



ARCHITECTURE OF ISRAEL
ADRIKLOT ISRAELIT

NO. 63

architecture of israel quarterly

ISSN-0 792-1268

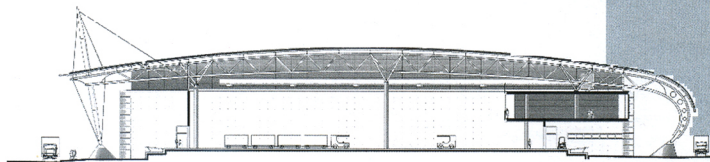
11/2005

www.aiq.co.il

Visitors' Center, Jerusalem. Architect: Eliav Nahlieli. Glass works: Jeremy Langford

מרכז המבקרים ליד הכותל, העיר העתיקה, ירושלים
אדריכל: אליאב נחליאלי. עבודות זכוכית: ג'רמי לנגפורד

מחיר החוברת: 55 שקלים
טלפון למנויים: 03-6471133



תחת קורת הגג המרחבי

ממבני התמך של נתב"ג לשדירה בקריית שדה התעופה

מבני התמך של נמל התעופה בן גוריון הם חלק אינטגרלי של פרויקט נתב"ג 2000. במרכזו, טרמינל 3 שהחליף את טרמינל 1 כנמל התעופה הבינלאומי של ישראל. הכנת תוכניות הבינוי ובכלל זה הפרוגרמה והעיצוב התדמיתי של המבנים, הוכנו על ידי אמיר מן-עמי שוער אדריכלים, שביצעו גם את תכניות העבודה של בנין התפעול המרכזי.

כיוון שהפירוט האדריכלי בוצע בפועל על ידי מספר משרדי אדריכלים, היה צורך לגבש קוד תכנון אחיד, שיאפשר מצד אחד חופש ביטוי, וימנע מצד שני כאוס אדריכלי. העיקרון המנחה התבסס על איחוד מספר פונקציות תחת קורת גג אחת. מתוך הנחה שמבני השדה נחווים גם מן האוויר, נעשה שימוש גורף בגגות מרחביים, המקנים למבנה חזות אווירודינמית.

מתחם A הבניין התפעולי הראשי.
בעמוד השמאלי: מבט מכיוון מזרח.
אדריכלים: אמיר מן-עמי שוער אדריכלים ומתכנני ערים.





The main operational structure - east facade.
Architects: Amir Mann-Ami Shinar.

מתחם C - הסעדת העובדים.

תכנון: שרמן פוטש אדריכלים בע"מ.

מתחם D - מבנה משרדים להשכרה.

תכנון: אדם מזור-אלי פירשט אדריכלים ומתכנני ערים.

מתחם F - מחסן סחורות קרקעי ומרכז טיפול

לאוטובוסים.

תכנון: צבי מוססקו אדריכלים.

מתחם G - שערי הכניסה לשני אזורי התמך.

תכנון ראשוני: דני נוימן אדריכלים.

תכנון סופי: צבי מוססקו אדריכלים.

עקרונות התכנון

עקרונות התכנון של מבני התמך מודגמים בעיקר בשלושה מבנים: המתחם התפעולי הראשי, מרכז התחזוקה והמחסן, ובניין ההסעדה של העובדים.

מתחם A - המבנה התפעולי הראשי

מטבע הדברים, האינטרפרטציה ההדוקה ביותר של קוד התכנון באה לידי ביטוי במבנה זה, שתוכנן על ידי משרד מן-שנער. המבנה הגדול ביותר באזור התמך נבנה

מבני התמך, כשמש, נועדו לספק אכסניה לפעילויות התפעול והתחזוקה של נתבי"ג. מיקומם בשני אזורים החובקים את הטרמינל החדש ממזרח וממערב, מקנה להם מימד תוחם וייצוגי. בהתאם לכך, הגישה שאומצה, ייחודית בקנה מידה בינלאומי. בעוד שבמרבית שדות התעופה בעולם מבני התמך בנויים כמענה נקודתי ופזורים בשטח במבנים פשוטים, בנתבי"ג הם זכו למעמד מיוחד, שקיבל משנה חשיבות בתפיסתם כ"סביבת העבודה של אלפי עובדים המעבירים בה את מרבית חייהם במשמרות.

בניגוד לתפיסת התכנון הליניארית שגרמה להארכת מסלולי התנועה במבני הטרמינל, הפרוגרמה של מבני התמך התמקדה בריכוזיות, תוך קיצור תנועת כלי התפעול, שינוע המטענים, וניוד העובדים.

לצורך זה, אזורי התמך המשתרעים על שטח כולל של 1,000 דונם בהם כ-400,000 מ"ר בנויים, רוכזו בחמישה מתחמים:

מתחם A - מתחם התפעול הראשי.

תכנון: אמיר מן - עמי שנער אדריכלים ומתכנני ערים.

מתחם B - מרכז תחזוקה, המחסן הראשי של ר.ש.ת.

(רשות שדות התעופה), ורחבת קבלני חוץ.

תכנון: אורי שטרית אדריכלים ומתכנני ערים.

SUPPORTING BUILDINGS AT BEN GURION AIRPORT

FROM HOVERING ROOFS TO THE RESTAURANT ON THE BOULEVARD

The supporting structures at Ben Gurion Airport are an integral part of the BGA 2000 project. At its center is Terminal 3 that replaced Terminal 1 as the international flight terminal. The masterplan, which dictated the architectural language, was prepared by Mann-Shinar Architects, who also carried out the detailed working plans of the main operational building.

Since the architectural detailing was carried out by several firms, there was a need to establish a uniform planning code, which would permit a certain degree of artistic expression while preventing architectural chaos. Under the guiding principle, several functions were concentrated under one roof. Keeping in mind that airport structures are also experienced from the air, the programme outlined three-dimensional metal roofs to provide an aerodynamic hi-tech image.

Supporting structures, as indicated by their name, are intended to provide space for all the operational and maintenance aspects of the airport. Their location in two regions surrounding the new terminal from east and west lend them a frame-like nature, and thus a representational function. Accordingly, the design approach is unique on an international scale. While in other airports supporting structures are scattered throughout, in rather simple structures, in Ben Gurion they receive special stature. This is, in part, due to their having been perceived as a working environment for thousands of people who spend most of their days there in round-the-clock shifts.

As opposed to the linear programme which lengthened the movement paths in the terminal building, the programme in the supporting structures emphasized concentration, striving to shorten the movement of operational vehicles, handling of cargo and traveling of workers.

Consisting of 1000 dunams, of which 400,000 sq.m. are builtup area, the supporting area has been divided into five domains:

Domain A - Main operational structure.
Design: Amir Mann-Ami Shinar Architects.

Domain B - Maintenance center, the main IAA (Israel Airports Authorities) storehouse and contractor shed.
Design: Uri Shetrit Architects.

Domain C - Employees' dining facility.
Design: Sherman-Potash Architects.

Domain D - Office building for lease.
Design: Mazor-First Architects.

Domain F - Ground level storage and bus maintenance center.
Design: Zvi Musasko Architects.

Area G - Eastern and western entrance gates.
Preliminary design: Dan Neuman Architects.
Final design: Zvi Musasko Architects.

The design principles of the programme are clearly realized in domains A, B, & C.

DOMAIN A – MAIN OPERATIONAL AREA

Naturally, the clearest interpretation of the planning code is expressed in this building, which was planned by Mann-Shinar. The huge structure (700x100 m.) was built as a long shed covering several sub-buildings and open spaces.

The fact that the structure borders on Terminal 3 at the end of the runway, establishes it as a transfer gate between the airside and the landside. The structure is organized along an inner street from which the different units branch out. In each independently operating unit there is an inner courtyard, the center of which is a circular stairwell interconnecting all its activities. Common functions, such as the club and meeting rooms, are located at the end of the "street" in a glazed area overlooking the runway and the terminal structures. Other sections are devoted to the duty free storage, a fire station, a gas station, and an air-mail sorting area at the north end.

AREA B – MAINTENANCE SPACE, MAIN IAA STOREHOUSE AND CONTRACTOR SHED.

The maintenance building is located east of the operations building, near the approachway to the terminal. Although the plan was based on a dictated code, its details exemplify the freedom of choice it was given. As with the operations building, this building is also organized along an inner street, while interior courtyards separate the distinct branches.

Since the west section of the building borders on the flight courses, all the operations functions face it, while the stationary ones face east near the main parking lot. The beauty spots of the building are the supporting beams, the cylinder entrances to the operations branches, and the well-lit aluminum cover on the upper floor.

AREA C – THE CENTRAL DINING FACILITY

This building includes a duplex dining hall and a modern kitchen which can supply 6000 meals throughout the day.

Located at the east section of the supporting structures, this building illustrates an extreme interpretation of the aerodynamic motif. The three dimensional roof creates a sealed arch facing west, while emphasizing the entrance that opens onto an east square. The aerodynamic motif is also manifested in the upper dining hall, where "gliding" acoustical elements cover the ceiling.

AIRPORT CITY

One of the interesting outcomes of the supporting areas' design code is its influence on the neighboring Airport City. Located east of the airport, the new private enterprise includes office buildings and logistic structures for lease. Contributing to the migration of the design code are the proximity to the airfield, and the fact the Mann-Shinar office was hired to design a commercial complex and recreation boulevard for the thousands of employees.

The boulevard was designed as an abstract carpet along which are scattered three transparent restaurants, water canals, wood and stone surfaces, grass and greenery. The anchor of the boulevard is an office structure composed of 4 separate units, in a manner resembling the supporting structures. Each unit has its entrance, yet they are all linked by bridges. Like the supporting structures, this building has round skylights letting in solar spotlights which add a dynamic dimension. It is noteworthy that the hovering roofs which appeared in previously planned buildings of Mann-Shinar are naturally used in Airport City, becoming an identifiable connecting motif.

SAGRA RESTAURANT

The first restaurant completed along the boulevard is an encouraging example of the use of architectural qualities benefitting interior design. Following the success of phase one, this enterprise will probably be a lively center functioning throughout the day, as with the Science Park in Rehovot or Ezorim Park in Petah Tikvah.

See illustrations ahead



השער המזרחי.
תכנון ראשוני: דני נוימן אדריכלים.
תכנון סופי: צבי מוססקו אדריכלים.

The east gate.
Architects: Dan Neuman (preliminary plans)
Musasko Architects (final plans).