

ПРОВИНЦИАЛЬНЫЕ АЭРОВОКЗАЛЫ ЭПОХИ СОВЕТСКОГО МОДЕРНИЗМА В СТАТУСЕ ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНЫХ МЕСТ

УДК 719:725.1:656.71(470)“195/197”

DOI: 10.24412/1998-4839-2021-2-92-105

И.М. Долинская, А.А. Токарева

Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия

Аннотация

Статья посвящена проблемам утраты таких уникальных объектов индустриального наследия, как провинциальные аэровокзалы, построенные между 1956 и концом 1970-х годов. Предпринята попытка, опираясь на мотивацию присуждения Притцкеровской премии 2021 года архитекторам, занимающимся реконструкцией и приспособлением аналогичных объектов, рассмотреть аэровокзалы как яркие примеры построек эпохи советского модернизма, проанализировать перспективы и возможности их музеефикации в случае присвоения им статуса достопримечательного места. В качестве примеров рассмотрены здания аэропортов Магадана, Комсомольска-на-Амуре и деревни Лопшеньга Архангельской области.¹

Ключевые слова: модернизм, достопримечательное место, аэровокзал, Магадан, Комсомольск-на-Амуре, Лопшеньга, музеефикация

SOVIET MODERNISM ERA PROVINCIAL AIR TERMINALS WITH THE ATTRACTIVE PLACES STATUS

I. Dolinskaia, A. Tokareva

Moscow Institute of Architecture (State Academy), Moscow, Russia

Abstract

The article is devoted to the problems of the loss of such unique objects of industrial heritage as provincial airport terminals built between 1956 and the end of the 1970s. An attempt is made, based on the motivation for awarding the Pritzker Prize in 2021 to architects engaged in the reconstruction and adaptation of similar objects, to consider airport terminals as vivid examples of buildings of the era of Soviet modernism and to analyze the prospects and possibilities of their museification in the case of assigning them the status of a landmark places. As examples, the buildings of the airports of Magadan, Komsomolsk-on-Amur and the village of Lopshenga in the Arkhangelsk region were considered.²

Keywords: modernism, landmark place, airport terminal, Magadan city, Komsomolsk-on-Amur city, Lopshenga village, museumfication

Притцкеровскиую премию 2021 года получили Анн Лакатон и Жан-Филипп Вассаль, основатели и владельцы существующего с 1987 года французского архитектурного бюро Lacaton & Vassal. Премию, которую вручают за совокупность произведений, авторы

¹ **Для цитирования:** Долинская И.М. Провинциальные аэровокзалы эпохи советского модернизма в статусе достопримечательных мест / И.М. Долинская, А.А. Токарева // Architecture and Modern Information Technologies. – 2021. – №2(55). – С. 92–105. – URL: https://marhi.ru/AMIT/2021/2kvart21/PDF/07_dolinskaia.pdf DOI: 10.24412/1998-4839-2021-2-92-105

² **For citation:** Dolinskaia I., Tokareva A. Soviet Modernism Era Provincial Air Terminals with the Attractive Places Status. Architecture and Modern Information Technologies, 2021, no. 2(55), pp. 92–105. Available at: https://marhi.ru/AMIT/2021/2kvart21/PDF/07_dolinskaia.pdf DOI: 10.24412/1998-4839-2021-2-92-105

которых демонстрируют яркий инновационный характер своих архитектурных идей, вручили тем, кто занимается в большинстве случаев реконструкцией, а лозунгом своего творчества сделали фразу «Никогда не сносить!». Им совершенно не важно, работают ли они со зданием, построенным в конце XIX века, или им предстоит решить проблемы реновации и капитального ремонта жилого дома, построенного на рубеже 1950-х и 1960-х годов на окраине Парижа (рис. 1, 2).



а)

б)

в)

Рис. 1. Жилой дом Тур Буа Ле Претр, Париж. Франция. Архитектор Раймон Лопес (Raymond Lopez), 1959–1960. Реконструкция. Архитекторы Lacaton & Vassal. 2013 год: а) фото начала 1960-х; б) фото середины 2000-х; в) фото 2013 года (б, в – фото Фредерика Дрюо (Frédéric Druot))



Рис. 2. Жилой дом Тур Буа Ле Претр, Париж. Франция. Реконструкция. Архитекторы Lacaton & Vassal. 2013 год. Детали. Фото 2013 года (фото – Фредерик Дрюо (Frédéric Druot))

В их профессиональной архитектурной реальности оба объекта равно достойны максимального сохранения и бережного отношения. И, может быть, «теплицы из бетона и

поликарбоната»³, укрывающие в себе оригинальные постройки и одновременно расширяющие их – это спорное и не очень долговечное решение. Но такой подход дает шанс подумать о том, какую ценность представляют для городов почти рядовые объекты эпохи модернизма, сформировавшие облик их срединных районов и окраинных территорий, неминуемо теряющие сегодня качество и внешние характеристики.

Анн Лакатон и Жан-Филипп Вассаль в своих работах вдумчивы, осторожны и очень тактичны. Это можно сказать и о реконструкции парижского Дворца Токио – высокого образца стиля ар-деко, построенного к Всемирной выставке 1937 года и приспособленного ими для Музея современного искусства, и о проекте реконструкции построенного в 1949 кораблестроительного ангара Halle AP2 в порту Дюнкерка под выставочный центр FRAC Nord – Французского регионального фонда современного искусства (рис. 3), и создании на его основе нового общественного пространства в городе.



Рис. 3. Музей FRAC Nord. Дюнкерк. Франция. Реконструкция 2013 – 2015. Архитекторы Lacaton & Vassal. Фото 2015 года

Этот исключительный на сегодняшний день опыт отношения к объекту индустриального наследия европейского модернизма, как к достопримечательному месту, открывает широкие перспективы переоценки подобных зданий послевоенного тридцатилетия во всем мире.

Российский – советский опыт освоения модернизма – это совершенно уникальный пласт проектов и построек, появившихся в конце 1950-х – середине 1970-х годов как единственно возможная реакция на «Закон об излишествах» – Постановление ЦК КПСС и СМ СССР № 1871 от 4 ноября 1955 года. Это постановление остановило развитие архитектуры «стиля нео-ампира победителей» и открыло архитекторам возможность вернуться к наследию Баухауза, идеям Ф.Л. Райта и советского конструктивизма. Это был момент, когда на фоне повсеместно и неотвратно разворачивавшейся массовой индустриальной жилой застройки при проектировании уникальных индивидуальных объектов архитекторами прилагались максимальные усилия для формирования нового языка архитектуры, ее стилистических характеристик и признаков. В каких-то проектах это были попытки максимально приблизиться к образцам конструктивизма, в каких-то – поработать с формой и образом по эталонам Ле Корбюзье. Признание заслуг и опыта

³ Фролова Н. Легкость и простота // Archi.RU: Сайт. – URL: <https://archi.ru/world/92671/legkost-i-prostota> (дата обращения 21.03.2021).

французских архитекторов дает возможность посмотреть на эпоху советского модернизма как на время поиска новой архитектурной выразительности и оценить пути работы с объектами, построенными между 1956-м и концом 1970-х годов, поставив вопрос о формировании иных подходов к архитектуре этого периода и признании ряда из них достопримечательными местами ценными для отечественного зодчества.

Речь идет, конечно, не об объектах массового домостроения и перспективах или бесперспективности работы с ними в современных условиях, хотя такой опыт – и реальный, и проектный, и концептуально-конкурсный уже есть. Речь идет об объектах культуры, отдыха, спорта, индустриальном наследии и объектах транспортной инфраструктуры, в ходе работы над которыми и формировался язык архитектуры того времени, переосмысливалось наследие русского авангарда, европейского функционализма и брутализма.

За прошедшие почти триста лет индустриального развития человечества был сформирован гигантский пласт промышленных зданий, единственным возможным назначением которых всегда считалось размещение в них производств и связанных с ними инфраструктурных и складских объектов. Расширение номенклатуры отраслей влекло за собой расширение типологии промышленных зданий, и, как следствие – типологии объектов их инфраструктуры. Постепенно, с переходом в постиндустриальный мир инновационных и энергосберегающих технологий все столкнулись с проблемой непрофильного постиндустриального использования выведенных из эксплуатации построек. Большая часть этого наследия не уникальна: построена по типовым и изначально не всегда интересным проектам, не несущим в себе ярких черт стиля и эпохи. Конечно, даже появление таких построек – это признак времени и подхода к промышленной архитектуре. И всегда встает вопрос о том, что стоит сохранить, а что не имеет никакой ценности? В поисках ответов в последние десятилетия в мире выработан целый ряд критериев, опираясь на которые можно, если не точно определить место того или иного объекта в системе ценной индустриальной застройки, то хотя бы, принадлежность к ней. Важнейшими из этих критериев, в том числе и в тех случаях, когда речь идет о зданиях, построенных по типовым проектам, являются, например, авторство архитекторов и инженеров в первоначальном проекте или экстраординарность истории, а не презентабельность, яркие черты стиля и эстетизм визуального восприятия. То есть, даже тогда, когда их уникальность основана не на их архитектурных качествах, а на истории их проектирования и строительства или их атрибуции тому или иному мастеру.

Еще в начале 1960-х годов группа английских энтузиастов подняла вопрос о сохранении памятников индустриального наследия, спасения их от нарастающей волны сноса и немотивированной реконструкции [3]. Это было началом очевидного понимания не только профессионалами, но и обществом важности социальной и экономической истории эпохи, выраженной через ее материализованное в промышленной и околопромышленной архитектуре воплощение. Но строительство лофтов и джентрификация путем создания арт-кластеров – это не всегда единственный и правильный путь. Особенно в тех случаях, когда стоит вопрос о перспективах сохранения индустриальных зданий, приспособление которых под такие цели невозможно в принципе. И дело не только в том, что советские провинциальные заводы-гиганты, некогда окруженные рабочими поселками, ставшими со временем малыми и средними моногородами, не могут быть их арт-пространствами, но и в том, что характер существующих построек может противоречить таким функциям. Хотя, если говорить о моногородах, то они сами, как ни печально это звучит, и являются памятниками, а точнее, – мемориалами эпохи.

Индустриальное наследие Советского Союза эпохи первых двадцати лет модернизма – это не только промышленные комплексы фабричных и заводских зданий, гидроэлектростанции, плотины и мосты. К этой же категории могут и должны быть отнесены автобусные и железнодорожные вокзалы, аэровокзалы и аэропорты. Все они в большей или меньшей степени являют собой проявление таланта архитектора, строго

выверенную технологию и в тех случаях, когда это необходимо и возможно, – полет инженерной мысли.

Их принято считать общественными зданиями или объектами транспортной инфраструктуры одновременно, но в силу своей строгой технологичности они, даже не будучи местами размещения производств, должны и могут считаться объектами именно индустриального наследия, точно так же, как ими считаются проходные, столовые, административные здания и лабораторные корпуса фабрик и заводов. И в этом ряду типологически двойственных объектов особое место занимают, безусловно, здания аэропортов и аэровокзалов – эти ворота в мир самого интенсивно развивающего свои наземные инфраструктуры и территории транспорта, постоянно наращивающего пассажиропоток, грузооборот и мощности. Здесь моральное и физическое старение инфраструктурных объектов, особенно представительских, не успевающих за интенсификацией и ростом, наступает гораздо быстрее, чем в каких бы то ни было других видах транспорта или производства.

На железнодорожных вокзалах и автостанциях время пребывания пассажиров сведено к минимуму, а пересадочный транзит, если исключить пересадку с пригородных электричек на поезда дальнего следования, практически, отсутствует. В то же время, аэровокзалы и аэропорты, вне зависимости от своей категории, должны быть готовы принять и транзитных и прямых пассажиров на несколько часов, обеспечив их комфорт, безопасность, организовать контроль людей и багажа в зоне прилета, пересадки и вылета. Несоответствие этих зданий последним современным требованиям почти автоматически выводит их из обихода, ставя вопрос о сносе и строительстве на их месте чего-то совершенно нового. И сейчас, на фоне анонсированной Министерством транспорта РФ еще 2018 году программы строительства и реконструкции шестидесяти одного аэропорта на территории Дальневосточного Федерального Округа⁴, неминуемо будут утрачены существующие в этом регионе здания аэропортов, построенные в 1960-х – 1970-х годах, имеющие, возможно, непреходящую архитектурную ценность. Одним из самых очевидных примеров такой уже состоявшейся утраты можно считать главное здание аэропорта «Магадан-56 км» (рис. 4а, б).



а)

б)

Рис. 4. Аэропорт «Магадан-56 км». Вид на аэровокзал и навигационную башню с юго-востока: а) фото лета 1971 года; б) фото середины 1960-х годов

Комплекс аэропорта «Магадан-56 км», построенного в 1960–1963 годах на 56-ом километре федеральной автомобильной дороги Р504 «Колыма», в Арманской

⁴ Марини В., Комарова В. 100 млрд. на посадку: как Минтранс построит 61 аэропорт на Дальнем Востоке / Газета РБК 27 апреля 2018. – URL: <https://www.rbc.ru/business/27/04/2018/5ae049689a79471da0a51a20> (дата обращения 30.03.2021).

долине вблизи рек Уптар и Хасын – важная часть истории Магаданской области. Главное здание аэровокзала представляло собой прекрасный образец архитектуры провинциального модернизма в его советском варианте эпохи индустриального домостроения, модернизма, несущего в себе очевидные признаки влияния модернизма европейского (рис. 4, 6). По информации, приведенной на сайте аэропорта, проект всего комплекса, включая здание аэровокзала, был выполнен в 52-ом отделении Центрального проектного института Министерства Обороны СССР между 1958 и 1960 годами⁵. Имена авторов проекта на сегодняшний день установить не удалось, но необходимо констатировать то, что здание построено в полном соответствии с философией функционализма – стиля, являющегося неотъемлемой частью европейского модернизма, одним из его ранних проявлений. Стиля, в котором, по словам Луиса Салливана, «Форма следует за функцией. Таков закон»⁶. Архитекторами была создана чистая геометрическая композиция из прямоугольного объема с парящей консолью далеко вынесенного навеса-козырька и сплошным остеклением главного фасада. Стеклопанельные стены зала ожидания, обращенные в две стороны – и на шоссе, открывая панораму окружающих сопот, и на летное поле, позволяли следить за движением самолетов, взлетающих и уходящих в небо на фоне гор (рис. 5а, б и рис. 7).



а)

б)

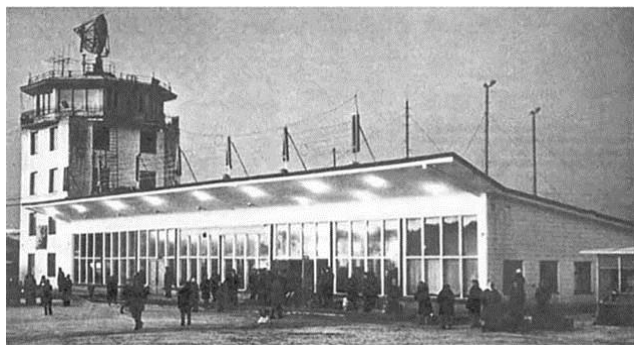
Рис. 5. Аэропорт «Магадан-56 км». Вид на аэровокзал и навигационную башню со стороны летного поля: а) выход на посадку. Фото конца 1970-х годов; б) вид на навигационную башню с северо-запада. Фото конца 1970-х годов

Страх авторов перейти грань «излишеств» не делает здание лапидарным, а свойственное времени отсутствие плавных линий не делает его угловатым, но позволяет судить о том, насколько свободно они владели приемами современной им архитектуры (рис. 6а). Даже самый поверхностный анализ говорит о том, что авторы проекта были знакомы с постройками и Пьера-Луиджи Нерви, и Ле Корбюзье, и тех, кто работал параллельно и одновременно с ними. В фасадном решении четко читается отсылка и к навесу, поднятому над входом в парижское здание ЮНЕСКО, построенное Нерви в 1958 году (рис. 6б), и к проекту здания Парламента в индийском Чандигархе, строившемуся в тот момент по проекту Корбюзье (рис. 6в). Не ускользнул, вероятно, от их внимания и навес, взмывший над трибуной римского стадиона Flaminio, построенного Нерви за год до здания ЮНЕСКО (рис. 6г).

⁵ Глушченко А.Г. Колымский хронограф. Часть 3. 1953-1965. – URL:

http://samlib.ru/g/glushenko_a_g/kolymskij_hronograf-03.shtml (дата обращения 30.03.2021).

⁶ Салливан Л. Высотные административные здания, рассматриваемы с художественной точки зрения // Цит. по: Мастера советской архитектуры об архитектуре. Избр. отрывки из писем, статей, выступлений и трактатов. В 2-х тт. Под общ. ред. М.Г. Бархина [и др.] Т. 1. – Москва, 1975. – 584 с. – С. 44–45.



а)



б)



в)



г)

Рис. 6. Фасадные решения: а) аэропорт «Магадан-56 км». Вид на аэровокзал и навигационную башню с юго-востока. Фото конца 1960-х – начала 1970-х гг.; б) вход в здание ЮНЕСКО в Париже. Архитектор П.-Л. Нерви. 1958 год. Фото начала 1960-х гг.; в) Здание Парламента. Чандигарх. Индия. Архитектор Ле Корбюзье. 1951–1965 гг. Фото начала 1970-х гг.; г) Навес над трибуной стадиона Flaminio, Рим, 1957–1959 годы. Фото 1965 года

И, если аналогии с работами Нерви могут рассматриваться только на уровне преемственности впечатлений, то аналогия с постройкой в индийском Чандигархе – столице штатов Харьяна и Пенджаб, – кажется вполне читаемой преемственностью линий и форм, воспринятых на уровне смыслов. И в том, и в другом случае речь шла о значимых объектах в региональных столицах – городах, построенных с нуля. И хотя в Магадане проектировалось не здание краевой администрации, а аэропорт, но эти воздушные ворота «столицы Колымского края» были едва ли менее важны и визуально значимы в иерархии городских объектов. При этом, климатические условия места: необходимость защитить людей от ветра и снега в зоне входа-выхода и дать дополнительный свет на площадку перед зданием, вероятно, позволили авторам с большей уверенностью обосновать необходимость такого навеса и совершить стилистический и образный прорыв.

К тому же, здание строили в тот момент, когда на фоне бесконечных районов индустриальной жилой застройки возрастала роль крупных общественных сооружений «с индивидуальным лицом», которые должны были придать этим районам своеобразие. В данном случае речь шла о поселке Сокол, проектировавшемся одновременно с аэропортом и строившемся на противоположной стороне Колымского шоссе (рис. 7а, б).



а)

б)

Рис. 7. Взаиморасположение поселка Сокол и Магаданского международного аэропорта «Сокол» им. В.С. Высоцкого (бывшего аэропорта «Магадан-56 км»): а) фото 2012 года; б) фото 2005 года

Несмотря на то, что в 1969 году были введены в строй новые дополнительные аэродромные сооружения [7, с.362], к началу 1970-х годов здание перестало справляться с постоянно возрастающим пассажиропотоком, а объекты наземные инфраструктуры – с грузооборотом и расширением географии полетов. Это потребовало полной реконструкции аэропорта, включая здание аэровокзала, которое в результате было просто уничтожено. Вне зоны реконструктивных мероприятий, выполненных по проекту хабаровского института «Дальаэропроект», оставалась только навигационная башня.

Новый аэровокзал, готовый принимать 400 пассажиров одновременно, и имевший пропускную способность 10 000 пассажиров в сутки, открылся 1 марта 1974 года [5, с.71]. Даже при сохранении идеи стеклянных стен, по-прежнему открывающихся на Колымскую трассу и на летное поле, новое здание представляет собой череду равновеликих объемов, лишенных каких бы то ни было стилистических характеристик, привязок и признаков (рис. 8б). Разбивающий эту вереницу параллелепипедов вертикальный объем лестничного блока, который, вероятно, должен был вступить в диалог и взаимодействовать с вертикалью навигационной башни, визуалью с ней не работает. В результате, комплекс, в силу своего предназначения открывающий город, оказался лишенным не только признаков стиля, но и читаемой пространственной артикуляции визуального ориентира и ансамбля-посредника между горными пейзажами и среднеэтажной застройкой поселков, расположенных вдоль трассы «Колыма». Но и это – тоже признак времени.



а)

б)

Рис. 8. Последствия реконструкции аэропорта: а) аэропорт «Магадан-56 км». Вид на аэровокзал и навигационную башню с юго-востока. Фото конца 1960-х – начала 1970-х гг.; б) Магаданский международный аэропорт «Сокол» им. В.С. Высоцкого (бывш. аэропорт

«Магадан-56 км»). Вид на аэровокзал со стороны привокзальной площади (фото В.А. Сергина, февраль 2014 г.)

Построенный по проекту того же института «Дальаэропроект» на несколько лет позже – в 1977 году, рассчитанный на меньший пассажиропоток и грузооборот (в 1991 году – в год пиковой нагрузки он принял и отправил 226 000 пассажиров и 1 088 тонн грузов), аэропорт совместного базирования Хурба Комсомольска-на-Амуре изначально тоже не имел никаких визуальных характеристик (рис. 9а). Подобный аэровокзал, лишенный каких бы то ни было читаемых архитектурных элементов, стилистических или пластических привязок к месту, мог появиться в любом среднем городе СССР. Однако к началу 1980-х годов на обращенной к летному полю стене одного из блоков пассажирского терминала появилось мозаичное панно – характерная для города декоративная деталь (рис. 9б). Это не решило проблему пространственной и композиционной выразительности, но создало визуально-преемственный ряд восприятия аэропорта как объекта, неотъемлемого от Комсомольска, где мозаичные панно на торцах жилых и стенах общественных зданий – одна из важных черт городской художественной традиции (рис. 10).



Рис. 9. Аэропорт Хурба Комсомольска-на-Амуре. Вид со стороны летного поля: а) фото 1979 года; б) фото 2020 года



Рис. 10. Комсомольск-на-Амуре. Мозаичные панно. Фото 2013 года: а) жилой дом, Магистральное ш. 13/6; б) Дом Молодежи; в) жилой дом, Магистральное ш. 15/7

Потеря здания магаданского аэровокзала 1960-х годов безвозвратна. После лишения в январе 2020 аэропорта Хурба лицензии, неминуемо встает вопрос об утрате еще одного объекта транспортной инфраструктуры времени советского модернизма. Не такого яркого, как первый аэровокзал «Магадан-56 км», но, тем не менее, несущего в себе признаки стиля и память места. Любой аэровокзал, построенный 50 лет назад, сегодня не справляется ни с возросшим пассажиропотоком, ни с требованиями к безопасности, ни с организацией комфортных условий для пассажиров и экипажей. И это – нормальная

ситуация для абсолютного большинства аэропортов мира. Каким-то из них удается сохранить первоначальные здания аэровокзалов, сделав их частью наземной инфраструктуры, но большинству – нет. И когда речь идет о реорганизации аэропорта и превращении его в современную воздушную гавань, то едва ли не единственный возможный путь сохранить здание – это превращение его в музей. В музей техники или центральный объект музейного комплекса авиации, который может быть создан в примыкающей к нему части аэропорта, тоже не отвечающей современным требованиям, и нуждающейся в реорганизации.

И такой опыт в России есть: в 2020 году музейно-этнографический комплекс «Воздушные гавани Белого моря» был создан на базе музеефицированного деревянного здания действующего на Онежском полуострове аэропорта деревни Лопшеньга (рис. 11), несущего в себе характерные черты традиционных построек Русского Севера, одного из семи сохранившихся и действующих деревянных аэропортов Архангельской области – редких образцов деревянной индустриальной архитектуры 1960-х – 1970-х годов, большая часть которых давно заменена аэропортами «контейнерного типа»⁷.



а)

б)

Рис. 11. Деревянный аэропорт в деревне Лопшеньга Архангельской области: а) фото Т.А. Соловьевой 1980-х годов; б) фото 2019 года

Такие решения – не только путь сохранения и включения в социокультурный оборот индустриальных построек провинциального советского модернизма, это путь создания новых якорных объектов и связанных с ними общественных пространств – новых районных, областных, региональных центров притяжения, столь необходимых и востребованных в современной жизни, – центров, структура и инфраструктура большей части которых изначально, – в силу масштаба первоначальной функции, приспособлена к соблюдению социальной дистанции на фоне возможности принятия туристических потоков.

Все вышесказанное позволяет сделать вывод о том, что сама суть зданий аэровокзалов подразумевает их периодическую замену, но их ценность как объектов архитектуры советского модернизма вынуждает задуматься о том, какая судьба должна быть им уготована после того, как они будут выведены из эксплуатации? Какой диапазон функций может быть предложен для них? Каковы могут быть их роль и место в формировании систем новых общественных пространств и социально значимых для того или иного региона градостроительных каркасов? В любом случае работа с подобными объектами должна начинаться с их подробного анализа. Необходимо определить, насколько, будучи

⁷ Вторая жизнь деревянного аэропорта в деревне Лопшеньга // RATA News. Ежедневная электронная газета. 06.05.2019. – URL: https://ratanews.ru/news/news_6052019_14.stm (дата обращения 04.04.2021).

типичными и, в большинстве случаев, типовыми постройками своего времени, каждый из них является исключением, и с чем эта исключительность связана? Является ли она ответом на необходимость строить в определенных климатических условиях, или это – результат взаиморасположения аэропорта и близлежащего к нему города, гор, моря или иных исключительных ландшафтов, требующих «включения в интерьер» и объемно-пространственной и композиционной реакции? В каждом случае такая постройка должна рассматриваться как прямое отражение архитектурных идей и строительных возможностей своего времени. И именно это делает ее достопримечательным местом.

При этом следует иметь в виду и то, что не меньшего внимания со стороны профессионального сообщества заслуживают и другие категории аналогичных типологически двойственных объектов, которые упоминались в работе. Это автобусные и железнодорожные вокзалы. Им не свойственно быстрое технологическое старение, требующее периодической замены зданий. С этой точки зрения они обладают гораздо большим запасом функциональной прочности. Утраты тех или иных из них так же невозможны, как и в тех случаях, когда сносятся аэровокзалы. А это влечет за собой необходимость распространения статуса достопримечательного места и на эти постройки, ибо их разрушение, в силу большего распространения, оставит белые пятна в истории советской и российской архитектуры куда более значительные, чем уничтожение инфраструктурных объектов аэропортов.

Источники иллюстраций

Рис. 1, 2. Фролова Н. Образцовый капремонт // Archi.RU: Сайт. – URL:

<https://archi.ru/world/39614/obrazcovyi-kapremont> (дата обращения 04.04.2021).

Рис. 3. Ghinitoiu, Laurian. Музей FRAC NORD в Дюнкерке, Франция // ReDeveloper.ru:

Портал. 16 ноября 2013. – URL: [https://redeveloper.ru/redeveloperskie-](https://redeveloper.ru/redeveloperskie-proekty/realise_actual/muzey-fracv-dyunkerke-frantsiya/)

[proekty/realise_actual/muzey-fracv-dyunkerke-frantsiya/](https://redeveloper.ru/redeveloperskie-proekty/realise_actual/muzey-fracv-dyunkerke-frantsiya/) (дата обращения 21.03.2021).

Рис. 4а. Аэропорт Магадан. Фотографии прошлого // Pastvu.com: Retro View of Mankind's Habitat. – URL: <https://pastvu.com/p/673975> (дата обращения 30.03.2021).

Рис. 4б. Безнурова Е.А., Райзман Д.И. Воздушные ворота Колымы. Международный аэропорт «Магадан». – Магадан: Охотник, 2011. – С. 36.

Рис. 5а. Безнурова Е.А., Райзман Д.И. Воздушные ворота Колымы. Международный аэропорт «Магадан». – Магадан: Охотник, 2011. – С. 48.

Рис. 5б. Аэропорт Магадан. Фотографии прошлого // Pastvu.com: Retro View of Mankind's Habitat. – URL: <https://pastvu.com/p/163062> (дата обращения 30.03.2021).

Рис. 6а, 8а. Фото дня – MagadanMedia // Медиахолдинг PrimaMedia. – URL:

<https://magadanmedia.ru/time/photo/329/> (дата обращения 30.03.2021).

Рис. 6б, 6г. Божко О. Пьер-Луиджи Нерви: Архитектура как вызов // Интерьер + Design май 2019. – URL: <https://www.interior.ru/architecture/ssvnn9pboktfes5urvg-pier-luidzhi-nervi-arhitektura-kak-vizov.html> (дата обращения 30.03.2021).

Рис. 6в. Троицкая М. Чандигарх – город в Индии, который с нуля построили Ле Корбюзье и Пьер Жаннере. Модернистская архитектура в предгорьях Гималаев // Perito Burrito. Сайт. – URL: <https://perito-burrito.com/posts/india-chandigarh> (дата обращения 30.03.2021).

Рис. 7а, 8б. Международный аэропорт Магадан. Официальный сайт // Аэропорт. – URL: <http://airport-magadan.ru/ajeroport/o-kompanii/nasha-istorija/> (дата обращения 31.03.2021).

Рис. 7б. Безнурова Е.А., Райзман Д.И. Воздушные ворота Колымы. Международный аэропорт «Магадан». – Магадан: Охотник, 2011. – С. 56–57.

Рис. 9а. Аэропорт Комсомольска-на-Амуре // Это Retro. Портал. – URL:

<https://www.etoretro.ru/pic145369.htm> (дата обращения 04.04.2021).

Рис. 9б. У аэропорта Комсомольска-на-Амуре отозвана лицензия Росавиации //

Информационно-аналитический портал Yakutiaprime.ru 24.01.2020. – URL:

<http://yakutiaprime.ru/dalniy-vostok/25116> (дата обращения 04.04.2021).

Рис. 10а, 10б, 10в. Коростелев Д. Прогулка по Комсомольской набережной Амура // LiveJournal. – URL: <https://dkphoto.livejournal.com/317478.html> (дата обращения 04.04.2021).

Рис. 11а, 11б. Бородин А. В Лопшеньге к открытию готовится аэропорт-музей // Клубсми.рф. Архангельский территориально-издательский центр. – URL: <https://клубсми.рф/?news=8279&start=90> (дата обращения 04.04.2021).

Литература

1. Безнурова Е.А. Воздушные ворота Колымы. Международный аэропорт «Магадан» / Е.А. Безнурова, Д.И. Райзман. – Магадан: Охотник, 2011. – 100 с.
2. Зайцева А.И. Анализ опыта сохранения и речедевелопмента объектов индустриального наследия / А.И. Зайцева, О.А. Брель, Ф.Ю. Кайзер // Общество. Среда. Развитие (Terra Humana). – 2018. – № 4(49). – С. 77–82.
3. Запарий В.В. К вопросу об индустриальном наследии и его сохранении // Известия УрФУ. Серия 1. Проблемы образования, науки и культуры. – 2012. – № 3(104). – С. 185–195. – URL: <https://elar.urfu.ru/bitstream/10995/21095/1/iurp-2012-104-24.pdf> (дата обращения 04.04.2021).
4. Иконников А.В. Архитектура XX века. Утопии и реальность. – Москва: Прогресс-традиция, 2002.
5. Историческая хроника Магаданской области: 1973-1990. События и факты. Ред. В.П. Печёвый и др. – Магадан: Охотник, 2013. – 528 с.
6. Кудрявцев А.П. Стратегия сохранения и развития исторического наследия РФ. Перечень проблем и направление решения // Academia. Архитектура и строительство. – 2016. – № 1. – С. 5–16.
7. Лукин И.И. Первостроители: Из истории строительства на Крайнем Северо-востоке СССР. – 2-е изд. – Магадан: Книжное издательство, 1987. – 382 с.
8. Мастера советской архитектуры об архитектуре. Избр. отрывки из писем, статей, выступлений и трактатов. В 2-х тт. Под общ. ред. М.Г. Бархина [и др.] Т. 1. – Москва, 1975. – 584 с.
9. Рыженков А.А. Особенности, факторы и угрозы перспективного социально-экономического развития прибрежных территорий Архангельской области // Ежемесячный научный журнал Региональные проблемы преобразования экономики. – 2020. – № 6. – С. 40–48. DOI:10.26726/1812-7096-2020-06-40-48. – URL: <http://www.rppe.ru/new/index.php/rppe/article/view/1533> (дата обращения 04.04.2021).
10. Фахрутдинова И.А. Архитектура общественных зданий периода советского модернизма как актуальная тема исследования регионального наследия (60-80 гг. 20 в.) / И.А. Фахрутдинова, Д.Д. Ефимов // Известия КГАСУ. – 2016. – № 2(36). – С. 64–71. URL: https://izvestija.kgasu.ru/files/2_2016/64_71_Fakhrutdinova_Efimov.pdf (дата обращения 21.09.2020).
11. Якушенко О.В. Советская архитектура и Запад: открытие и ассимиляция западного опыта в советской архитектуре конца 1950-х – 1960-х годов // Laboratorium: Журнал социальных исследований. – 2016. – № 8(2). – С. 76–102.

References

1. Beznutrova Ye.A., Rajzman D.I. *Vozdushnyje vorota Kolymy. Mezhdunarodnyj aeroport «Magadan»* [Kolyma air gates. International airport "Magadan"]. Magadan, 2011, 100 p.
2. Zaitceva A.I., Brel O.A., Kajzer F.Yu. *Analiz opyta sokhraneniya i redevelopment ob'ektov industrialnogo nasledija. Obzchestvo. Sreda. Razvitije (Terra Humana)* [Analysis of the experience of preserving and redeveloping industrial heritage sites. Society. Wednesday. Development (Terra Humana)]. 2018, no. 4(49), pp. 77–82.
3. Zaparij V.V. K voprosu ob industrialnom nasledii i yego sokhranении. *Izv. UrFU. Serija 1. Problemy obrazovaniya, nauki i kultury* [On the issue of industrial heritage and its preservation. Izvestiya UrFU. Series 1. Problems of education, science and culture]. 2012, no. 3(104), pp. 185–195.
4. Ikonnikov A.V. *Arhitektura XX veka. Utopii i real'nost'* [Architecture of the twentieth century. Utopias and reality. Vol.I]. Moscow, 2001, 656 p.
5. *Istoricheskaja khronika Magadanskoj oblasti: 1973-1990. Sobytiya i fakty* [Historical chronicle of the Magadan region: 1973-1990. Events and facts. Ed. V.P. Pechevy, etc.]. Magadan, 2013, 528 p.
6. Kudriavtcev A.P. *Strategija sokhraneniya i razvitija istoricheskogo nasledija RF. Peretchen' problem i napravlenije reshenija. Academia. Arkhitektura i stroitelstvo* [Strategy for the preservation and development of the historical heritage of the Russian Federation. List of problems and direction of solution. Academia. Architecture and construction.]. 2016, no. 1, pp. 5–16.
7. Lukin I.I. *Pervostroiteli. Iz istorii stroitelstva na Krajnem Severe SSSR. 2-e izd* [First Builders: From the History of Construction in the Far North-East of the USSR]. Magadan, 1987, 382 p.
8. *Mastera sovetskoj arhitektury ob arhitekture. Izbr. otryvki iz pisem, statej, vystuplenij i traktatov* [Masters of Soviet architecture about architecture. Elected. excerpts from letters, articles, speeches, and treatises. In 2 vol. M.G. Barkhin]. Moscow, 1975, 584 p.
9. Ryzhenkova A.A. *Osobennosti, factory i ugrozy perspektivnogo sotcialno-economiticheskogo razvitija pribrezhnykh territorij Arkhangel'skoj oblasti. Yezhemesiachnyi nauchnyi zhurnal Regionalnyje problemy preobrazovaniya ekonomiki* [Features, factors and threats to the prospective socio-economic development of the coastal territories of the Arkhangelsk region. Monthly scientific journal Regional problems of economic transformation]. 2020, no. 6, C. 40–48. DOI:10.26726/1812-7096-2020-06-40-48. Available at: <http://www.rppe.ru/new/index.php/rppe/article/view/1533>
10. Fakhruddinova I.A., Yefimov D.D. *Arkhitektura obzchestvennykh zdaniy perioda sovetskogo modernizma kak aktual'naja tema issledovaniya regional'nogo nasledija (60-80 gg. 20 v.)* [The architecture of public buildings of the period of Soviet modernism as a topical topic in the study of regional heritage (60-80s of the 20th century)]. 2016, no. 2(36), pp. 64–71. Available at: https://izvestija.kgasu.ru/files/2_2016/64_71_Fakhruddinova_Efimov.pdf
11. Yakushenko O.V. *Sovetskaja arhitektura i Zapad: otkrytiye i assimiliatsiya zapadnogo opyta v sovetskoj arhitekture kontca 1950-h – 1960-h godov* [Soviet Architecture and the West: Discovery and Assimilation of Western Experience in Soviet Architecture of the Late 1950s - 1960s. Laboratorium: Journal of Social Research]. 2016, no. 8(2), pp. 76–102.

ОБ АВТОРАХ**Долинская Ирина Марковна**

Профессор кафедры «Градостроительство», Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия
e-mail: idolinskaya@yandex.ru

Токарева Ангелина Аркадьевна

Магистр архитектуры, Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия
e-mail: angelok_to@mail.ru

ABOUT THE AUTHORS**Dolinskaia Irina**

Professor of the Department of Urban Planning, Moscow Institute of Architecture (State Academy), Moscow, Russia
e-mail: idolinskaya@yandex.ru

Tokareva Angelina

Master of Architecture, Moscow Institute of Architecture (State Academy), Moscow, Russia
e-mail: angelok_to@mail.ru