τους νόμους της τυποποίησης και της μαζικής παραγωγής. Συνέπεια αυτής της πρακτικής είναι η εργαλειακή αντιμετώπιση της μορφής του, ως στέγαστρο της διαμετακομιστικής λειτουργίας των ανθρώπων.

Τα αεροδρόμια σήμερα αναλαμβάνουν ηγετικό ρόλο ως συγκοινωνιακοί κόμβοι, αποτελώντας υπόδειγμα του παγκόσμιου χώρου. Ταυτόχρονα λειτουργούν ως πύλες και επομένως σύμβολο εθνικού, πολιτικού, οικονομικού και πολιτιστικού κύρους και ισχύος της



εκάστοτε περιοχής.

Σήμερα η πλειοψηφία των αεροδρομίων, δεν είναι σε θέση να ανταποκριθούν στον παραπάνω ρόλο, καθώς οι χώροι τους διακρίνονται από ανωνυμία. Έτσι τα κτήρια τους στέκουν μόνο ως ένα είδος μαθηματικού – τεχνολογικού χώρου, υιοθετώντας παντού τις ίδιες αρχές, γεγονός που εντείνεται από την χρήση της σύγχρονης ψηφιακής τεχνολογίας. Αποτέλεσμα αυτού είναι το άτομο να αποπροσανατολίζεται πλήρως εντός αυτών και να παραμένει ένα αδρανές άψυχο σώμα. Το πέρασμα μέσα από αυτά να είναι απλά διεκπεραιωτικό, με συνέπεια τα αεροδρόμια να χάνουν τον ρόλο τους ως πύλες των “κόσμων” που κανείς επισκέπτεται.

Τα αεροδρόμια μεγαλώνοντας έχασαν την ψυχή τους, την οποία καλούνται σήμερα να ξαναβρούν ώστε επαναφέρουν την μαγεία της πτήσης. Ως τα πρώτα κτήρια, που καταγράφονται στην μνήμη του επιβάτη που ταξιδεύει με αεροπλάνο, οφείλουν να εκφράζουν τον συγκεκριμένο τόπο και πολιτισμό, μέσα στον οποίο χωροθετούνται, χωρίς όμως να αποκλίνουν από τους καθολικούς κανονισμούς ασφαλείας. Μόνο με αυτό τον τρόπο θα ενσαρκώσουν τον ρόλο της μεταφορικής προσγείωσης του επιβάτη στον προορισμό του, πέραν από αυτόν της κυριολεκτικής και θα συμβάλουν στην κατανόηση των πολιτισμικών διαφορών από περιοχή σε περιοχή. Διαφορές, τις οποίες το άτομο δεν είναι σε θέση να αφομοιώσει εξαιτίας της εκμηδένησης των αποστάσεων που επέφερε το αεροπλάνο. Εκτός από τη χρήση των τελευταίων μέσων τεχνολογίας και εξοπλισμού που διαθέτουν, με στόχο την επίτευξη της ομαλής λειτουργίας τους, απαιτείται άμεση σύνδεση με το παρελθόν και την παράδοση. Άλλωστε η πρόοδος μπορεί να επέλθει μόνο με τον συγκερασμό των νέων τεχνικών και της ιστορίας. Θεωρείται απαραίτητο να εκλείψουν οι ομαλοποιητικές τάσεις που εκπροσωπούν τον σύγχρονο καθολικό υγιεινό χώρο, ενώ στην θέση τους προτίνεται μία αρχιτεκτονική που δεν σχηματίζει απλά χώρο, αλλά είναι φτιαγμένη από αυτόν.

Πιστεύουμε ότι η ύπαρξη στοιχείων στο κτήριο του αεροσταθμού, ανασυρμένα από τον τόπο που αυτός εξυπηρετεί και η χρήση συμβόλων, αποτελούν μέσα, ικανά να προσφέρουν στο άτομο την δυνατότητα να κατανοήσει τον χώρο, άρα και να προσανατολιστεί μέσα σε αυτόν. Ο αρχιτέκτονας έχει υποχρέωση να προσδώσει στους αεροσταθμούς ατομικότητα σε σχέση με τον τόπο και τον χαρακτήρα της εκάστοτε περιοχής, και να λαμβάνει υπόψιν του, της ιδιαίτερες συνθήκες της τοποθεσίας, χωρίς να βασίζεται σε γενικές αρχές και να εφησυχάζεται στη χρήση τεχνικών μέσων, ικανοποιώντας μόνο οικονομικά κριτήρια.

Θεωρούμε συνθήκη απαραίτητη τον σεβασμό του *genius loci* της περιοχής (όπου το νέο κτήριο τοποθετείται), το οποίο μπορεί να εντοπιστεί μέσω της αναγνώρισης των σταθερών, αμετάβλητων σχέσεων, μίας απείρως μεταβαλλόμενης κοινωνίας. Μόνο με αυτόν τον τρόπο, ο

αεροσταθμός δύναται να αντιμετωπιστεί ως τοπόσημο, αρκετό ώστε να δώσει στο άτομο τη δυνατότητα ταύτισης και προσανατολισμού<sup>1</sup> ως συνέχεια του περιβάλλοντος μέσα στο οποίο βρίσκεται, και όχι σαν ένα αντικείμενο που ξαφνικά προσγειώθηκε στον χώρο. Ο αρχιτέκτονας μπορεί να επιτύχει το παραπάνω μέσω της επανάχρησης των δομικών ιδιοτήτων και τρόπου κτισίματος, καθώς και των χαρακτηριστικών μοτίβων της εκάστοτε περιοχής στον αεροσταθμό, όχι όμως μιμούμενος τα τοπικά ιδιώματα και χρησιμοποιώντας τα ως επιδερμίδα, αλλά επανερμηνεύοντας τα. Υποχρεούται να αντλεί χαρακτηριστικά της αρχιτεκτονικής του τόπου, χωρίς απαραίτητως να τα “δίνει” ξεκάθαρα στον χρήστη, αλλά υποδηλώνοντας τα, δίνοντας έναυσμα σε αυτόν να χρησιμοποιήσει όλες του τις αισθήσεις για να “βιώσει” τον χώρο πέραν της οπτικής. Οφείλει για μία στιγμή να λησμονήσει τον λειτουργικό ρόλο του νέου κτηρίου και να το αντιμετωπίσει ως γλυπτό μέσα στο περιβάλλον του.

Όπως έγραψε ο Βρετανός αρχιτέκτονας κριτικός Lionel Brett το 1955, η ουσία του ταξιδιού, σύμβολο του ταξιδιού της ζωής, είναι το “δράμα”, το οποίο ο αρχιτέκτονας καλείται να εντείνει μέσω των εναλλαγών των σκηνικών που δημιουργεί<sup>1</sup>.

Κάθε αεροδρόμιο είναι μία πόλη, που αλλάζει συνεχώς μέσα στο χρόνο, ώστε να ανταποκριθεί σε οτιδήποτε συμβεί στην βιομηχανία των αερομεταφορών. Για αυτό χρειάζεται ένα “χαλαρό” κουτί, ικανό να προσαρμόζεται στη ζωή του εσωτερικού του. Κανείς δεν ξέρει τι θα συμβεί στα επόμενα τριάντα χρόνια, αν αναλογιστεί πόσο διαφορετικά ήταν τα αεροδρόμια πριν από τριάντα χρόνια, αυτό όμως δεν σημαίνει ότι χρειάζεται να είναι απαλλαγμένο από νοήματα.

1: Antony Vidler, *Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture*, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 178.



Υ.Γ: Μέρος της παρούσας ερευνητικής πραγματοποιήθηκε εντός αεροδρομίων,  
κατά την αναμονή της επικείμενης πτήσης.

Η ιδέα του θέματος ήρθε σε μία πτήση με προορισμό τα Χανιά. Ή μήπως όχι;  
Το μόνο που θυμάμαι με βεβαιότητα είναι το άβολο κάθισμα του αεροπλάνου.





# Βιβλιογραφία

β



## Βιβλιογραφία

---

### Βιβλία

- \_ Ringli, Kornel and David Koralek, Designing TWA: Eero Saarinen's Airport Terminal in New York, Park Books AG, Zurich: 2015
- \_ Προφυλλίδης Βασίλης. Αεροπορικές Μεταφορές Και Αεροδρόμια. Παπασωτηρίου, Αθήνα: 2010
- \_ Neufert, Architects' Data - Third Edition, Edited by Bousmaha Baiche & Nicholas Walliman, Blackwell science, Oxford: 2000
- \_ B. Edwards, The Mordern Terminal. E & fn Spon, London and New York:1998
- \_ B. Ψαράκη, Γ. Παπούλιας, Α. Ρόκας, Τεχνικά Χρονικά, (Ιανουάριος – Φεβρουάριος 2010)
- \_ Αεροδρόμια οι μοχλοί δημιουργίας ενός αστικού προτύπου
- \_ B. Learmonth, J. Nash, D. Cluett. The first Croydon Airport 1915 – 1928. London Borough of Sutton Libraries and Art Services, Sutton: 1977
- \_ Cristopher Blow, Transport Terminals and Modal Interchanges: Planning and design, Architectural press, Oxford: 2005
- \_ J. King, G. Tait, Golden Gatwick: 50 Years of aviation, British Airports Authority and Royal Aeronautical Sociaty. London: 1980
- \_ Peter M. Bowers, Boeing Aircraft since 1916, Putnam Aeronautical Books, London: 1989
- \_ 707 Airplane characteristicsfor airport planning, Beoing, 2011
- \_ Kathleen Sweet, Aviation and airport security: Terrrosrm ans safety concerns, Second edition, CRC Press, New York: 2008
- \_ Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική: ιστορία και κριτική, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα:2009
- \_ Christian Norberg – Schultz,Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου: Για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα: 200
- \_ James Spaight, Aircraft in War, MacMilian & Co, London: 1914
- \_ Antony Vidler, Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000
- \_ K. Munson, Flying Boats and Seaplanes since 1910, Blandford Press, London: 1971
- \_ Ben van Berkel & Caroline Boss, Un Studio Folf, NAI Publishers, Rotterdam, 2002Venturi
- \_ Robert, Brown Denise Scott, Izenour Steven, Learning From Las Vegas, MIT Press Ltd, 1972

- \_ Ιταλο Καλβίνο, Οι Αόρατες Πόλεις, Εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα: 1983
- \_ Μισέλ Φουκώ, Ετεροτοπίες, Περί αλλοτινών χώρων, 1967
- \_ Rosalind Alix Rorke, Constructed Destinations: Art and Representation of History at the Vancouver International Airport, A thesis submitted in partial fulfilment of the requirements for the degree of master of arts, in the faculty of graduate studies (Department of Art History, Visual Art and Theory), B.A, McGill University, 1991
- \_ Stoller Ezra, The TWA Terminal, Princeton Architectural Press, New York: 1999
- \_ Serraino Pierluigi, Eero Saarinen, and Peter Gössel, Eero Saarinen, 1910-1961: A Structural Expressionist. Taschen, Köln: 2006
- \_ Georg Simmel, Joachim Ritter, Ernst H. Gombrich, Το τοπίο, Ποταμός, Αθήνα: 2004
- \_ Aerodrome, Annex 14, vol. 1, Aerodrome Design & Operations. Montreal, 2004.
- \_ Cuadra, Manuel. World Airports. Germany: Junius, 2002.
- \_ Binney, M. Airport Builders. Great Britain: Wiley-Academy, 1999.
- \_ Manuel Cuarda, World Airports / Weltflughäfen, Junius Verlag, Hamburg: 2002

#### Άρθρα

- \_ Κ. Ανδρίτσου, Δ. Ραχμανίδου. «Περί πτήσεων και περί-πτώσεων.» Αρχιτέκτονες Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ , Τεύχος 27, Μάιος - Ιούνιος 2001
- \_ The New York times, Published: April 8, 1922
- \_ Το γερμανικό design, Κυριάκος Πιπίνης, Αρχιτέκτονες Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ – ΠΕΑ, Τεύχος 26 – Περίοδος Β, Μαρτίος / Απρίλιος 2004
- \_ Κυριάκος Πιπίνης, Το γερμανικό design, Αρχιτέκτονες Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ – ΠΕΑ, Τεύχος 26 – Περίοδος Β, Μαρτίος / Απρίλιος 2004
- \_ Γεωργίου Μ. Σαριγιάννη, Το αεροδρόμιο των Σπάτων και η Αθήνα, Αρχιτέκτονες Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ – ΠΕΑ, Τεύχος 26 – Περίοδος Β, Μαρτίος / Απρίλιος 2004
- \_ Τάσος Κ. Μπίρης, Νέο αεροδρόμιο Σπάτων, Αρχιτέκτονες Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ – ΠΕΑ, Τεύχος 26 – Περίοδος Β, Μαρτίος / Απρίλιος 2004
- \_ Ζήση Κοτιώνη, Αεροδρόμια, ούτε του ύψους (HOCH) ούτε του βάθους, Αρχιτέκτονες Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ – ΠΕΑ, Τεύχος 26 – Περίοδος Β, Μαρτίος / Απρίλιος 2004
- \_ Paul Makovsky, “Reconsidering Eero”. Metropolis Magazine, 19 September 2005
- \_ David W. Dunlap, “Planning a Nest of Concrete for a Landmark of Flight”, The New York Times,

14 August 2001

\_David W. Dunlap, "Saarinen Terminal to Reopen at Kennedy Airport", The New York Times, 21 February 2008

### Ιστοσελίδες

\_ <http://www.iata.org/>  
\_ <http://croydonairport.org.uk/The-Airport>  
\_ <https://patents.google.com/patent/US2138828>  
\_ <https://airwaysmag.com/uncategorized/chicago-ohare-history/>  
\_ <https://www.flightglobal.com/news/articles/39poor-re-pair39-to-dc-10-was-cause-of-concorde-crash-121739/>  
\_ <https://www.airport-technology.com/features/featurethe-technology-transforming-baggage-handling-5863548/>  
\_ <http://www.chicagotribune.com/business/-chi-bar-code40-years-old-wrigley-gum-20140626-story.html>  
\_ <https://airandspace.si.edu/exhibitions/wright-brothers/online/>  
\_ <http://www.historynet.com/st-petersburgtampa-air-boat-line-worlds-first-scheduled-airline-using-winged-aircraft.htm>  
\_ <http://www.archdaily.com/788012/ad-classics-twa-flight-center-eero-saarinen>  
\_ <http://www.coop-himmelblau.at/architecture/projects/hot-flat>  
\_ <http://www.atlasofplaces.com/twa-flight-center-eero-saarinen-associates>  
\_ <http://www.designbuild-network.com/projects/jetblue>  
\_ <http://airport-jfk.com/terminal-5.php>  
\_ <http://www.designboom.com/architecture/twa-hotel-ee-ro-saarinen-jfk-terminal-flight-center-new-york-12-15-2016/>  
\_ <http://www.aeroportodiseviglia.com/>  
\_ <http://sevilla-airport.com/en>  
\_ <http://fabiopranetton.blogspot.it/2008/02/rafael-moneo-laeroporto-san-pablo-di.html/>  
\_ <https://www.iaph.es/architectura-contemporanea-andalucia/resumen.do?id=252949>  
\_ <http://www.marmoles-pidra-naturales.com/la-hostoria-en-el-aeropuerto-de-sevillia/>  
\_ <https://www.buromilan.com/project/aerostazione-dellaeroporto-marco-polo-di-venezia-italia>  
\_ <http://www.infobuilt.it/progetti/aeroporto-marco-polo-di-venezia>



[\\_http://copperconcept.org/it/riferimenti/aerostazione-marco-polo-mestre-ve](http://copperconcept.org/it/riferimenti/aerostazione-marco-polo-mestre-ve)  
[\\_ttp://architonic.com/en/project/studio-architteto-mar-terminal-marco-polo-airport/5100588](http://architonic.com/en/project/studio-architteto-mar-terminal-marco-polo-airport/5100588)  
[\\_http://www.veneziatoday.it/cronaca/terminal-marco-polo-inaugurazione-17-giugno-2017.html](http://www.veneziatoday.it/cronaca/terminal-marco-polo-inaugurazione-17-giugno-2017.html)

Κινηματογραφικές ταινίες

\_Robert Hartel (Producer & Director). 2008. Big Bigger Biggest – Airports, For National Geographic Channel





# Κατάλογος εικόνων

Κ





## Κατάλογος εικόνων

---

- 1: <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2017-10-24-01.aspx>
- 2: Η εικόνα αποτελεί προϊόν κολλάζ των παρακάτω εικόνων: “<http://www.travelideas.gr/%CE%B5%CF%85%CF%81%CF%8E%CF%80%CE%B7/%CF%80%CE%B1%CF%81%CE%AF%CF%83%CE%B9-%CE%B1%CE%BE%CE%B9%CE%BF%CE%B8%CE%AD%CE%B1%CF%84%CE%B1-%CF%80%CF%81%CF%89%CF%84%CE%B5%CF%8D%CE%BF%CF%85%CF%83%CE%B1-%CE%B3%CE%B1%CE%BB%CE%BB%CE%AF%CE%B1%CF%82/>” και “<http://sciencenordic.com/safe-landings-slippery-runways>”
- 3: Προφυλλίδης Βασίλης. Αεροπορικές Μεταφορές Και Αεροδρόμια. Παπασωτηρίου, Αθήνα: 2010.σελ. 16
- 4: Προφυλλίδης...σελ. 86
- 5: <http://acesflorida.tripod.com/boardingbridge.htm>
- 6: <http://dewarpartnership.co.uk/projectdetail/76>
- 7-9: <http://www.controltowers.co.uk/C/Croydon.htm>
- 10: <http://www.ukairfieldguide.net/airfields/Gatwick>
- 11-12: [http://www.british-caledonian.com/Gatwick\\_Airport\\_-\\_The\\_History\\_P2.html](http://www.british-caledonian.com/Gatwick_Airport_-_The_History_P2.html)
- 13: <http://www.searchofficespace.com/blog/two-major-signings-for-the-beehive-at-gatwick/>
- 14: <http://www.aviation-history.com/douglas/dc3.html>
- 15: <http://www.aviation-history.com/boeing/707.html>
- 16: Journal-City-Council-Chicago, 1 Φεβρουαρίου, 1961
- 17: <https://www.gomaco.com/Resources/airports.html>
- 18: Robert Hartel (Producer & Director). 2008. Big Bigger Biggest – Airports, For National Geographic Channel
- 19: <http://stuckattheairport.com/2016/09/30/history-of-the-airport-moving-walkway/>
- 20: <https://www.heathrow.com/airport-guide/getting-around-heathrow/travel-between-terminals>
- 21: <https://www.gettyimages.com/detail/news-photo/hostages-from-three-hijacked-aircraft-attend-a-press-news-photo/3246359#september-1970-hostages-from-three-hijacked-aircraft-attend-a-press-picture-id3246359>
- 22: [http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk\\_news/2591583.stm](http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/2591583.stm)
- 23: Robert Harte Big Bigger Biggest – Airports.
- 24: <http://edition.cnn.com/2010/TRAVEL/11/24/enhanced.security.numbers/index.html>

- 25: <https://www.iata.org/publications/Pages/pscrm.aspx>  
26: Προσωπικό αρχείο.  
27-28: <https://www.slideshare.net/factscomputersoftware/barcode-invention-evolution-73040925>  
29: <https://www.dreamstime.com/stock-photography-airport-check-counters-image23521132>  
30: <https://www.airport-technology.com/contractors/baggage/cris-plant/pressreleases/pressbaggage-handling-system-beumer/>  
31-37: Neufert, Architects' Data - Third Edition, Edited by Bousmaha Baiche & Nicholas Walli-  
man, Blackwell science, Oxford: 2000, σελ.448.  
38: Neufert, Architects' Data...σελ.447.  
39: <https://www.quora.com/What-was-the-impact-of-the-Industrial-Revolution-on-architecture>  
40-41: <http://www.writeopinions.com/longton-staffordshire>  
42: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική: ιστορία και κριτική, Εκδόσεις Θεμέλιο,  
Αθήνα:2009, σελ. 175.  
43: Kenneth Frampton...σελ. 164.  
44:[https://www.cnet.com/pictures/how-the-wright-broth-  
ers-won-the-race-to-invent-the-airplane-pictures/](https://www.cnet.com/pictures/how-the-wright-brothers-won-the-race-to-invent-the-airplane-pictures/)  
45: Kenneth Frampton,Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 87,  
46: Kenneth Frampton,Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 44  
47: Kenneth Frampton,Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 143.  
48: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 145.  
49: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 122.  
50: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 130.  
51: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 109.  
52: [http://www.ww2incolor.com/news/site-updates/15-astonish-  
ing-world-war-2-photos-that-bomb-your-senses](http://www.ww2incolor.com/news/site-updates/15-astonish-<br/>ing-world-war-2-photos-that-bomb-your-senses)  
53: <http://www.coop-himmelblau.at/architecture/projects/hot-flat>  
54: <http://www.airplaneboneyards.com/post-wwii-military-airplane-boneyards.htm>  
55: [http://www.british-caledonian.com/Gatwick\\_Airport\\_-\\_The\\_History\\_P3.html](http://www.british-caledonian.com/Gatwick_Airport_-_The_History_P3.html)  
56: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 109.  
57: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 113.  
58: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 46.  
59: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 109.

- 60: Antony Vidler, *Warped Space: Art, Architecture, and anxiety in Modern Culture*, The MIT Press, Cambridge – Massachusetts London – England: 2000, σελ. 121.
- 61-62: Martha Rosler, "In the Place of the Public: Airport Series," 2011.
- 63: Rosalind Alix Rorke, *Constructed Destinations: Art and Representation of History at the Vancouver International Airport*, A thesis submitted in partial fulfilment of the requirements for the degree of master of arts, in the faculty of graduate studies (Department of Art History, Visual Art and Theory), B.A, McGill University, 1991, σελ: 90.
- 64: <https://www.sec.gov/Archives/edgar/-data/319687/000095012310086414/h76206e425.htm>
- 65: <https://www.rte.ie/news/europe/2017/0801/894454-schengen-checks-airports/>
- 66: <https://www.iso.org/news/2017/01/Ref2154.html>
- 67: <http://www.flickrriver.com/photos/midcentarc/tags/retro/>
- 68-71: Προσωπικό αρχείο.
- 72: <https://www.ushmm.org/outreach/en/article.php?ModuleId=10007681>
- 73: <https://www.google.gr/maps?hl=en&tab=wl>
- 74: Christian Norberg – Schultz, *Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου: Για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα: 2009, σελ. 65.
- 75: Kenneth Frampton, *Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 89.*
- 76: <https://blog.doctoranytime.gr/glossary/agoraphobia/>
- 77: Christian Norberg – Schultz, *Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου...σελ. 208.*
- 78: Christian Norberg – Schultz, *Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου...σελ. 209.*
- 79-81: <https://www.archdaily.com/161116/london-aquatics-centre-for-2012-summer-olympics-zaha-hadid-architects/5015551528ba0d02f0000de3-london-aquatics-centre-for-2012-summer-olympics-zaha-hadid-architects-graphic-studies>
- 82: Kenneth Frampton, *Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 13.*
- 83: <http://www.nappertime.com/category/politics/>
- 84: <http://www.nybooks.com/daily/2016/05/09/grand-hotel-vicki-baum-eavesdropping-on-weimar/>
- 85: <https://loungeareview.com/lounges/klm-crown-lounge-25-ams-schengen/>
- 86: <https://www.tripsavvy.com/amsterdam-from-rotterdam-the-hague-airport-1456446>
- 87: <http://www.thefiscaltimes.com/2017/03/23/Why-Your-Plane-Tickets-May-Soon-Cost-More-and-What-You-Get-Returned>
- 88: Martha Rosler, "In the Place of the Public: Airport Series," 2011.

- 89: <https://www.git-security.com/topstories/security/upgraded-surveillance-izmir-international-airport-turkey>
- 90-93: Προσωπικό αρχείο.
- 94: <https://maninconstruction.wordpress.com/2014/10/29/day-2-why-bother/>
- 95: <http://www.atlasofplaces.com/twa-flight-center-eero-saarinen-associates>
- 96: <http://www.protagon.gr/themata/flashback/prosgeiws-sto-aero-dromio-tis-lefkwsias-43-xronia-meta-44341385495>
- 97: προσωπικό αρχείο.
- 98: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 320.
- 99: Christian Norberg – Schultz, Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου...σελ. 72.
- 100: Christian Norberg – Schultz, Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου...σελ. 188.
- 101: Christian Norberg – Schultz, Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου...σελ. 94.
- 102: <https://earlychurchhistory.org/daily-life/pleasure-gardens-in-the-ancient-world/indian-peasure-garden/>
- 103: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 287.
- 104: Kenneth Frampton, Μοντέρνα αρχιτεκτονική...σελ. 285.
- 105-106: Christian Norberg – Schultz, Genius Loci – Το πνεύμα του τόπου...2009, σελ. 19.
- 107: Venturi Robert, Brown Denise Scott, Izenour Steven, Learning From Las Vegas, MIT Press Ltd, 1972, σελ. 45.
- 108: <https://www.getyourguide.com/athens-l91/athens-airport-to-athens-hotels-shuttle-bus-service-t18671/>
- 109: <http://www.atlasofplaces.com/twa-flight-center-eero-saarinen-associates>
- 110: επεξεργασία εικόνας από: <https://www.airport-jfk.com/terminals.php>
- 111: <https://ny.curbed.com/2018/3/26/17164804/twa-hotel-eero-saarinen-jfk-airport>
- 112-113: <http://www.atlasofplaces.com/twa-flight-center-eero-saarinen-associates>
- 114-115: <https://www.archdaily.com/788012/ad-classics-twa-flight-center-eero-saarinen/57534af2e58ece5e7400029c-ad-classics-twa-flight-center-eero-saarinen-photo>
- 116-118: <http://www.atlasofplaces.com/twa-flight-center-eero-saarinen-associates>
- 119: <https://www.archdaily.com/788012/ad-classics-twa-flight-center-eero-saarinen/57534af2e58ece5e7400029c-ad-classics-twa-flight-center-eero-saarinen-photo>
- 120-121: <http://www.atlasofplaces.com/twa-flight-center-eero-saarinen-associates>

- 122: <https://www.archdaily.com/66828/ad-classics-twa-terminal-eero-saarinen/5037e40e28ba0d599b000290-ad-classics-twa-terminal-eero-saarinen-image>
- 123-126: <http://www.atlasofplaces.com/twa-flight-center-eero-saarinen-associates>
- 127: <http://florence20.typepad.com/renaissance/2008/10/jetblues-new-jfk-terminal-5.html>
- 128-129: <http://lcnyc.com/project/1-wtc-sales-office/>
- 130: <https://www.archdaily.com/885577/hotel-transformation-of-saarinens-twa-terminal-tops-out/5a344ebab22e38666000020f-hotel-transformation-of-saarinens-twa-terminal-tops-out-photo>
- 131-132: Manuel Cuarda, World Airports / Weltflughäfen, Junius Verlag, Hamburg: 2002, σελ.78
- 133: Φωτογραφία από Javier Ortega Figueiral.
- 134: <http://www.thejakartapost.com/travel/2016/04/08/things-to-do-in-southern-spain-explore-heritage-sites-tour-olive-oil-farms.html>
- 135-136: Manuel Cuarda, World Airports...σελ. 80
- 137: [Http://sevilla-airport.com/en](http://sevilla-airport.com/en)
- 138-139: Manuel Cuarda, World Airports...σελ.83.
- 140: <https://arc204spring15.wordpress.com/assignments/structural-analytique-precedents/>
- 141: <https://www.andalusien360.de/urlaub-reisen/sehenswuerdigkeiten/mezquita-in-cordoba>
- 142: <https://www.dreamstime.com/royalty-free-stock-image-airport-seville-spain-andalusia-image30358806>
- 143: <https://www.ruralidays.nl/blog/hoe-van-vliegveld-sevilla-naar-sevilla-centrum/>
- 144-145: Manuel Cuarda, World Airports...σελ.85.
- 146: <http://www.one-works.com/press/news/venice-tessera-environmental-impact-assessment>
- 147: <https://www.architonic.com/en/project/studio-architetto-mar-new-terminal-marco-polo-airport/5100588>
- 148: <https://www.videoblocks.com/video/skyline-and-view-of-venice-from-grand-canal-xqf-p52>
- 149: <http://buromilan.com/project/aerostazione-dellaeroporto-marco-polo-di-venezia-italia/>
- 150: <http://kusaka.co/venice-italy-travel/>
- 151-152: <http://oma.eu/projects/il-fondaco-dei-tedeschi>
- 153: <https://www.architonic.com/en/project/studio-architetto-mar-new-terminal-marco-polo-airport/5100588>



to-mar-new-terminal-marco-polo-airport/5100588  
154: <http://buromilan.com/project/aerostazione-dellaeroporto-mar-co-polo-di-venezia-italia/>  
155: <http://lalineadelhorizonte.com/revista/el-grandioso-arsenal-de-venecia/>  
156: Vittorio Savi, L'Architettura di Aldo Rossi, FrancoAngeli Edizioni, Milano, 1975.  
157: <http://buromilan.com/project/aerostazione-dellaeroporto-mar-co-polo-di-venezia-italia/>  
158-159: <https://www.architonic.com/en/project/studio-architet-to-mar-new-terminal-marco-polo-airport/5100588>  
160-161: <https://copperconcept.org/it/riferimenti/aerostazione-mar-co-polo-mestre-ve#&gid=1&pid=4>  
162: <https://www.architonic.com/en/project/studio-architet-to-mar-new-terminal-marco-polo-airport/5100588>  
163: <https://www.shutterstock.com/video/clip-20645314-stock-foot-age-venice-italy-may-k-footage-of-venice-marco-polo-airport-the-international-airport-of.html>  
164-165: <https://www.architonic.com/en/project/studio-architet-to-mar-new-terminal-marco-polo-airport/5100588>

Το αεροδρόμιο ως πύλη εισόδου





