



ПЕРВЫЕ ВОЗДУШНЫЕ ВОРОТА ЛЕНИНГРАДА

Торжественное открытие Ленинградского аэропорта Гражданского Воздушного Флота (ГВФ) состоялось 1 июля 1932 года. Первоначально в качестве аэровокзала использовалось небольшое деревянное здание, в котором производилось обслуживание пассажиров, а также располагались персонал и метеослужба. Однако уже тогда было понятно, что оно не справляется с пассажирскими и грузовыми потоками всех авиалиний и уж тем более не является художественным архитектурным сооружением союзного значения. Ленинграду нужна была новая воздушная гавань.

В 1935 году Ленинградский союз советских архитекторов по поручению Северного управления Аэрофлота провёл конкурс на составление проекта аэровокзала Ленинградского аэропорта. В общих указаниях к заданию подчёркивалось, что здание должно не только предоставлять максимальные удобства для пассажиров и обслуживающего персонала, но и отражать политические, экономические и культурные достижения СССР через своё архитектурно-художественное оформление (скульптура, барельефы, облицовка из естественного камня, мрамор, дерево и т.д.).

На конкурс, итоги которого подводились в феврале 1936 года, поступило 33 проекта, всего было присуждено семь премий. Однако очень скоро оказалось, что принять к постройке ни одну из премированных работ нельзя — уже 1 марта в газете «Ленинградская правда» была опубликована статья «Какофония в архитектуре», в которой все они подверглись жесточайшей критике. Поэтому Северное управление ГВФ обратилось к проекту своих штатных архитекторов Г. В. Майзеля и Е. Я. Витенберга, которые не участвовали в конкурсе, поскольку был заказным (фото 1). Согласно архивным источникам, будущий аэровокзал представлял собой монументальное двухэтажное здание длиной в 60 и шириной в 50 метров, облицованное камнем и укреплённое колоннадами, с пассажирским залом, отделанным скульптурой и живописью. Работа закипела!

В сентябре 1937 года «Архитектурная газета» сетовала на то, что ни Аэрофлот, ни авторы проекта новых воздушных ворот Ленинграда не знают, как же они будут выглядеть окончательно. Сметы на строительство здания постоянно пересматривались из-за стремления к упрощению его архитектурно-художественного решения. Кирпичная кладка была окончена, ниши для барельефов оставлены, однако все скульптурные,

живописные и мраморные работы были вычеркнуты из очередной сметы.

А дальше и вовсе началась «чёрная полоса». 4 декабря 1937 года Генриха Владимировича Майзеля арестовали, а 5 января 1938 года архитектор был расстрелян. Из сообщений периодической печати и документов исчезли все упоминания о строительстве аэровокзала.

Лишь два года спустя в титульных списках и планах капитального строительства СУ ГВФ на 1940 год появляется информация о том, что аэровокзал Ленинградского

аэропорта по-прежнему остаётся переходящим объектом и что его окончание является остройшей необходимости, поскольку вводимое в эксплуатацию правое крыло только частично решает проблему нормальных условий использования здания. Однако исследование архивных документов и сообщений периодической печати позволяет сделать следующий вывод:

до начала Великой Отечественной войны открытие новой воздушной гавани так и не состоялось. В 1941 году Ленинградский аэропорт был перебазирован на аэродром «Смольный» (в документах встречаются также варианты «Смольное» и «Смольная»), расположенный к северо-востоку от города, в районе Ржевки, а здание аэровокзала осталось ждать его возвращения.

До недавнего времени считалось, что первые воздушные ворота нашего города были построены в 1951 году по проекту архитекторов А. И. Гегелло, Н. Н. Лансере, Л. Н. Ротинова и Ф. П. Шелоумова. Однако теперь это утверждение может быть оспорено. Во-первых, факт наличия в Ленинградском аэропорту здания аэровокзала, подвёдённого под крышу ещё до войны, подтверждается кадрами немецкой аэрофотосъёмки 1942 года, которую можно найти

в Интернете на сайте www.warfly.com. Во-вторых, в фондах Объединённого музея гражданской авиации в Санкт-Петербурге хранится фотография, датированная 1947 годом, на которой изображена воздушная гавань, возведённая по проекту расстрелянного архитектора СУ ГВФ Генриха Владимировича Майзеля (фото 2).

Даже беглого взгляда на неё достаточно, чтобы понять — перед нами здание нынешнего терминала Пулково-2, частично повреждённое за годы войны. На эскизе же, подписанном Александром Ивановичем Гегелло, указан более поздний год — 1948. Изучение архивных документов также позволяет с уверенностью говорить, что упомянутый коллектив архитекторов разработал проект реконструкции довоенного здания, которая продолжалась с 1947 по 1951 годы, а не строительства нового.

При этом интересно отметить, что в процессе восстановления его планировали передать Управлению аэропорта, лишь временно приспособив под аэровокзал, однако на совещании комиссии по пересмотру проектов и смет, состоявшемся 29 июня 1950 года, зданию было окончательно возвращено первоначальное предназначение.

Поскольку помещения аэровокзала Ленинградского аэропорта вводились в эксплуатацию постепенно, торжественное открытие новых воздушных ворот города так и не состоялось. Достаточно быстро стал очевидным тот факт, что и это здание, как некогда его деревянный предшественник, не справляется со всей возрастающими объёмами перевозок. Поэтому в 1962 году слева от аэровокзала был построен первый пассажирский павильон по проекту архитектора А. А. Кэрху, а в 1968 — второй, справа от него. Сорок лет спустя они были перестроены и приобрели свой современный вид.

25 апреля 1973 года у подножия Пулковских высот был введён в эксплуатацию новый аэровокзальный комплекс Ленинградского аэропорта (архитектор А. В. Жук), куда перевели линии, обслуживающие пассажиров, летавших по Советскому Союзу, а в старом здании остались международные рейсы.

Согласно архивным документам, с 1 января 1974 года Ленинградский аэропорт получил официальное название «Пулково». Таким образом, новый аэровокзал превратился в терминал «Пулково-1», а старый — в Пулково-2. Последний прекратил операционную деятельность по обслуживанию пассажиров 27 марта 2014 года. В настоящий момент в нём размещается центр деловой авиации.

Аriadна Маркелова,
научный сотрудник Объединённого музея авиации в Санкт-Петербурге,
исследователь архитектуры,
краевед

