



## **“σαΐτα πολιτισμού και η μνήμη μιας εποχής”**

κέντρο τεχνών & μουσείο πολιτικής αεροπορίας  
πρώην αεροδρόμιο ελληνικού (Ανατολικός Αερολιμένας\_Κτήριο Saarinen)

Σπουδαστής:  
Αλέξανδρος Γιαννικόπουλος

Επιβλέποντες: Σταύρος Γυφτόπουλος, Ειρήνη Εφεισίου  
Ιούλιος 2015

εθνικό μετσόβιο πολυτεχνείο





Θα ήθελα να ευχαριστήσω τους καθηγητές μου Σταύρο Γυφτόπουλο και Ειρήνη Εφεσίου για την πολύτιμη βοήθεια τους σε αυτό το δύσκολο έργο. Με τις γνώσεις τους και την εμπειρία τους με βοήθησαν να προσπεράσω διάφορα εμπόδια σε όλη την διαδικασία, και με ενέπνευσαν να δημιουργήσω πολύ περισσότερα από όσα θα έκανα μόνος μου, καθώς επίσης και για την ψυχολογική υποστήριξη που μου παρείχαν σε περιόδους άγχους και αμφιβολίας. Χάρης αυτούς, κατάφερα να ξεκλειδώσω στην διπλωματική μου εργασία το προσωπικό μου χαρακτήρα και να δημιουργήσω κάτι το οποίο να με εκφράζει.

Θέλω να ευχαριστήσω την οικογένεια μου και τους φίλους μου εκτός εργασιακού περιβάλλοντος για την πολύτιμη ψυχολογική υποστήριξη και για την πίστη που έδειχναν η οποία με βοήθησε να καταφέρω πολλά.

Και τέλος θέλω να ευχαριστήσω τους φίλους εκείνους, οι οποίοι εκτός της ψυχολογικής υποστήριξης στις δύσκολες φάσεις αυτής της εργασίας, με βοήθησαν και εμπρακτα στο τελικό στάδιο για να ολοκληρωθεί η εργασία με τον καλύτερο τρόπο.



# \Περιεχόμενα

|   |       |
|---|-------|
| Κεφάλαιο 1: Ιστορική<br>& πολεοδομική Ανάλυση .....         | 7-17  |
| Κεφάλαιο 2: Ανάλυση<br>οικοπέδου & ιδεόγραμμα πρότασης..... | 18-25 |
| Κεφάλαιο 3: Μουσείο<br>πολιτικής Αεροπορίας .....           | 26-37 |
| Κεφάλαιο 4: Κέντρο Τεχνών .....                             | 38-55 |
| Κεφάλαιο 5: Πλατεία<br>Υποδοχής & Χώρος Στάθμευσης.....     | 56-60 |
| Κεφάλαιο 6: Συνολική<br>Πρόταση (Masterplan) .....          | 61-64 |
| Κεφάλαιο 7: Βιβλιογραφία .....                              | 65-66 |





# \κεφάλαιο 1

ιστορική &  
πολεοδομική  
ανάλυση

## «Σαΐτα Πολιτισμού. Η μνήμη μιας εποχής»

Η ασάφεια του τίτλου αποτέλεσε μια στρατηγική απόφαση, ώστε ο καθένας να μπορεί να ερμηνεύσει τον τίτλο με τον δικό του τρόπο. Το θέμα της διπλωματικής μου, αναφέρεται σε ένα ζήτημα που δεν είναι μόνο αρχιτεκτονικό, αλλά έχει να κάνει με τον πολιτισμό, με την ιστορία και με την κοινωνία. Κεντρικό θέμα της εργασίας μου, το πρώην διεθνές αεροδρόμιο του Ελληνικού, ένα αεροδρόμιο το οποίο έχει αξία, όχι μόνο πρακτική και λειτουργική λόγω της χρήσης του, αλλά και πολιτιστική και πολιτισμική ως τοπόσημο με βαθιά ιστορία για την κοινωνία του Ελληνικού.

Η ιστορία που αναφέρεται στο αεροδρόμιο, δεν αφορά μόνο την λειτουργική του αξία και τις κτηριακές εγκαταστάσεις, αλλά αφορά και έναν ευρύτερο κύκλο ανθρώπων που εργάστηκαν εκεί, καθώς και από όλους τους ταξιδιώτες που άφησαν το αποτύπωμά τους στον χώρο του αεροδρομίου. Σημαντικό κομμάτι της ιστορίας, αποτελεί φυσικά και η Ολυμπιακή εταιρεία, δημιούργημα του Αριστοτέλη Ωνάση, ο οποίος την κατέστησε ως διάσημη και ανταγωνιστική εταιρεία στις διεθνείς αγορές. Σε αυτό το κομμάτι της ιστορίας εστιάστηκα, κεντρίζοντάς μου το ιδιαίτερα το ενδιαφέρον, σε μεγάλο βαθμό αποτελώντας έναυσμα για τη σύνθεση.

Ως μόνιμος κάτοικος Ελληνικού, γνωρίζω ότι η κατοικία είναι στενά συνδεδεμένη με το αεροδρόμιο από πολλές απόψεις και ότι οι περισσότεροι κάτοικοι της περιοχής επιθυμούν να μην υποβαθμιστεί η αξία του ως πολιτιστικός χώρος, χτίζοντας σε αυτόν ένα συνονθύλευμα προτάσεων, ιδεών και χρήσεων εκμεταλλευόμενα το μεγάλο αστικό κενό που έχει διαμορφωθεί σήμερα. Αντίθετα, επιθυμούν να μην αλλοιωθεί ο αρχικός χαρακτήρας του αεροδρομίου ως τοπόσημο, παρόλες τις αλλαγές της χρήσης γης.

Το αμφιλεγόμενο «κενό» του αεροδρομίου έχει τραβήξει τα βλέμματα του αρχιτεκτονικού και όχι μόνο κόσμου το τελευταίο διάστημα, γεγονός που αποτέλεσε για εμένα πρόκληση ώστε να επιλέξω το συγκεκριμένο θέμα και να επιχειρήσω να το δω από την δική μου οπτική. Μέσα από αυτόν τον βίαιο και σύντομο «θάνατο» του αεροδρομίου, οι κάτοικοι επιθυμούν να ανθίσει ένα χώρος, ο οποίος να εντάσσει και κοινωνικές χρήσεις.

Ερχόμενος σε επαφή με την ιστορία του αεροδρομίου, η οποία θα αναλυθεί εκτενέστερα στην συνέχεια, αποφάσισα να επέμβω σε ένα κομμάτι του αεροδρομίου και να δημιουργήσω έναν πολιτιστικό πυρήνα, με πρόθεση να λειτουργεί διαδραστικά με τους επισκέπτες, οι οποίοι θα περιλαμβάνουν αφενός τους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής του Ελληνικού, αλλά και θα απευθύνεται σε ευρύ κοινό, ως ένα υπερτοπικό κέντρο για το λεκανοπέδιο της Αττικής. Η παρέμβασή μου στοχεύει στην επανάχρηση του χώρου ως αστικός πυκνωτής με άλλους όρους.



# πρώην Διεθνές Αεροδρόμιο Ελληνικού

Η επιλογή του μέρους\_

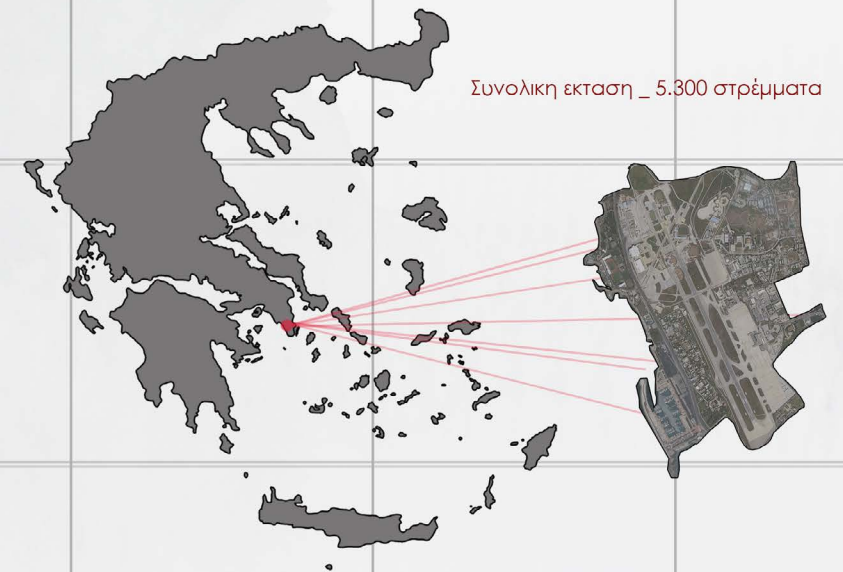
Το 1935 η ελληνική κυβέρνηση αποφασίζει να κατασκευάσει ένα πολιτικό αεροδρόμιο εκτός του Τατοΐου γιατί το τελευταίο δεν μπορούσε να εξυπηρετήσει πλέον τις τότε ανάγκες. Η τότε κυβέρνηση επιθυμούσε το αεροδρόμιο να βρίσκεται κοντά στο κέντρο της Αθήνας, καθώς και στο λιμάνι του Πειραιά, δημιουργώντας ένα πολυσήμαντο τρίγωνο. Οι επικρατούσες επιλογές ήταν η Ελευσίνα, ο κόλπος του Φαλήρου και το Ελληνικό.

Το Φάληρο απορρίφθηκε λόγω μεγάλου κόστους για την καταλληλότητα του χώρου και η Ελευσίνα επειδή εκεί υπήρχαν ναυτικές εγκαταστάσεις και ο στρατός ήταν αντίθετος σε ενδεχόμενη γειτνίαση με ένα πολιτικό αεροδρόμιο. Έμεινε, λοιπόν, η επιλογή του Ελληνικού να κλειδώνει την θέση του νέου πολιτικού Αεροδρομίου. Η επιλογή του δεν έβρισκε σύμφωνους τους κατοίκους της περιοχής, διότι αφενός θα έχαναν κομμάτι από την γη τους και αφετέρου γιατί σε περίοδο πολέμου το αεροδρόμιο θα ήταν στόχος επίθεσης -κάτι το οποίο επαληθευθηκε λιγα χρόνια αργότερα.

Εδώ βλέπετε ένα διάγραμμα, το οποίο αφορά την ίδρυση του αεροδρομίου και απεικονίζει την εξέλιξη του χώρου από χωράφι σε πρώτο διεθνή αερολιμένα.

Κατά την μεταπολεμική περίοδο αναθέτετε το διεθνές αεροδρόμιο στον Eero Saarinen και στη συνέχεια σε συνδυασμό με τη λειτουργία των Ολυμπιακών αερογραμμών αποτελούσε βασικό αναπτυξιακό παράγοντα για το κράτος έως τη μεταφορά του στα Σπάτα το 2001. Το 2004 ενόψει των Ολυμπιακών αγώνων, εκμεταλλεύτηκε ένα σημαντικό τμήμα αδόμητου χώρου στην ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου, με τρόπο ανοργάνωτο και χωρίς αναπτυξιακή προοπτική.

Μετά από τους ολυμπιακούς αγώνες, το αεροδρόμιο έγινε ένα φάντασμα κενού χώρου που δεν αξιοποιήθηκε μέχρι και σήμερα. Υπήρχαν κατα καιρούς πολλά σενάρια αξιοποίησης του, - ακόμα και πριν το οριστικό κλείσιμο του 2001. Μερικά από αυτά ήταν δημιουργία καζίνο, πίστας για αγώνες φόρμουλα 1, πάρκο με μεγάλο ποσοστό αμιγούς κατοίκησης, εμπορικό κέντρο, -το επικρατέστερο και το επιθυμητό από τους δήμους σενάριο για- δημιουργία μητροπολιτικού πάρκου, καθώς και το τελευταίο σενάριο χρήσης ενός μεγάλου μέρους για χώρο συγκέντρωσης απορριμάτων



Η θέση του Αεροδρομίου στο Ελληνικό, ήταν στατηγικής σημασίας:

Το 1935, η κυβέρνηση θέλησε να κατασκευάσει ένα πολιτικό αεροδρόμιο έξω από το αεροδρόμιο του Τατοΐου, γιατί αυτό δεν μπορούσε να εξυπηρετεί πλέον τις ανάγκες του. Η κυβέρνηση, ήθελε το νέο αεροδρόμιο να βρίσκεται κοντά στο κέντρο της Αθήνας καθώς και κοντά στον λιμάνι της πόλης, τον Πειραια, δημιουργώντας έτσι ένα πολύ σημαντικό τρίγωνο. Υπήρχαν 3 επιλογές: η Ελευσίνα, ο κόλπος του Φαλήρου και το Ελληνικό.

Το Φάληρο απορρίφθηκε λόγω μεγάλου κόστους για την καταλληλότητα του χώρου και η Ελευσίνα επειδή εκεί υπήρχαν ναυτικές εγκαταστάσεις και ο στρατός ήταν αντίθετος σε ενδεχόμενη γειτνίαση με ένα πολιτικό αεροδρόμιο. Έμεινε, λοιπόν, η επιλογή του Ελληνικού να κλειδώνει την θέση του νέου πολιτικού Αεροδρομίου.

Η επιλογή του δεν έβρισκε σύμφωνους τους κατοίκους της περιοχής, διότι αφενός θα έχαναν κομμάτι από την γη τους και αφετέρου γιατί σε περίοδο πολέμου το αεροδρόμιο θα ήταν στόχος επίθεσης -κάτι το οποίο επαληθευθηκε λιγα χρόνια αργότερα.



**ΑΛΙΜΟΣ**

Εκταση : 5.909 τ.χλμ.  
Κατοίκoi : 38.047

**ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ**

Εκταση : 8.228 τ.χλμ.  
Κατοίκoi : 33.158

**ΕΛΛΗΝΙΚΟ**

Εκταση : 7.420 τ.χλμ.  
Κατοίκoi : 16.740

**ΓΛΥΦΑΔΑ**

Εκταση : 25.000 τ.χλμ.  
Κατοίκoi : 86.409

Παρατηρώντας τον χάρτη αριστερά βλέπουμε την διάρθρωση των όμορων δήμων σε σχέση με το χώρο του αεροδρομίου, καθώς και τη σχέση με τη φύση, τον Υμηττό και τη θάλασσα. Εύκολα μπορεί κανείς να παρατηρήσει ότι η σχέση του δήμου Ελληνικού στον οποίο ανήκει ονομαστικά το αεροδρόμιο είναι περίεργη συγκριτικά με τους υπόλοιπους δήμους. Αν αφαιρέσει κανείς την έκταση του αεροδρομίου, παρατηρεί εύκολα ότι το Ελληνικό έχει μικρή έκταση περιοχής αμιγούς κατοίκησης σε σχέση με τον Άλιμο, την Αργυρούπολη και πόσο μάλλον με την Γλυφάδα η οποία επεκτείνεται αρκετά.

Η ιστορική εξέλιξη του τόπου μπορεί να γίνει ευκολότερα μεσά απο την παρουσίαση μερικών χαρακτηριστικών φωτογραφιών από τα διάφορα ιστορικά γεγονότα στην πάροδο του χρόνου

Αναλύοντας μερικές απο αυτές μπορούμε να δούμε στην πρώτη φωτογραφία κάποιον αστό, ο οποίος βγαίνει φωτογραφία με τους πρώτους κατοίκους του ελληνικού, το 1922. Οι πρώτοι κάτοικοι ήταν πρόσφυγες απο την Μ.Ασία και ήρθαν στην Ελλάδα, εγκαταστάθηκαν στην περιοχή του Ελληνικού φέρνοντας μαζί τους το όνομα από την περιοχή που εκδιώχθηκαν . **«Σούρμενα»**. Όνομα το οποίο επικρατεί ακόμα και σήμερα, σαν ένα κομμάτι του δήμου.

Στην διπλανή φωτογραφία βλέπετε στιγμιότυπο απο την λαμπρή τελετή εγκαινίων που έγιναν για την δημιουργία του αεροδρομίου. Το ναυτικό και ο στρατός απέδωσαν τις τιμές που άξιζαν στην περίπτωση. Στα εγκαινία παρευρίσκονταν σημαντικά ονόματα της πολιτικής, όχι μόνο της Ελλάδας αλλά και του εξωτερικού. Στην επόμενη εικόνα βλέπουμε εξεγερμένους κατοίκους το 1938, οι οποίοι διαμαρτύρονται στην τότε κυβέρνηση, η οποία απαλλοτριώνει κομμάτια γης με σκοπό να τα εντάξει στο σχέδιο του αεροδρομίου.

Στις 2 επόμενες φωτογραφίες βλέπουμε πανοραμική και απο αεροφωτογραφία το αεροδρόμιο στα πρώτα χρόνια λειτουργίας του. Στην Αεροφωτογραφία φαίνεται το όριο της πρώτης και δεύτερης φάσης του αεροδρομίου, όπου στην δεύτερη φάση έγινε και η επέκταση του αεροδιαδρόμου.

Στην συνέχεια βλέπουμε το κτήριο του Δυτικού αερολιμένα ο οποίος στην αρχή φιλοξενούσε όλες τις πτήσεις, στην συνέχεια όμως με την δημιουργία του ανατολικού αερολιμένα φιλοξενούσε –μέχρι και το 2001- όλες τις εγχώριες πτήσεις ενώ ο ανατολικός όλες τις διεθνείς.

Στον χάρτη δίπλα, βλέπουμε την ανάλυση της ευρύτερης περιοχής με στρατηγικά σημεία όπως το κέντρο της αθήνας, την υπάρχουσα θέση του αεροδρομίου καθώς και την προτεινόμενη θέση στα σπάτα μαζί με το λιμάνι της Ραφήνα, της εργατικές κατοικίες και το λιμάνι του πειραιά. Είναι η ανάλυση της περιοχής με σκοπό να κλειδώσει η επιλογή της νέας θέσης του αεροδρομίου.

Στην φωτογραφία με τους άντρες που συζητούν βλέπουμε τον διεθνή φήμης αρχιτέκτονα Eero Saarinen, με έλληνες αρχιτέκτονες. Ο Saarinen αναλαμβάνει το έργο όχι μόνος του, αλλά με την βοήθεια Ελλήνων αρχιτεκτόνων, οι οποίοι προστίθενται στο επιτελείο του κατά κάποιον τρόπο από την ελληνική κυβέρνηση, η οποία επιθυμεί να έχει την εποπτεία του έργου του Saarinen.

Στην επόμενη φωτογραφία, βλέπουμε την μεταφορά ενός τμήματος του πρώτου στόλου του αερολιμένα στην λεωφόρο Ποσειδώνος, με τη συνοδεία της ελληνικής αστυνομίας, μια κίνηση και με συμβολική σημασία, με σκοπό να επανδρώσουν το καινούργιο αεροδρόμιο.

Τέλος, μια αεροφωτογραφία που δείχνει το ελληνικό την εποχή του πολέμου το 1940. Συγκεκριμένα βλέπουμε την ρήψη βλημάτων απο αμερικάνικο σκάφος προς την περιοχή του Καλαμακίου όπου ήταν η γερμανικές βάσεις. Στην περιοχή του αεροδρομίου στην οποία διακρίνουμε τα όρια της πρώτης φάσης, είχαν εγκατασταθεί οι αμερικάνικες βάσεις για αυτό το λόγο προσπαθούσαν να προστατεύσουν το αεροδρόμιο.

## ιστορικά ζητήματα





## Τοπόσημα

Μετρό Ελληνικού

Μετρό Αργυρούπολης

Δυτικός Αερολιμένας

Πολιτιστικό Κέντρο Εργαζομένων  
Πολιτικής Αεροπορίας  
& Μουσείο Πολιτικής Αεροπορίας

Γήπεδο Softball

Γήπεδο Baseball

ολυμπιακό κέντρο κανόε / καγιάκ σλάλομ

Αίθουσα Ξιφασκίας

Κλειστό Γήπεδο  
Basketball & HandBall

Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας  
Αγίου Κοσμά

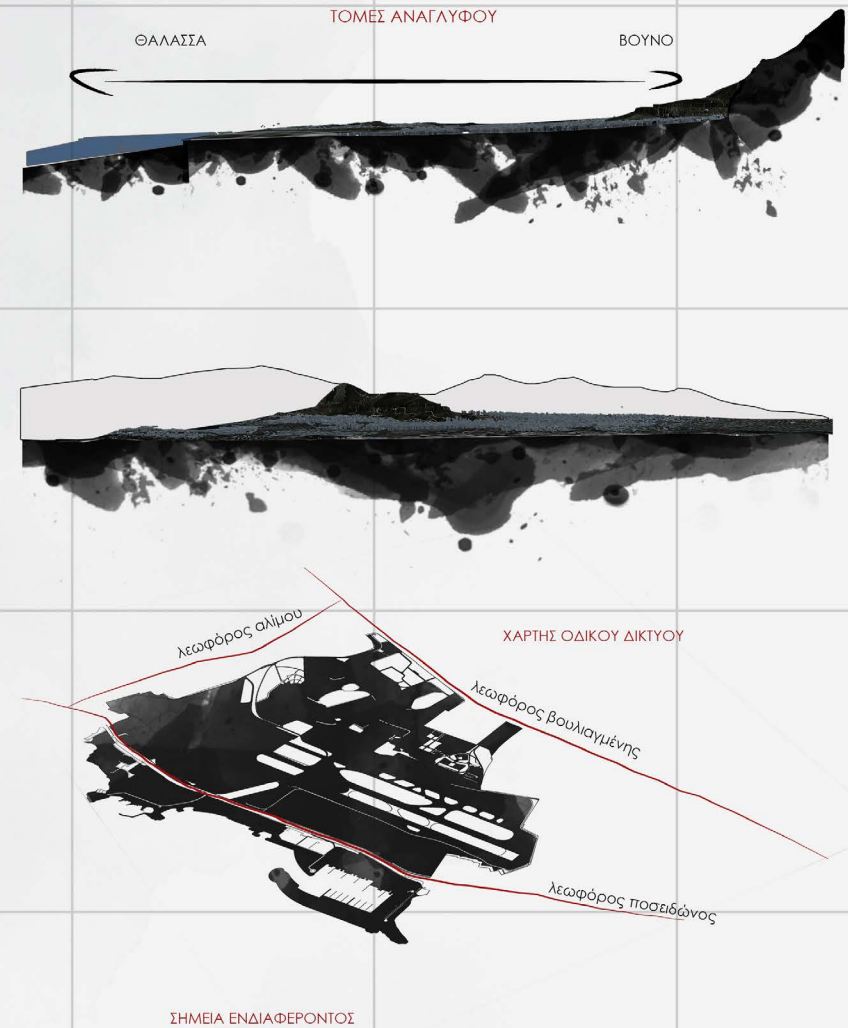
Γήπεδα Χόκευ

Ανατολικός Αερολιμένας  
κτίριο Σάσπεν

0 50μ 100μ

500μ

# αναγνώση περιοχής



Αριστερά παρατηρούμε ένα χάρτη της περιοχής του αεροδρομίου με σημειωμένα τα τοπόσημα της περιοχής. Από αυτά τα τοπόσημα εγώ επιλέγω να ασχοληθώ με τον ανατολικό αερολιμένα. Οι λόγοι επιλογής του σημείου θα αναλυθούν παρακάτω.

Στα σκίτσα προσπάθησα να αναλύσω την τοπογραφία της ευρύτερης περιοχής του αεροδρομίου παρατηρώντας κάποιες βασικές αρετές.

Στο 1ο σκίτσο, χαράσσεται μια εγκάρσια τομή μεταξύ βουνού και θάλασσας.

Στο 2ο, μια διαμήκης τομή που μας δείχνει το skyline της πόλης με το βουνό παρατηρώντας την επιπεδότητα της περιοχής κάτι που ευνόησε και την επιλογή της θέσης του αεροδρομίου

Στο 3ο σκίτσο – διάγραμμα, βλέπουμε ότι η περιοχή του αεροδρομίου περικλείεται από αυστηρά όρια-λεωφόρους (Λ. Βουλιαγμένης και Λ. Ποσειδώνος) οι οποίες βοηθούσαν στην μετακίνηση των επιβατών στους 2 αερολιμένες, καθώς και στα υπόλοιπα κτήρια του αεροδρομίου. Βλέπουμε επίσης και την συνδετήρια λεωφόρο Αλίμου η οποία ήταν (και είναι) η μόνη αρτηρία ταχείας κυκλοφορίας για τις 2 λεωφόρους.

Στην συνέχεια, γίνεται καταγραφή των τοποσήμων με χαρακτηριστικές φωτογραφίες τους.



Δυτικός Αερολιμένας

Ανατολικός Αερολιμένας

Πολιτιστικό Κέντρο Εργαζομένων Πολιτικής Αεροπορίας



Ολυμπιακό Κέντρο Κανόε/Καγιάκ Σλάλομ

Ολυμπιακό Κέντρο Μπείζμπολ

Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά



Ολυμπιακό Στάδιο Σόφμπολ

Ολυμπιακό Κέντρο Καλαθοσφαίρισης

Αΐθουσα Ειφασκίας



Αρχαίος περίβολος - νεκροταφείο

# προτάσεις ανάπτυξης

4 σενάρια ανάπτυξης, Βασενχόφεν, 1997

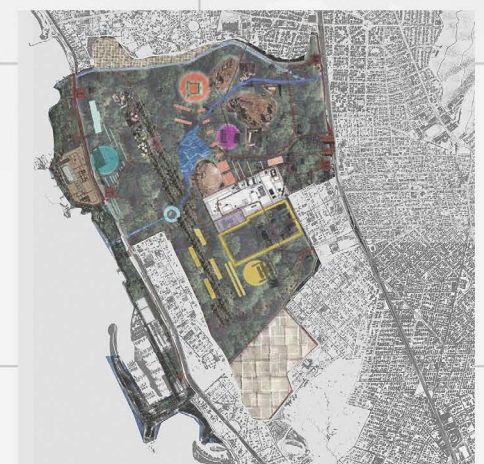
Από την περίοδο του πολέμου όπου το αεροδρόμιο έγινε στόχος βομβαρδισμών, η στρατηγική επιλογή της θέσης για την δημιουργία ενός πολύ τριγώνου πόλων (Κέντρο Αθήνας – Λιμάνι Πειραιά – Αεροδρόμιο Ελληνικού) έχασε την αξία του και άμεσα ξεκίνησαν οι συζητήσεις για την μεταφορά του. Γεννήθηκε έτσι το ερώτημα «μετά το αεροδρόμιο, τί;» Από το 1997 άρχισαν να καταθέτονται προτάσεις για το Ελληνικό είτε μέσω διαγωνισμών, είτε μέσω ανάθεσης σε κάποιον αρχιτέκτονα, είτε μέσω ερευνητικού προγράμματος. Ας αναλύσουμε τώρα επιγραμματικά κάποιες από αυτές τις προτάσεις.

## «Τα 4 Σενάρια του Βασενχόφεν»

Το 2001 η κυβέρνηση ζήτησε από την ομάδα μελέτης του πολυτεχνείου να προτείνει σενάρια για την δημιουργία ενός αστικού πάρκου το οποίο θα χρηματοδοτείται από μερική ιδιωτικοποίηση της περιοχής. Η κυβέρνηση ανέθεσε στην ερευνητική ομάδα να παρουσιάσει σχέδια τα οποία όχι μόνο θα χρηματοδοτούσαν την δημιουργία ενός πάρκου και θα κάλυπταν και την συντήρησή του για τα πρώτα 10 χρόνια, αλλά επίσης να δημιουργήσει αρκετά πρόσθετα έσοδα για την κάλυψη άλλων εξόδων, συμπεριλαμβανομένης της βελτίωσης των αρνητικών εξωγενών επιδράσεων του αεροδρομίου των Σπάτων, και τη δημιουργία χώρων πρασίνου στο εσωτερικό πυκνό αστικό ιστό της Αθήνας. Η μελέτη της ομάδας Βασενχόφεν περιελάμβανε 4 σενάρια, στα οποία η αναλογία του χώρου πρασίνου και του εμπορικού χώρου παρέμενε ίδια. Τα σενάρια είχαν τις εξής θεματικές :

- Πάρκο νερού με ενυδρείο και κέντρο βιβλίου
  - Κέντρο τεχνών και κέντρο λογοτεχνίας
  - Κέντρο βιβλίου, συνεδριακό κέντρο και χρήση του αεροδιαδρόμου
  - Κέντρο ΕΧΡΟ, μουσείο κέντρο βιβλίου και συνεδριακό κέντρο
- Και στα 4 σενάρια, υπάρχει μία λίμνη, καθώς και διατάξεις για την στέγαση και τους χώρους γραφείων.

Η μελέτη αυτή δεν κατάφερε να προχωρήσει λόγω πολιτικών κινήσεων καθώς και έντονης δυσφορίας από τις δημοτικές αρχές των δήμων.



## προτάσεις ανάπτυξης



πρόταση Sereno-Fernandez-Coignet, 2007



πρόταση Ελληνικό Α.Ε. | Πολλάλης, 2011



πρόταση Ασεμπιγίου, 2011

«Οι ροές πρασίνου, η πρόταση της Ελληνικό Α.Ε. και η πρόταση Ασεμπιγίου»

Από τον πρώτο επίσημο διαγωνισμό, η πρόταση που επιλέχθηκε αλλά δεν πραγματοποιήθηκε, ήταν από Ισπανούς αρχιτέκτονες. Η κεντρική ιδέα ήταν ροές πρασίνου οι οποίες ακολουθούσαν τα ίχνη των παλιών ρευμάτων της περιοχής. Η πρόταση αυτή, ήταν αρκετά αρεστή και στους δήμους αλλά και στους ειδικούς του χώρου της πολεοδομίας, μιας και δημιουργούσε το μητροπολιτικό πάρκο που ζητούσαν και οι δήμοι συνδυάζοντας και κτίσματα χαμηλής σχετικά δόμησης κάτι στο οποίο υστερούν οι επόμενες προτάσεις. Η πρόταση ενώ έβρισκε σύμφωνους δημότες και δημοτικές αρχές δεν συνεχίστηκε κυρίως λόγω πολιτικών αιτιών.

Η πρόταση της Ελληνικό Α.Ε και του Πολλάλη, είχε τον γνωστό «αστερία» πρασίνου- και πολιτισμού. Αυτή η πρόταση βρήκε αντίθετους τους δήμους και αυτό διότι στην πρόταση υπήρχαν πολλά κτήρια αρκετά μεγάλου ύψους – ουρανοξύστες, κάτι με το οποίο δεν συμφωνούσαν.

Έτσι λοιπόν υπήρξε η καινούργια πρόταση του αρχιτέκτονα Ασεμπιγίου. Σε αυτήν την πρόταση ένα αρκετά μεγάλο μέρος του χώρου θα μετατρέπονταν σε πράσινο. Εξακολουθούσε, όμως, και σε αυτήν την πρόταση να υπάρχει η χρήση των ουρανοξυστών για εξοικονόμηση αδόμητου χώρου. Η πρόταση αυτή φαινόταν να έχει την δυναμική να γίνει πραγματικότητα, όμως λόγω πολιτικής και εδώ τα πράγματα βρέθηκαν σε ένα αδιέξοδο.

## προτάσεις ανάπτυξης

«Ερευνητικό ΕΜΠ, πρόταση Foster, πρόταση Safdie Architects»

Το 2010 έγινε από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, ένα ερευνητικό πρόγραμμα-πρόταση για το ελληνικό. Υπό την εποπτεία του καθηγητή Νίκου Μπελαβίλα, η πρόταση αφορούσε σε ένα μητροπολιτικό πάρκο, το οποίο είχε τον οικονομικότερο προϋπολογισμό και αξιοποιώντας το υπάρχον δυναμικό των κτηρίων, δημιούργησε έναν συνδυασμό πάρκο και χρήσεων που αφορούσαν τους δημότες σε πρώτο επίπεδο και τους κατοίκους της Αθήνας σε δεύτερο. Η πρόταση αφορούσε δηλ σε ένα πάρκο που δεν χρειάζεται πολλά έξοδα για να καλυφθούν οι ανάγκες του, αντιθέτως θα έκανε άμεση απόσβεση, θα ήταν ένα πάρκο με χρήσεις πολιτισμού και αθλητισμού και θα ανήκε στους δήμους. Αυτή η λύση ακόμα και σήμερα συνεχίζει να είναι η λύση που θέλουν και οι δημοτικές αρχές, αλλά και οι δημότες μιας και δεν μετατρέπει αυτό το αστικό κενό σε περιοχή αμιγούς κατοικίας, αλλά το μετατρέπει σε πνεύμονα πρασίνου.

Το 2014 δημοσιοποιήθηκε η πρόταση του Foster για το Ελληνικό. Σε πρώτη φάση διακρίνει κανείς ότι όντως μιλάμε για μητροπολιτικό πάρκο. Αν αναλύσουμε όμως καλύτερα την πρόταση, μπορούμε να εντοπίσουμε διάφορα στοιχεία τα οποία μοιάζουν ξένα με τις γύρω περιοχές. Για παράδειγμα τα τεράστια οικοδομικά τετράγωνα, τα κτήρια με καμπύλες καθώς και (για ακόμη μια φορά) οι ουρανοξύστες, δεν συναντώνται πουθενά στους 4 δήμους. Είναι η πρώτη φορά που βλέπουμε κάτι τόσο ξένο σε πρόταση για το Ελληνικό. Ακόμα και η πρόταση για το πράσινο σε σχέση με τις προηγούμενες προτάσεις φαίνεται αρκετά μη επεξεργασμένη.

Τέλος, μία πρόταση-μελέτη που δεν έχει δημοσιοποιηθεί αρκετά (ίσως είναι πρόταση διαγωνισμού) είναι αυτή από τους Safdie Architects. Στην πρόταση αυτή διακρίνονται ξεκάθαρα οι 2 άξονες (cardo - decumanous) από τους οποίους ο ένας άξονας είναι άξονας εμπορίου και ο άλλος είναι ο άξονας του πάρκου. Η μελέτη τόσο του πάρκου όσο και της περιοχής κατοικίας φαίνεται πιο συγκροτημένη και μελετημένη από αυτήν του Foster.

Για κάποιο λόγο οι περισσότερες προτάσεις για την ανάπτυξη της περιοχής του Ελληνικού, του αποδίδουν πρωτίστως πολιτιστικές χρήσεις.... Μέσα στον πλουραλισμό των προτάσεων που μόλις αναφέρθηκαν επιγραμματικά, ήθελα τελικά η δική μου πρόταση να λειτουργήσει συμπληρωματικά με την πρόταση που θα επικρατήσει και θα υλοποιηθεί στο μέλλον.



πρόταση ΕΜΠ, 2010



πρόταση Foster, 2014



πρόταση Safdie, 2014



# Λέξεις κλειδιά

ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ  
ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΩΝΑΣΗΣ

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

ΕΕΡΟ SAARINEN

ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ  
ΠΑΡΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

ΑΝΑΠΛΑΣΗ  
ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ

ΜΟΥΣΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ  
ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΕΚΘΕΣΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΠΤΗΣΕΩΝ  
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

?

Σε ένα τόσο πολυσύνθετο και πολυδιάστατο θέμα, πέρα από την τοπολογική και τοπογραφική ανάλυση, προτίμησα αρχικά να καταγράψω κάποιες λέξεις κλειδιά, οι οποίες θα με καθοδηγούσαν στην αρχική σύνθεση.

Κάποιες από αυτές που επηρέαζαν την συνθετική διαδικασία, είναι οι Ολυμπιακές αερογραμμές διότι αφορά στη ψυχή του αεροδρομίου στις λέξεις πάρκο και ανάπλαση που αφορούν στη βαθύτερη επιθυμία της κοινωνίας και στις λέξεις εκθεσιακό και πολιτιστικό κέντρο που αφορούν χρήσεις οι οποίες συνάδουν με τον υπερτοπικό χαρακτήρα που πρέπει να συνοδεύει ένα τέτοιο κτήριο τέτοιας ακτινοβολίας.

Έτσι, λοιπόν, εγώ κατέληξα να χωροθετήσω τις εξής χρήσεις: 1ον μουσείο αεροπορείας, 2ον κέντρο τεχνών.

The background features a light gray grid on a white background. A large, abstract watercolor splash in shades of red and pink is positioned on the right side, partially overlapping the grid. The text is centered within this splash.

## \κεφάλαιο 2

ανάλυση  
οικόπεδου  
&  
ιδεόγραμμα  
πρότασης

# Ανάγνωση Περιοχής

εξέλιξης συμμετρίας

δευτερεύουσα αρτηρία κίνησης  
προς χώρο στάθμευσης

Βασική αρτηρία κίνησης προς το κτήριο  
και προς τον χώρο στάθμευσης

0 10μ 20μ 50μ



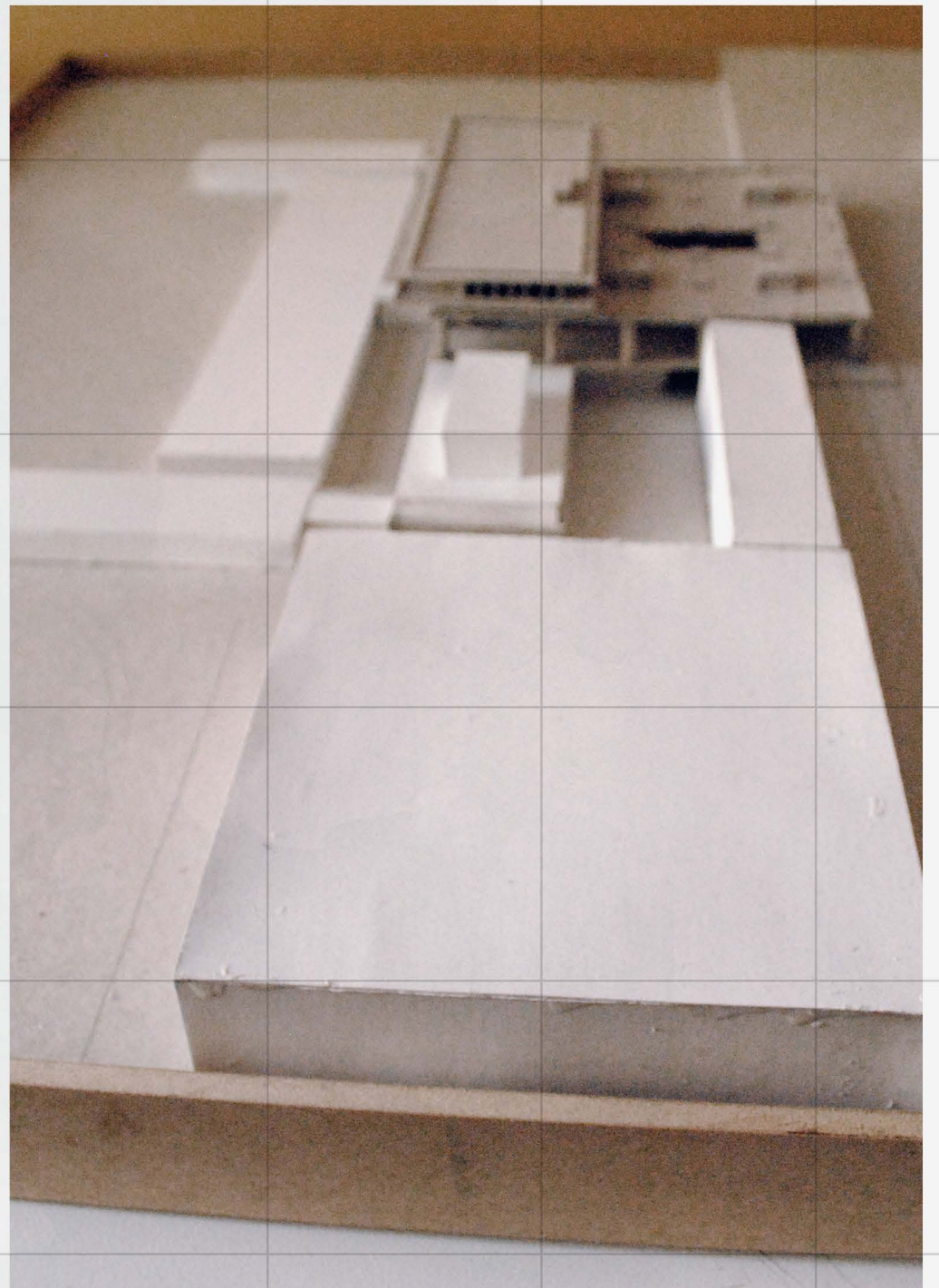
Όπως, βλέπετε, στην αποτύπωση της σημερινής κατάστασης το κτηριακό κέλυφος με τις μεταγενέστερες προσθήκες και με το λεγόμενο πάρκο, το οποίο προκύπτει από έναν συγκοινωνιακό κόμβο για τις αφίξεις και αναχωρήσεις, από την εποχή λειτουργίας του αεροδρομίου. Στο κτήριο είναι προφανής η απόλυτη συμμετρία των χαράξεων που χαλάει με τις μεταγενέστερες προσθήκες, οι οποίες και αφαιρούνται με σκοπό την ανάδειξη της αρχικής σύνθεσης.

Βλέπουμε επίσης και φωτογραφίες απο την σημερινή κατάσταση στην οποία βρίσκεται το κτήριο του αερολιμένα.

Στην επόμενη σελίδα ακολουθούν φωτογραφίες του προπλάσματος της υπάρχουσας κατάστασης του οικοπέδου. Μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι οι προσθήκες έχουν αποδοθεί με απλότητα και διαφορετικό υλικό από το κτήριο του Saarinen και αυτό γιατί επιλέγουμε να αποκαταστήσουμε την εικόνα του αφαιρώντας όλες τις προσθήκες.



υπάρχουσα κατάσταση  
πρόπλασμα



# σχεδιαστικά ζητήματα

## μουσείο ;

\_φόρος τιμής στο ένδοξο παρελθόν του αεροδρομίου, της ολυμπιακής και του κτήριου

\_μεταφορά του ήδη υπάρχοντος μουσείου πολιτικής αεροπορίας

## κέντρο τεχνών ;

\_δημιουργία ενός ισχυρού πολιτιστικού πυρήνα

\_στο σημείο προτείνεται χώρος πολιτισμού από όλες τις προτάσεις

\_έχει χρησιμοποιηθεί ο χώρος ήδη ως χώρος για εκθέσεις, συναυλίες, εορτές

## προς ποιους ;

\_προς παλιούς εργαζομένους

\_προς παλιούς επιβάτες

\_προς θιμότες των γειτονικών δήμων και τοπικούς συλλόγους | άμεσα

\_προς δημότες της ευρύτερης περιοχής σαν υπερτοπικό πολιτιστικό κέντρο | έμμεσα

## κτήριο Saarinen ;

αξιοποίηση του υπάρχοντος δυναμικού  
\_όχι μόνο του κτηρίου, αλλά και του χώρου στάθμευσης που το συνοδεύει

Στρατηγική επιλογή του σημείου κι από τις προηγούμενες προτάσεις, με προτεινόμενη χρήση κυρίως πολιτιστικού χαρακτήρα

ευνοημένη θέση λόγω των θεάσεων (βουνό - θάλασσα)

κτήριο με ιδιαίτερο ενδιαφέρον και ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό χαρακτήρα

εύκολη πρόσβαση στο κτήριο από την Λεωφόρο Βουλιαγμένη

είσοδος προς το αεροδρόμιο / προς το πάρκο

Σε πρώτη φάση μπαίνουμε στη διαδικασία να απαντηθούν τα εξής ερωτήματα:

«Γιατί ένα μουσείο πολιτικής αεροπορίας;»

«Γιατί ένας συνδυασμός του μουσείου με ένα κέντρο τεχνών;»

«Ποιούς αφορά αυτός ο πόλος πολιτισμού;»

Στην συνέχεια κλήθηκα να απαντήσω για την επιλογή του οικοπέδου:

«Γιατί επιλέγουμε το κτήριο Saarinen;»

Με απασχόλησε το κεντρικής σημασίας προϋπάρχον κτήριο, το οποίο έχει γίνει με ξεκάθαρες σχεδιαστικές αρετές, οι οποίες μεταφράζονται σε μια ρετρό αρχιτεκτονική, σε συνδυασμό με την στρατηγική του θέση η οποία συνδυάζει αρετές όπως άμεση πρόσβαση από τους όμορους δήμους και από το κέντρο της Αθήνας μέσω της Λ. Βουλιαγμένης, ή την απρόσκοπτη θέα βουνού και θάλασσας.

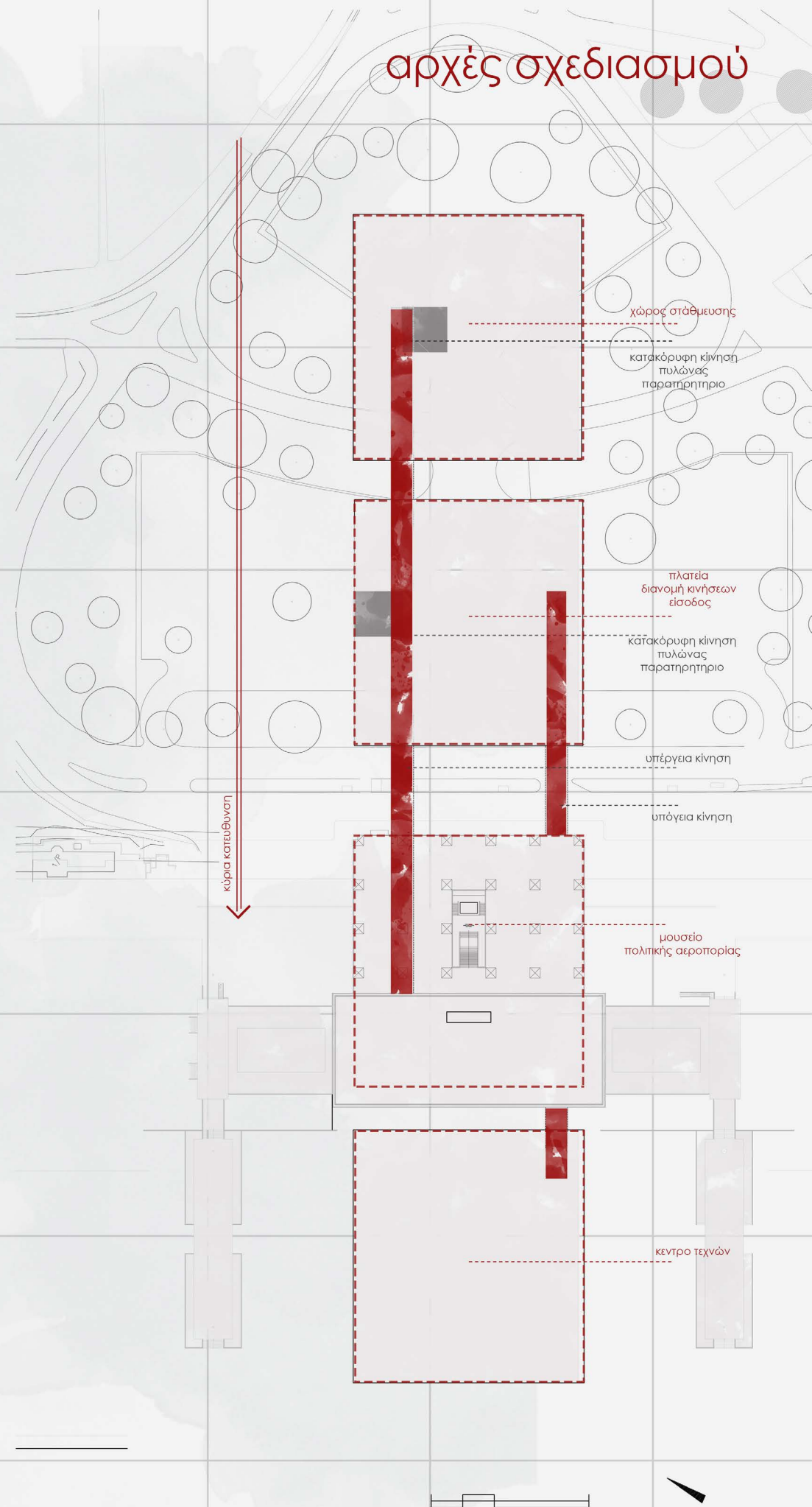


# μουσείο π. αεροπορίας



Σε αυτό το σημείο πρέπει να παρουσιαστούν και φωτογραφίες από τα πιθανά εκθέματα του μουσείου, σπαράγματα μνήμης τις πρώτερης λειτουργίας. Αυτά τα εκθέματα υπάρχουν με την μορφή Installation στο κτήριο του Συλλόγου των εργαζομένων, οι οποίοι -και αυτοί- επιθυμούν να γίνει το κτήριο του Saarinen, Μουσείο πολιτικής Αεροπορίας.

# αρχές σχεδιασμού

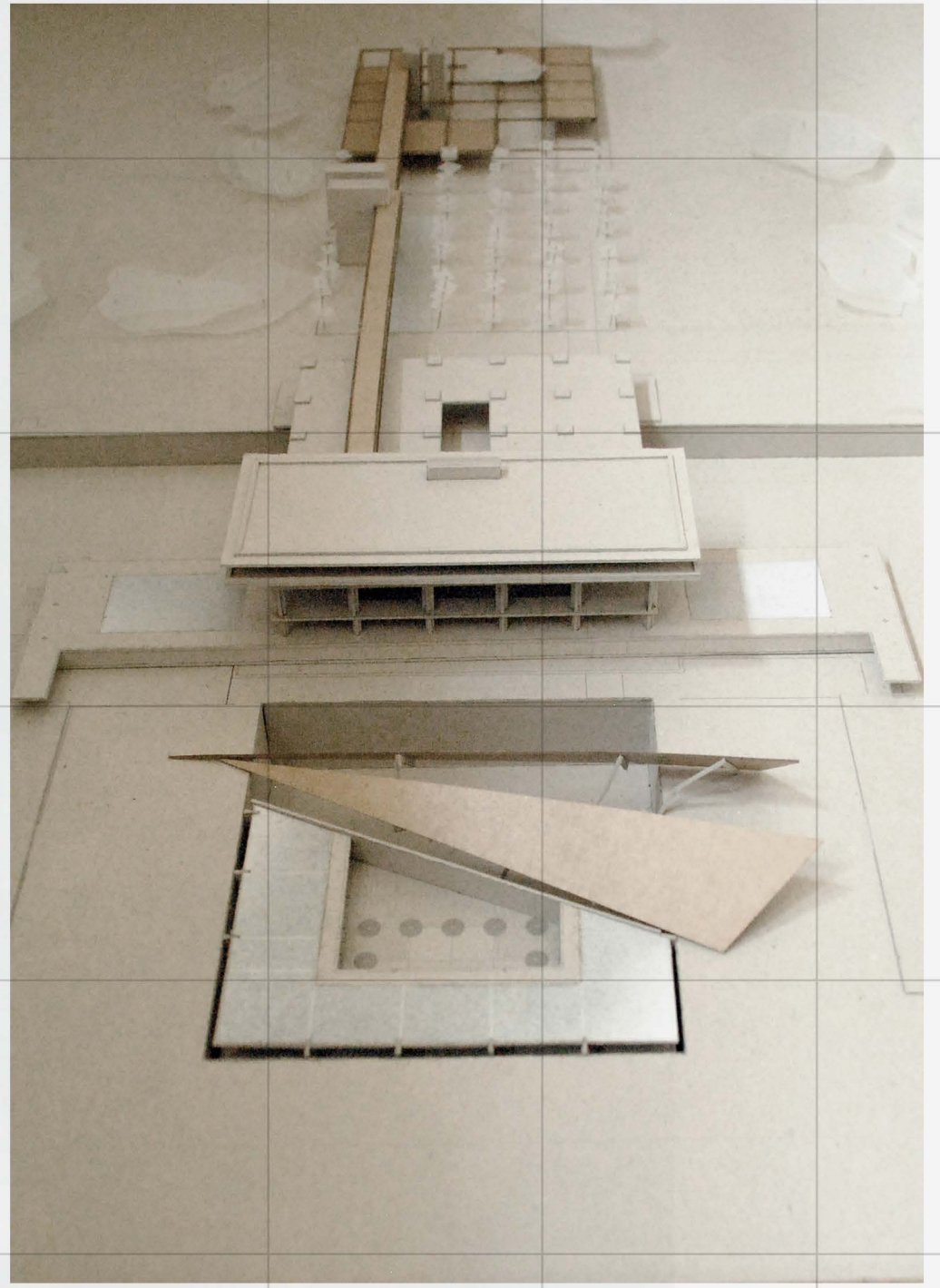


Έτσι κατέληξα στις πρώτες βασικές αρχές σχεδιασμού, οι οποίες έχουν προκύψει από ένα γενικό προβληματισμό που αφορά τον τρόπο που ξεκινά ο σχεδιασμός σε έναν κενό χώρο, χωρίς χαράξεις και περιβάλλοντα κτήρια, να τον καθορίζουν. Το μόνο σταθερό κτήριο στο αρχικό σχέδιο, είναι το κτήριο του Sarrinen, το οποίο στέκεται δυναμικά με την χαρακτηριστική ρυθμική κανονικότητά του, το οποίο αποτελεί το κέντρο του χώρου. Η ισχυρή κανονικότητα του κτηρίου έπαιξε σημαντικό ρόλο, ώστε να αποφασίσω στην συνέχεια να επαναλάβω τους καννάβους και τις χαράξεις δημιουργώντας 4 επιμέρους τετράγωνους τομείς, οι οποίοι έχουν τις εξής χρήσεις. {Δείχνω}

Συνδεδεμένο στοιχείο αυτού του ρυθμού αποτελούν 2 αυστηρές γραμμικές κινήσεις, οι οποίες συρράπτουν τις επιμέρους χρήσεις. Σημιακές κατακόρυφες κινήσεις σηματοδοτούν τις προσβάσεις. Η σειρά με την οποία έχουν χωροθετηθεί χρήσεις αφορά μία λογική πορεία κίνησης, σε ένα τέτοιο συγκρότημα. Από το πάρκινγκ προχωρά κανείς στα βασικά κτήρια του μουσείου και του πολιτιστικού κέντρου περνώντας από μία πλατεία υποδοχής.



ιδεόγραμμα πρότασης  
πρόπλασμα



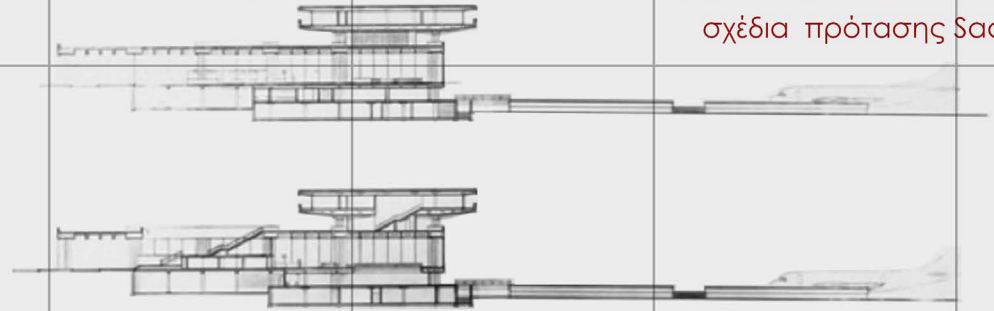
The background features a light gray grid on a white background. A large, abstract watercolor splash in shades of red and pink is positioned on the right side, partially overlapping the grid. The splash has irregular, feathered edges and contains some darker spots.

## \κεφάλαιο 3

μουσείο  
πολιτικής  
αεροπορίας

# μουσείο πολιτικής αεροπορίας

σχέδια πρότασης Saarinen



ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT FINAL DESIGN SAARINEN

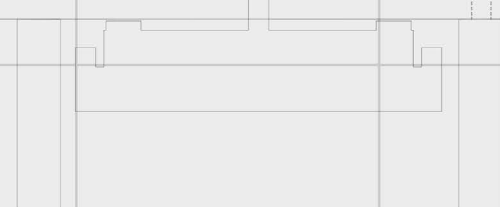
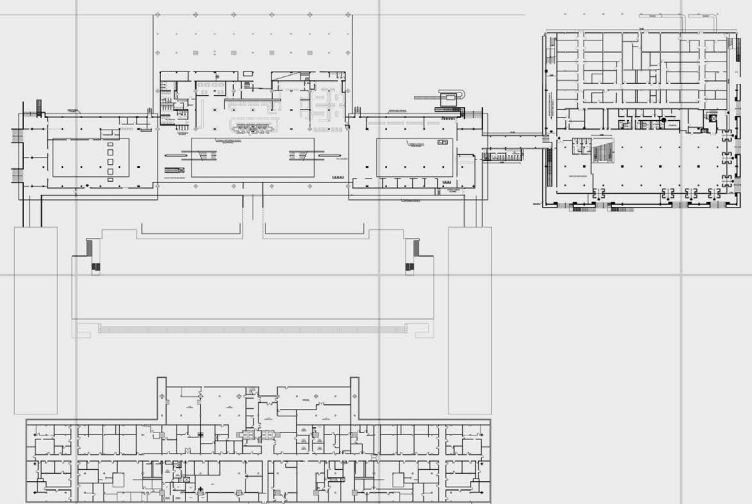
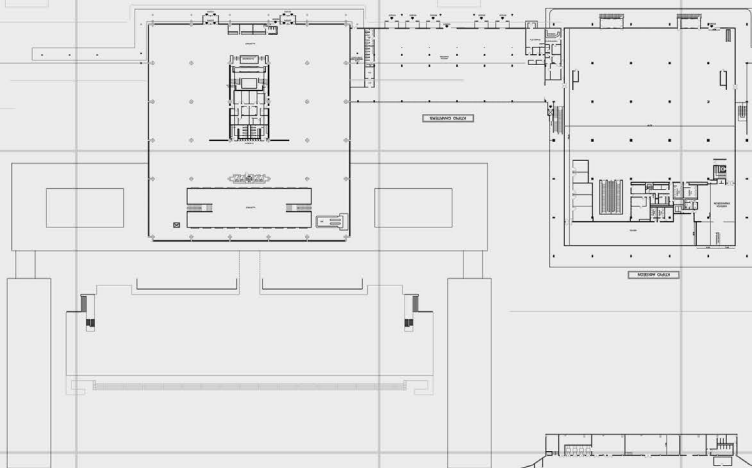
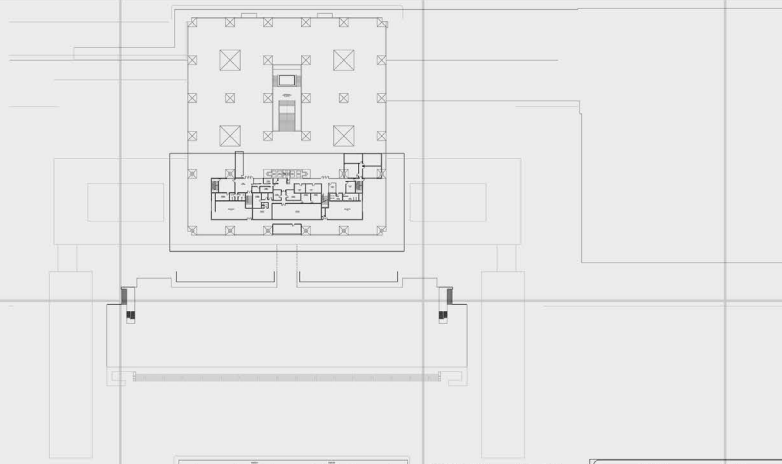
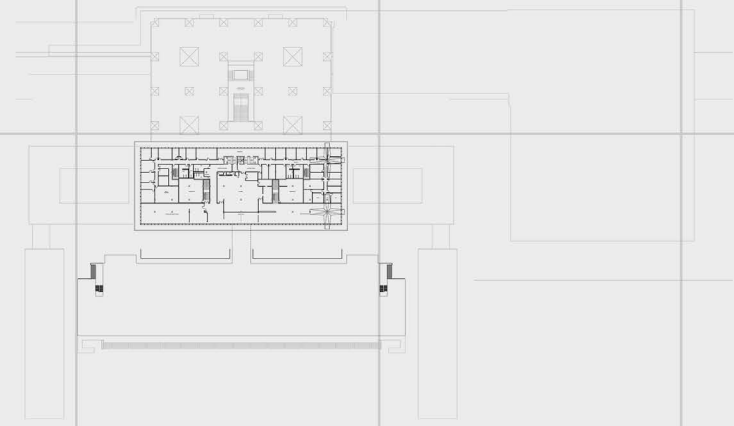
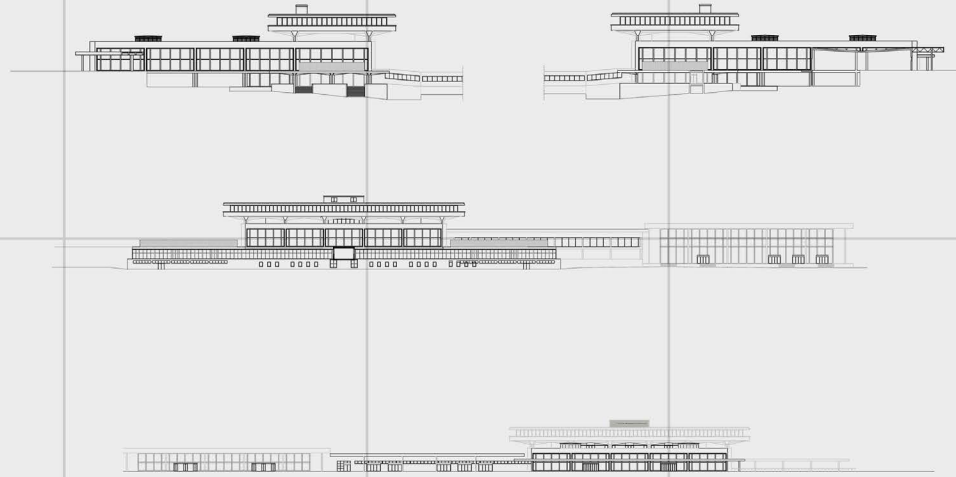
Instead of the soaring, curvilinear forms of these works, Saarinen opted for a more restrained design at Athens. These preliminary sketches show how the columnar rhythm and load-bearing, post and lintel construction of Greek temple architecture served as an initial inspiration. In a letter to Solon Ghikas, the Greek Minister of Communications and Public Works and the project's client, Saarinen admitted that the airport design was "a bit influenced by the beautiful monasteries of Athos." He probably had in mind the way in which the Mount Athos Monastery buildings descend their steeply sloping site and present their principal facades to the sea. The Athens Airport site sloped gently toward the airfield and Saarinen used this condition to provide entrance at the second floor level, giving users the choice of mounting to the mezzanine level or descending to the departures and arrivals floor below. And Saarinen insisted that the principal facade should face the airfield, welcoming passengers to Greece. Saarinen sought to further link the airport to its location through the planned use of local Pentellic marble (the white stone of the Parthenon) as part of the concrete aggregate used for construction and for the desks and floors on the interior.

These sources of inspiration become subsumed in a final design of structural logic, clarity and elegance. The airport comprises two stacked volumes, the lower one serving as the arrivals and departures level, while the upper volume, cantilevered twenty-two feet on three sides, housed restaurants, offices and a mezzanine level providing dramatic views of take-offs and landings. The Parthenon's columns here become cruciform beams, containing air conditioning ducts whose capitals are transformed into splayed floor fingers that provide further support for the upper level.



# μουσείο πολιτικής αεροπορίας

σχέδια υπάρχουσας κατάστασης



Ξεκινώντας, λοιπόν, την ανάλυση της πρότασης πρέπει να παρουσιάσω την αποτύπωση της υπάρχουσας κατάστασης, καθώς και την αρχική μελέτη του ίδιου του Saarinen. Δεν θέλω να αναλύσω περαιτέρω την μελέτη. Θα αναφέρω μόνο επιγραμματικά την κεντρική ιδέα. Η βασική του έμπνευση προέρχεται γενικά από τον ελληνικό αρχαίο ναό. 2 βασικοί όγκοι, ο ένας πάνω στον άλλον, από λευκό μπετόν, με σκύρα πεντελικού μαρμάρου συγκροτούν το βασικό όγκο του κτηρίου προσφέροντας πολλαπλές θεάσεις.

Το κτήριο γίνεται μουσείο του εαυτού του. Με αυτήν την παράμετρο καταρτίζεται το ανάλογο κτηριολογικό πρόγραμμα, το οποίο φαίνεται διαγραμματικά στο διπλανό διάγραμμα. Ένα μουσείο το οποίο αναφέρεται τόσο στην ιστορία του όσο και στην ιστορία της περιοχής, στην μνήμη μιας εποχής που πολλοί νοσταλγούν.

Καθαρίζοντας τους χώρους από τις εφήμερες κατασκευές, επαναφέρω το κτήριο στην πρότερη κατάσταση. Στην 1η κάτοψη, η οποία βρίσκεται στο επίπεδο του αεροδρομίου βρίσκεται το 1ο σκέλος της μόνιμης έκθεσης στην οποία βρίσκονται χώροι με θεματολογία την ολυμπιακή , τον στόλο , των Ωνάση, το αρχείο (από γεγονότα, φωτογραφίες, επιβάτες, αντικείμενα), τις προτάσεις για την διαχείριση του αεροδρομίου καθώς και την ιστορία του και άλλα. Σε αυτήν την κάτοψη γίνεται και η πρόσβαση προς τα λεωφορεία στο πίσω μέρος του κτηρίου. Αυτή η κίνηση είχε ως στόχο την επαναφορά της γραμμής αυτής ( η οποία είχε χαθεί με τις προσθήκες) και η οποία θα μεταφέρει τον επισκέπτη στην υπαίθρια έκθεση, για την οποία θα μιλήσουμε σε λίγο.

Στο επόμενο επίπεδο βρίσκεται ο χώρος των περιοδικών εκθέσεων Εκθέσεις οι οποίες θα είναι σχετικές με το μουσείο αλλά πιο σύγχρονες (όπως για παράδειγμα μοντελισμός αεροπλάνων ή εκμάθηση χρήσης Drone αεροπλάνων). Σε αυτήν την κάτοψη βλέπουμε επίσης και την κίνηση μέσα απο το μουσείο προς το Κέντρο τεχνών, για το οποίο θα μιλήσουμε εκτενώς αργότερα.

Στο [0] επίπεδο δρόμου, γίνεται η αποκατάσταση της διαδικασίας του check in, συμβολικά, διατηρώντας την μνήμη για την αρχή ενός ταξιδιού. Για εμάς είναι η αρχή της αφήγησης του μουσείου. Γίνεται και η επαναφορά της ελεύθερης ανόδου στο επόμενο επίπεδο απο την υπαίθρια κλίμακα. Αυτή η κίνηση είχε χάσει την άμεση πρόσβαση της λόγω των αλλαγών στο κτήριο.

Στο μεσαίο όροφο έχω τοποθετήσει τον χώρο της διοίκησης μαζί με έναν καφέ για τους εργαζομένους. Μία θέση στρατηγικά περίοπτη με σκοπό την εποπτεία του συνόλου. Σε αυτόν τον όροφο επαναφέρουμε και την άμεση πρόσβαση των επισκεπτών στο ανώτερο επίπεδο. Κίνηση την οποία είχε επιλέξει ο Saarinen σαν μια συνέχεια απο το επίπεδο του δρόμου, ώστε να χρησιμοποιούν το εστιατόριο και αυτοί που δεν ταξιδεύουν. Αυτή η συνέχεια χάθηκε λόγω των προσθηκών και των επεμβάσεων τόσο στο επίπεδο του δρόμου όπως προαναφέραμε, όσο και στο επίπεδο της διοικήσης.

Στο ανώτερο επίπεδο προτείνεται η επαναλειτουργία του βασικού εστιατορίου για τους προφανείς λόγους τις απαραίμιλλης θέας στο βουνό και την θάλασσα.

# μουσείο πολιτικής αεροπορίας

κεντρική ιδέα

μουσείο της μνήμης της εποχής  
μουσείο των παλιών επιβατών  
μουσείο του εαυτού του / του κτηρίου  
μουσείο της ολυμπιακής  
μουσείο των παλιών εργαζομένων

## κτηριολογικό πρόγραμμα

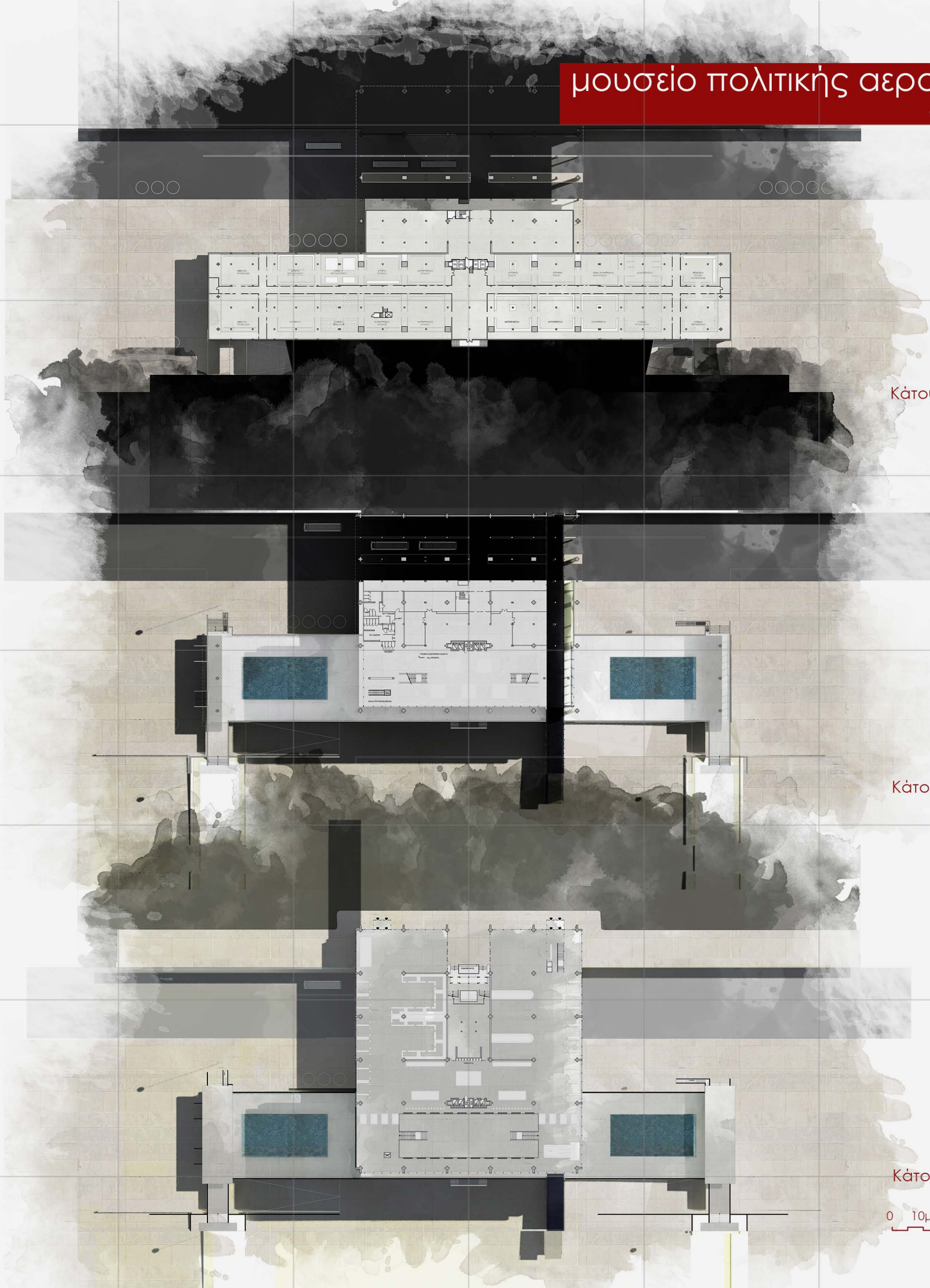


## Αιθουσες Μόνιμης Έκθεσης

Στολές προσωπικού  
Ιστορία Ωνάση  
Σήμα της ολυμπιακής αεροπορίας  
Δημοσιεύσεις Τύπου (άρθρα αφίσες)  
Μοντέλα στόλου της Ολυμπιακής  
Στολές Προσωπικού  
Αντικείμενα  
Φωτογραφίες Αρχείου  
Φάκελοι Επιβατών  
Γεγονότα (ατυχήματα)  
Αίθουσες Προβολών  
Ιστορία Αεροδρομίου  
Μακέτες Αεροδρομίου  
Ιστορία Κτηρίου Αερολιμένα (1969-2015)  
Φωτογραφίες νεώτερου αρχείου

# μουσείο πολιτικής αεροπορίας

σχέδια μελέτης



Κατοψη Α' |

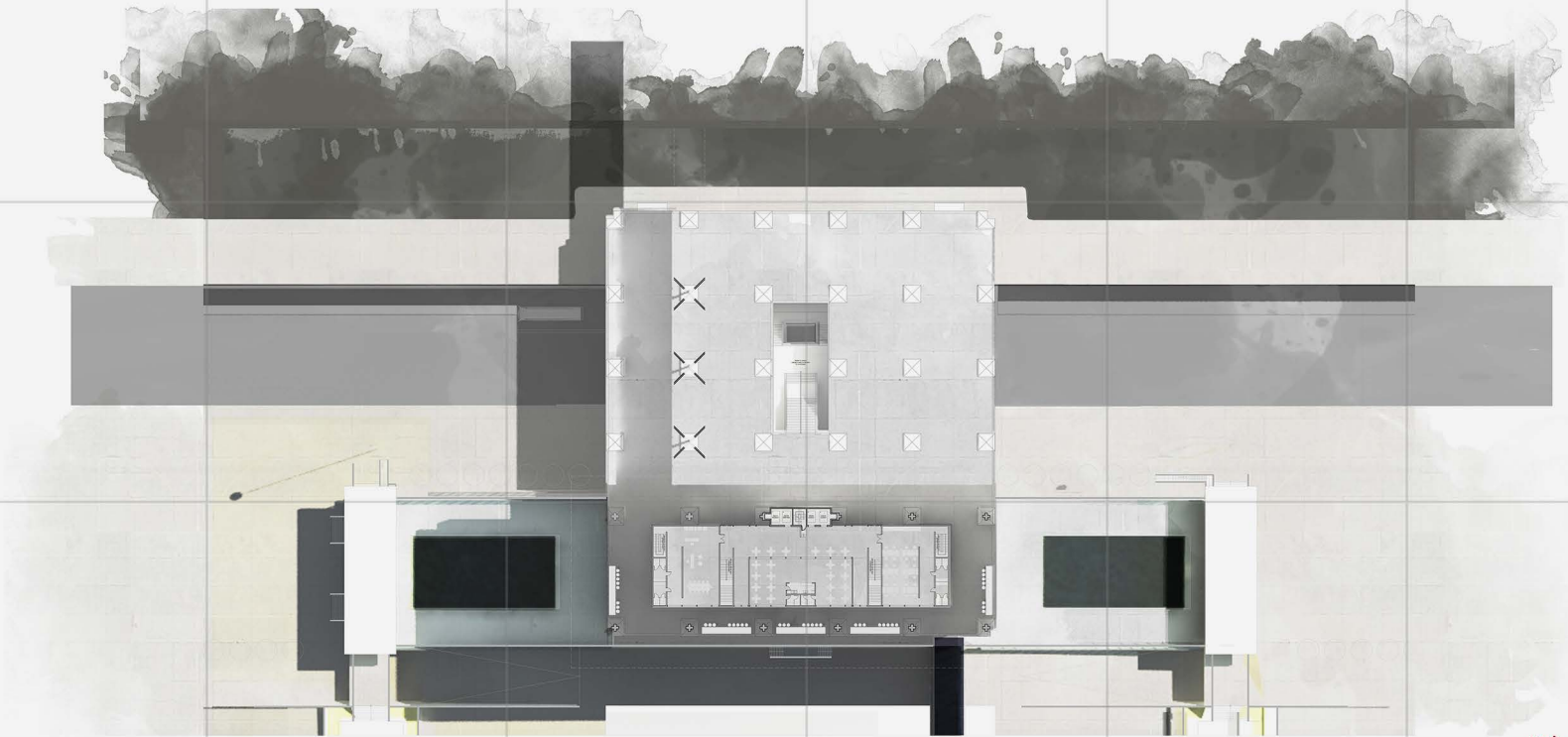
Κατοψη Β' |

Κατοψη Γ' |

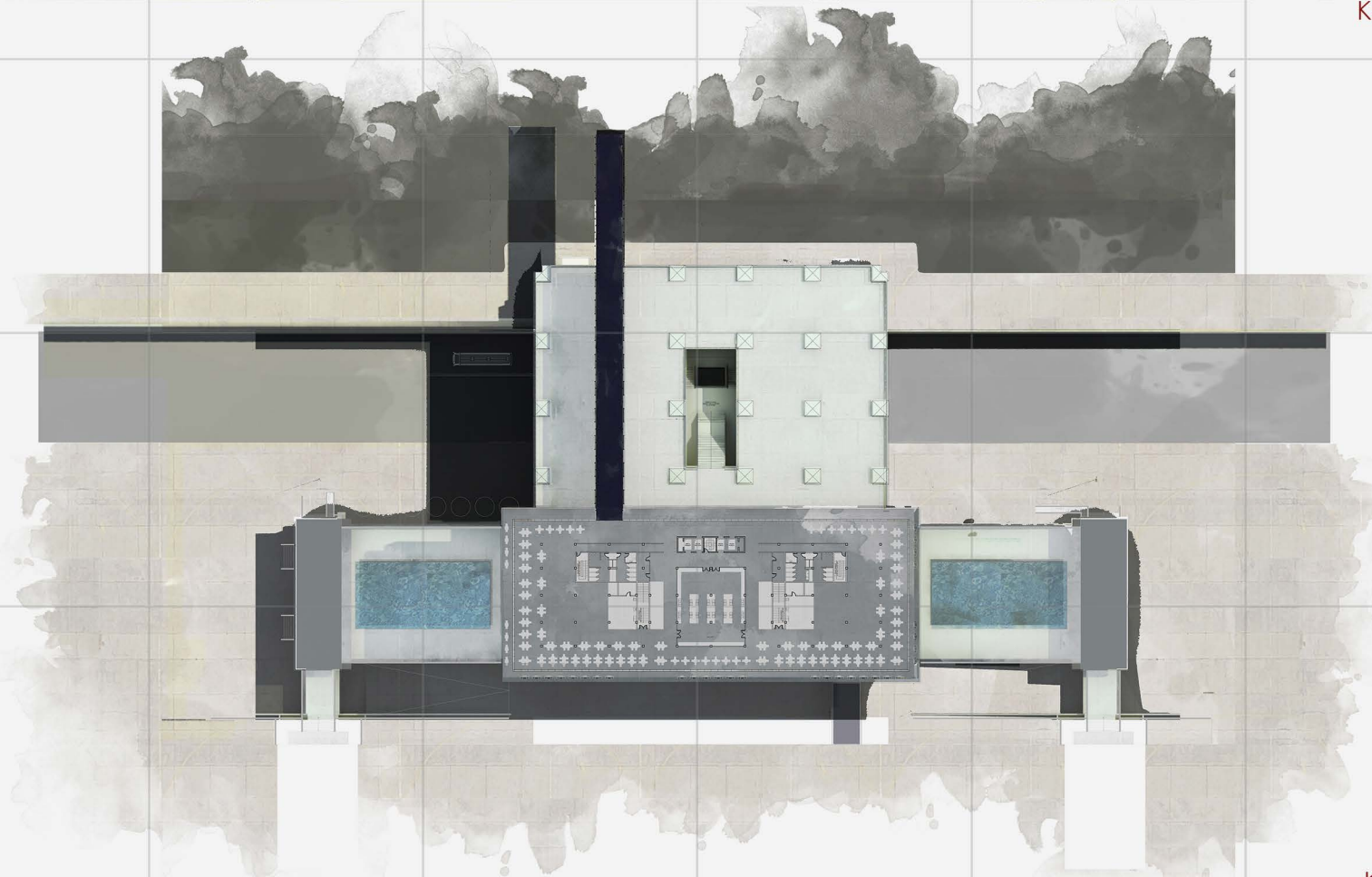
0 10μ 20μ 50μ

# μουσείο πολιτικής αεροπορίας

σχέδια μελέτης



Κάτοψη Δ' |

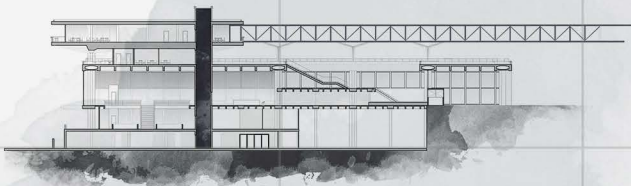


Κάτοψη Ε' |

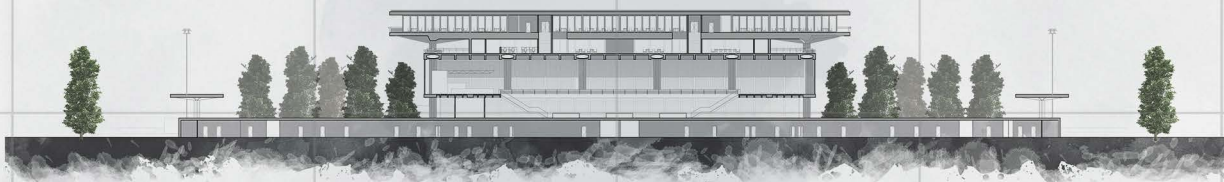
0 10μ 20μ 50μ

# μουσείο πολιτικής αεροπορίας

σχέδια μελέτης



Τομή εγκάρσια |



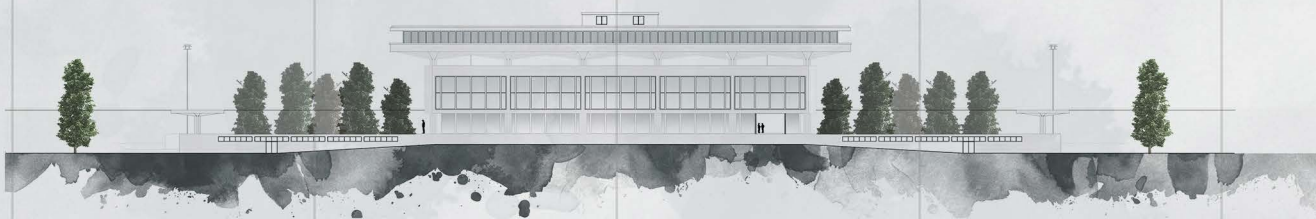
Τομή Διαμήκης |



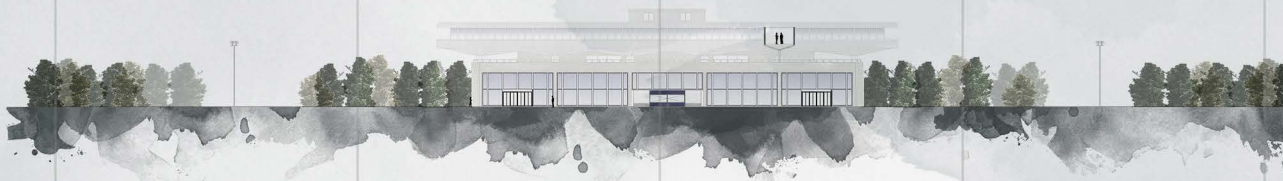
Βορειοδυτική Όψη |



Νότιοανατολική Όψη |



Νοτιοδυτική Όψη |



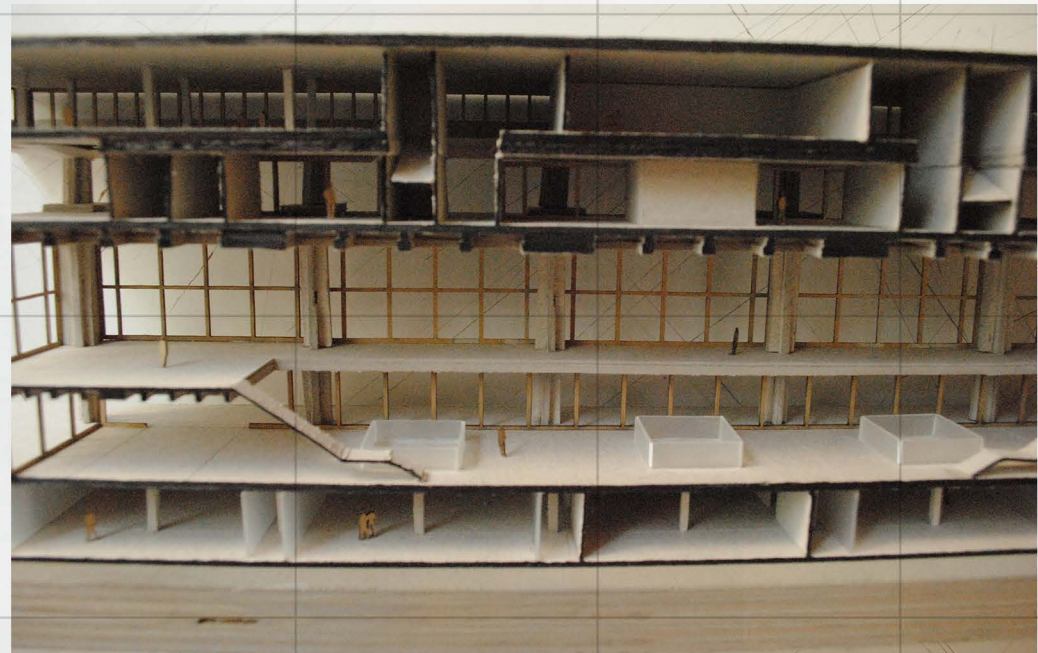
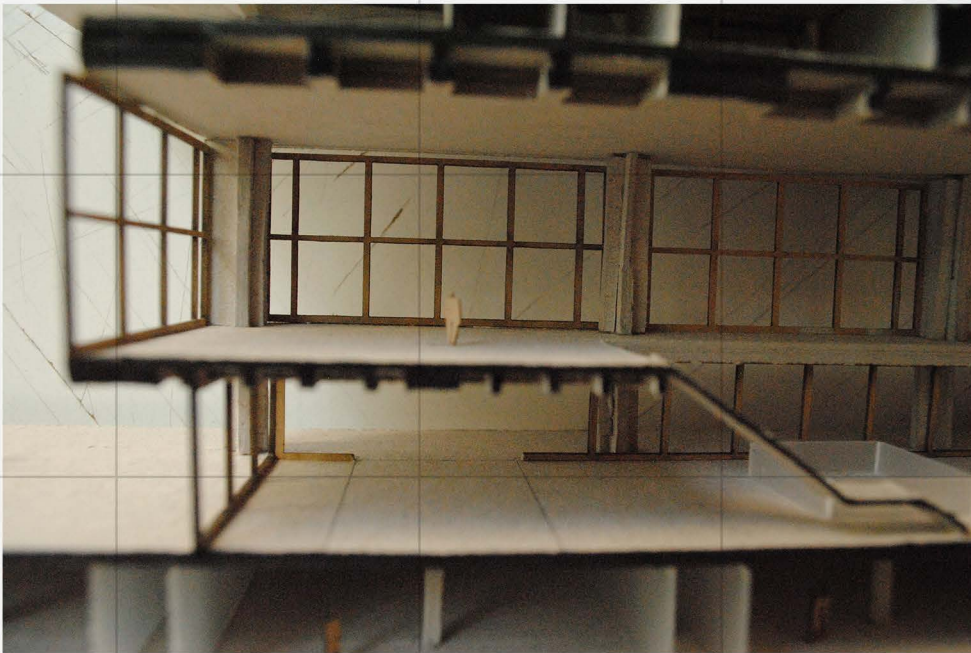
Βορειοανατολική Όψη |

0 10μ 20μ 50μ

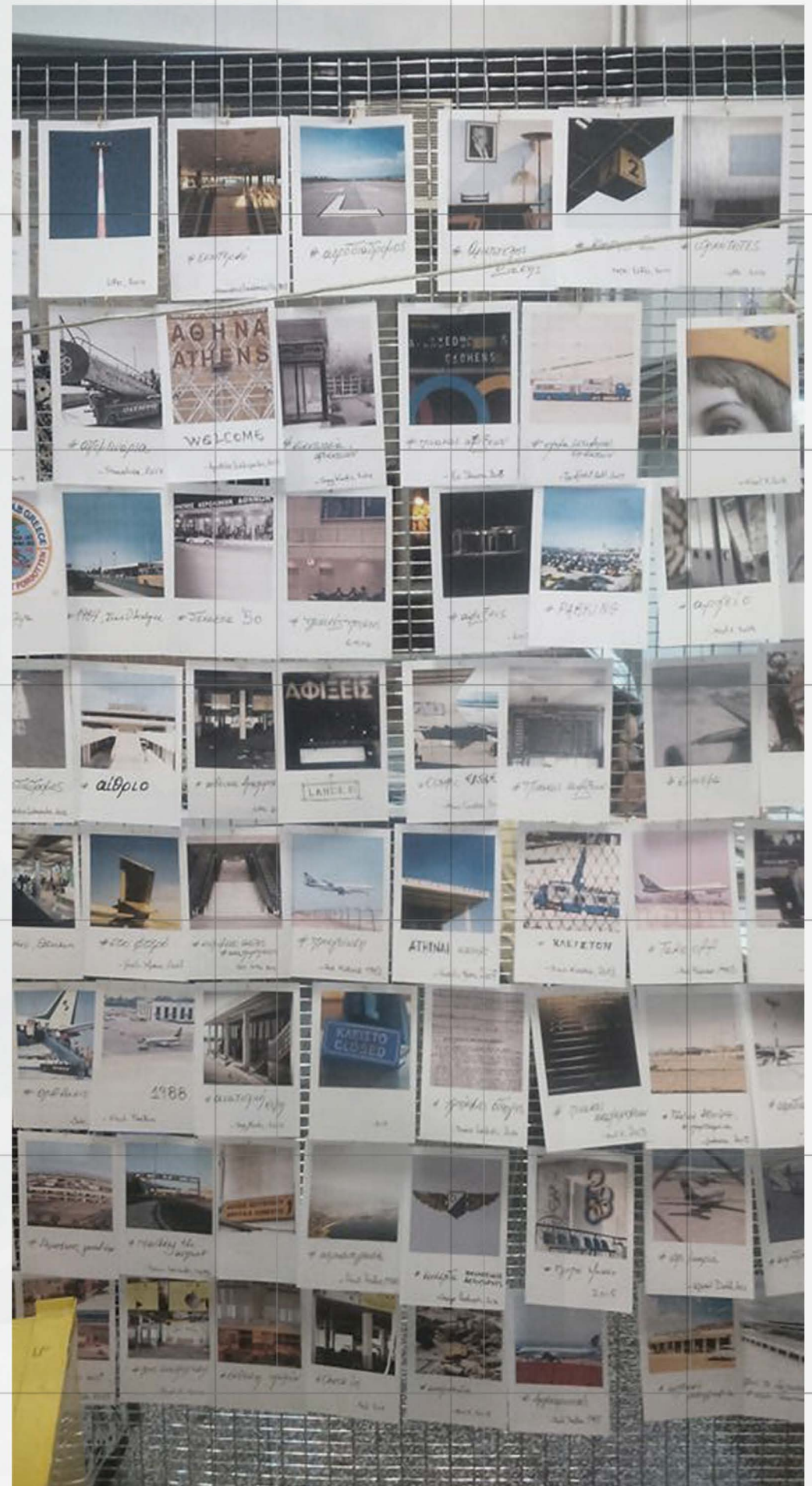


# μουσείο πολιτικής αεροπορίας

πρόπλασμα

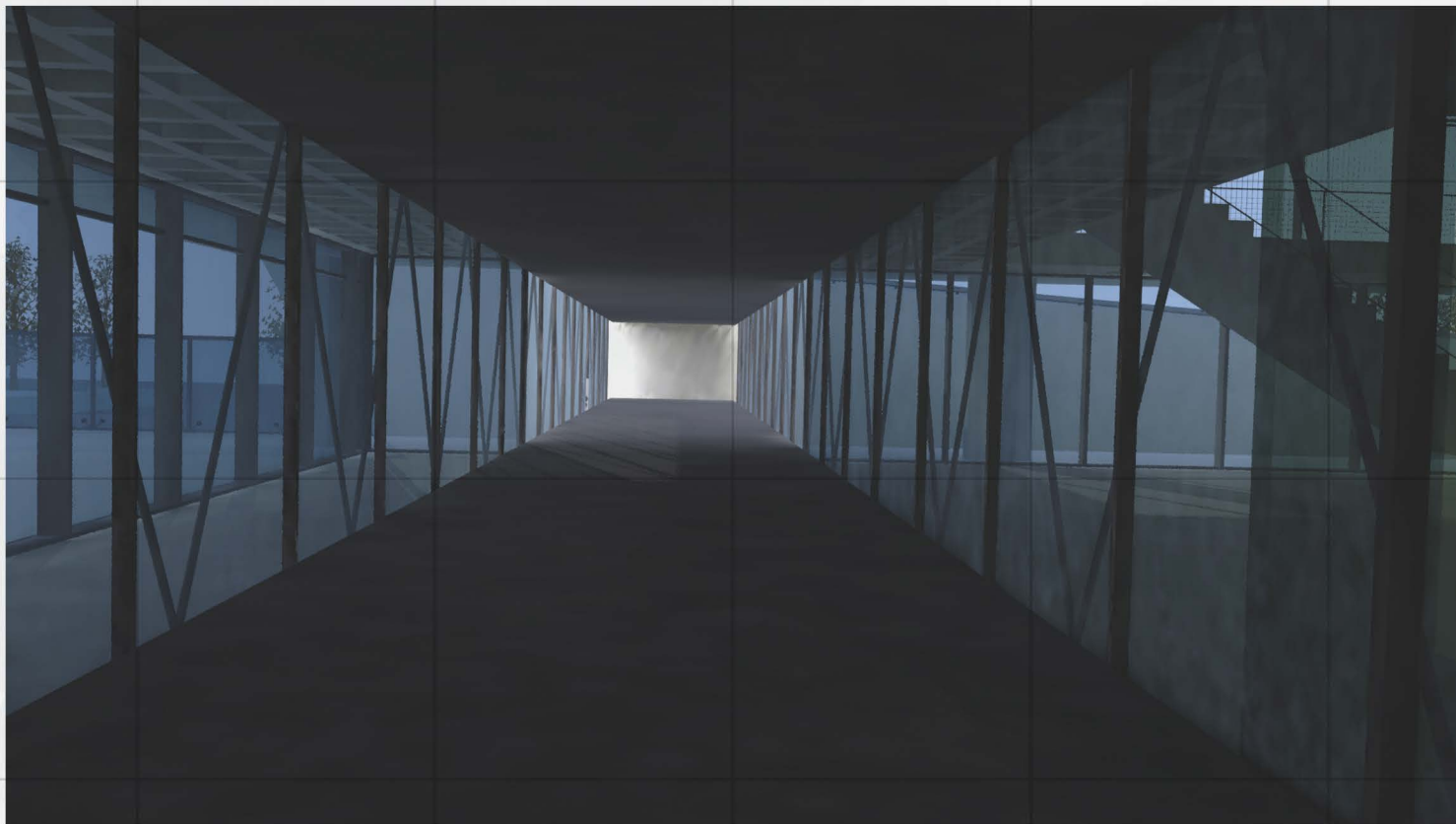
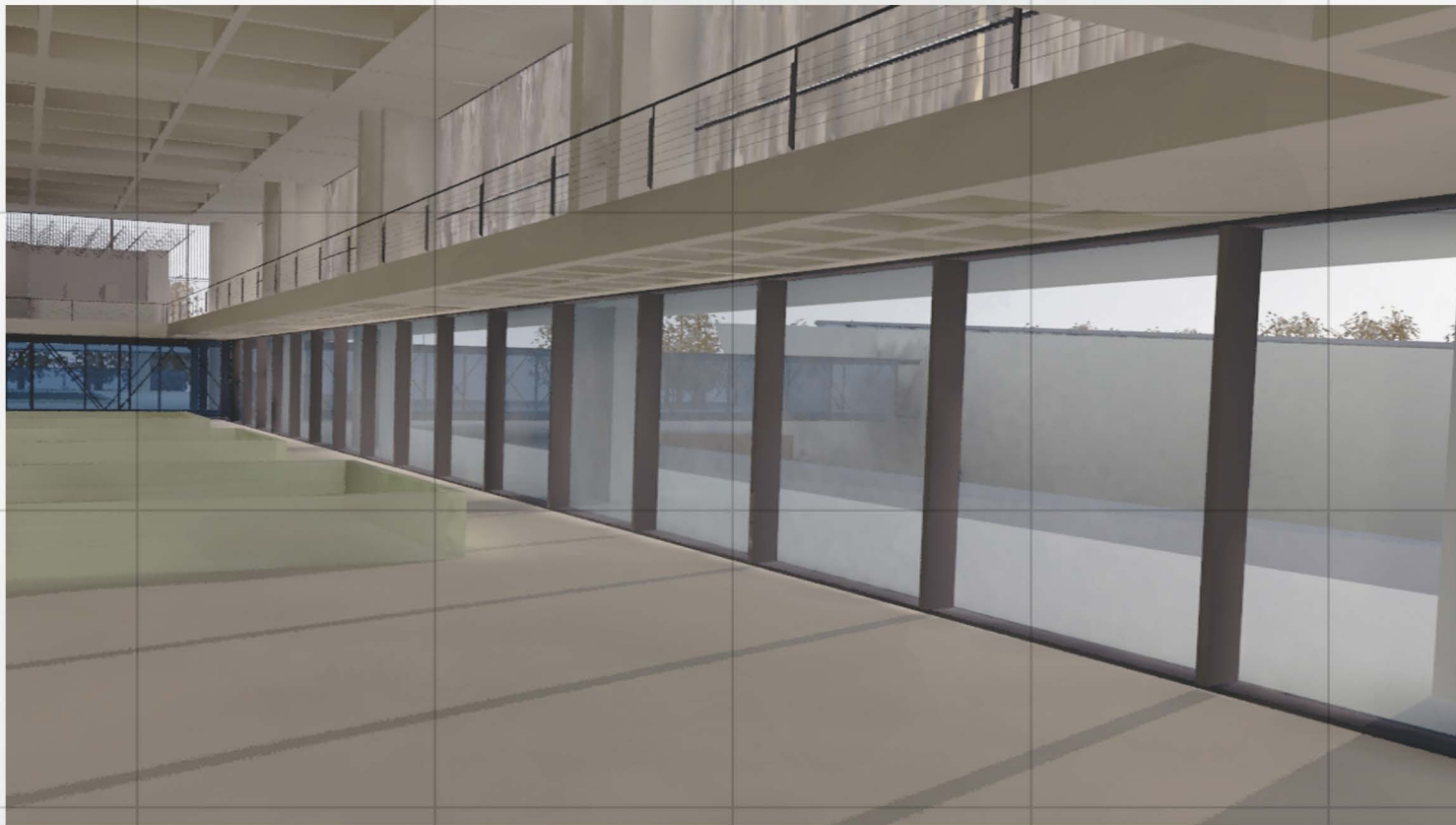


# μουσείο πολιτικής αεροπορίας installation



Στο installation που βλέπετε, παρουσιάζω μια πρόταση μου για την παρουσίαση της έκθεσης . Αφορά σε ένα έκθεμα – περίληψη που συνοψίζει την ιστορία και την μνήμη φωτογραφικά.

μουσείο πολιτικής αεροπορίας  
φωτορεαλιστικά



# αποκατάσταση γενικές αρχές

ενίσχυση φέροντος οργανισμού,  
για μεγαλύτερη ασφάλεια προς  
τον χρήστη λόγω παλαιότητας  
του κτηρίου

ανάδειξη και αποκατάσταση  
των εσωτερικών υλικών  
και επιφανειών (οπως τα λευκά μάρμαρα  
ιωαννίνων στα πατώματα)

καθαρισμός των εσωτερικών διαμορφώσεων  
από τυχόν πρόχειρες προσθήκες

απομάκρυνση προσθήκων, με  
σκοπό να αναδειχθεί η πρωτότυπη  
σύνθεση του κτηρίου

έπαναφορά μέσω χημικού καθαρισμού, της  
αρχικής επιφάνειας των δομικών στοιχείων  
για να φανερωθεί ο συνδιασμός τσιμέντου  
με προσμίξη πεντελικού μαρμάρου στα  
αδρανή

έπαναφορά των ψευδοροφών και των λοιπών  
στοιχείων που έχουν καταστραφεί ή αφαιρεθεί<sup>3</sup>

απλούστευση των χώρων, με στόχο την  
αφαίρεση τόσο φορτίων, όσο και της  
πολυπλοκότητας που διακρίνει την σημερινή  
κατάσταση του κτηρίου



Εδώ είναι οι ευκαιρία να σας παρουσιάσω τις βασικές αρχές της αποκατάστασης που ακολουθήσαμε και καταγράφονται στο διπλανό πίνακα.

Στην επόμενη σελίδα βλέπετε την πρόταση διαμόρφωσης του αεροδρομίου σε υπαίθρια έκθεση με βασικά εκθέματα τα ίδια τα παλιά αεροπλάνα του στόλου της ολυμπιακής. Η διάταξη της φύτευσης ακολουθεί πάντα τις χαράξεις και τις αναλογίες του κτιρίου και οριοθετεί την πορεία ενός λεωφορείου που οδηγεί τους επιβάτες – επισκέπτες στα αεροπλάνα-εκθέματα. Ήδη εδώ φανερώνεται και η επέκταση πρότασή μου ως πολιτιστικό κέντρο για το οποίο θα μιλήσω εκτενώς αμέσως στην συνέχεια

# πρόταση υπαιθριας εκθεσης

σχέδια μελέτης



Κάτοψη |

0 10μ 20μ 50μ

The background features a light gray grid on a white background. A large, abstract watercolor splash in shades of red and pink is positioned on the right side, partially overlapping the grid. The splash has irregular, feathered edges and contains some darker, more saturated red areas.

# \ κεφάλαιο 4

κέντρο  
τεχνών

Στόχοι για το πολιτιστικό κέντρο ήταν η δημιουργία ενός κτηρίου-σύμβολο που προσδιορίζεται στο παρελθόν, αφενός διατηρεί την μνήμη του παλιού αεροδρομίου αφετέρου σε συνδυασμό με την χρήση του Μουσείου πολιτικής αεροπορίας αποτελεί το ίδιο έκθεμα της υπαίθριας έκθεσης.

Η κεντρική ιδέα της μορφής του κτηρίου, ή οποία ικανοποιούσε τα παραπάνω ζητούμενα, για μένα ήταν η Σαΐτα, η οποία αποτελεί ένα πρωτόλειο εργαλείο αναπαράστασης αεροπλάνου, ευρέως διαδεδομένο μιας και είναι ο πιο γνωστός τύπος αεροπλάνου. Η απλότητα της μορφής σε συνδυασμό με τον πολύ ισχυρό συμβολισμό αποτέλεσε για μένα την αρχή για τον σχεδιασμό του κτηρίου. Μια σαΐτα, η οποία έχει προσγειωθεί στον χώρο προσγείωσης και απογείωσης των αεροπλάνων όταν το αεροδρόμιο λειτουργούσε. Στην επανάληψη του τετραγώνου, για το οποίο έγινε λόγος παραπάνω, έρχεται και διαρρηγνύει η σαΐτα αυτήν την κανονικότητα του σχήματος και του καννάβου.

Στο κτηριολογικό πρόγραμμα του κέντρου περιλαμβάνονται

- Χώροι εκθέσεων
- Θέατρο 400 θέσεων
- Χώροι διδασκαλίας για όλες τις τέχνες
- Χώροι διοίκησης
- Βιβλιοθήκη /ταινιοθήκη
- Μικρά αμφιθέατρα
- Αποθηκευτικοί χώροι & W.C.

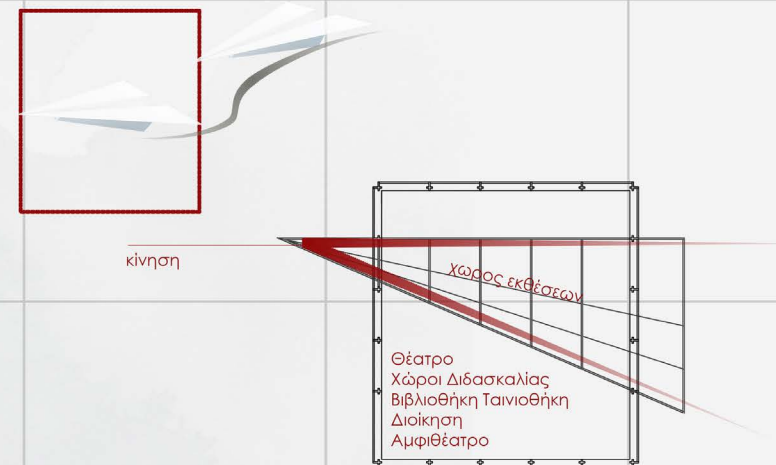
Βασικές αρχές οι οποίες υποστήριξαν την κεντρική ιδέα της σαΐτας ήταν οι εξής

- Ο βασικός κάνναβος που επαναλαμβάνεται όπως στο κτήριο του αερολιμένα, θα είναι εμφανής στα περιμετρικά υποστηλώματα του νέου κτηρίου, σκεπασμένα μερικώς από έναν κεκλιμένο τοίχο. Η τεχνική αυτή μας δίνει την δυνατότητα να περάσουμε φυσικό φως στους κατώτερους χώρους.
- Ο χώρος της Σαΐτας θα εμπεριέχει το σύνολο των εκθέσεων καθώς και τις βασικές κινήσεις
- Οι υπόλοιποι χώροι (χώροι διδασκαλίας, βιβλιοθήκη, διοίκηση) θα είναι κατά το δυνατόν πιο απομονωμένοι και αυτόνομοι από τον χώρο των εκθέσεων και το θέατρο.

Δημιουργία ενός κτηρίου - σύμβολο, που προσδιορίζεται στο παρελθόν, αφενός διατηρεί την μνήμη του παλιού αεροδρομίου αφετέρου σε συνδυασμό με τη χρήση του Μουσείου Π.Α. αποτελεί το ίδιο έκθεμα της υπαίθριας έκθεσης

Το πρωτόλειο εργαλείο αναπαράστασης αεροπλάνου, η Σαΐτα, ο πιο γνωστός τύπος αεροπλάνου.

## συνθετικές αρχές



## Κτηριολογικό Πρόγραμμα

- | Χώροι εκθέσεων
- | Θέατρο 400 θέσεων
- | Χώροι διδασκαλίας (μουσικής, χορού, θεάτρου, ζωγραφικής, γλυπτικής, media κ.λπ)
- | Μικρά αμφιθέατρα, 100 θέσεων
- | Διοίκηση
- | Βιβλιοθήκη-Ταινιοθήκη
- | Cafe

Ξεκινώντας την ανάλυση του κτηρίου βλέπουμε την κάτοψη δώματος. Παρατηρούμε ότι διαγράφεται ξεκάθαρα στο χώρο τόσο η σαΐτα όσο και το τετράγωνο. Η επιλογή της υδάτινης επιφάνειας δημιουργεί έναν καθρέφτη που αντανακλά στην σαΐτα δημιουργώντας πολλαπλές ποιότητες και δρα συμπληρωματικά με την περιμετρική φύτευση στο επίπεδο του αεροδιαδρόμου δημιουργώντας μια επιπλέον εκτόνωση σε πάρκο.

Στην κάτοψη Α η οποία βρίσκεται στο επίπεδο του αεροδιαδρόμου, αναφέρεται στις πολλαπλές επιλογές εισόδου στο κτήριο. Μπορούμε επίσης να παρατηρήσουμε το γεγονός ότι μόλις κάποιος μπει στο κτήριο μπορεί να δει τον χώρο των εκθέσεων, ο οποίος βρίσκεται στον κατώτερο επίπεδο.

Οι επόμενες κατόψεις φανερώνουν την διάρθρωση του κτιρίου εσωτερικά. Οι χώροι των αιθουσών για μαθήματα ακολουθούν μια διάταξη σχήματος Π με εσωτερικό αυτόνομο αίθριο που εξασφαλίζει και τον απαραίτητο φωτισμό σε συνδυασμό με τον φωταγωγό που δημιουργείται από τους κεκλιμένους τοίχους. Η διαγώνια χάραξη αφορά στην θέση του στεγάστρου –σαΐτα που βρίσκεται πάνω στον άξονα βορρά νότου. Θα παρατηρήσετε επίσης 2 συμμετρικούς «πύργους» των κατακόρυφων κινήσεων και των υγρών χώρων.

Στην κάτοψη Γ τοποθετείται η διοίκηση σε περίοπτη θέση για την εποπτεία των λειτουργιών και υπάρχει περιμετρικός διάδρομος κίνησης που ενώνει τους χώρους του ορόφου.

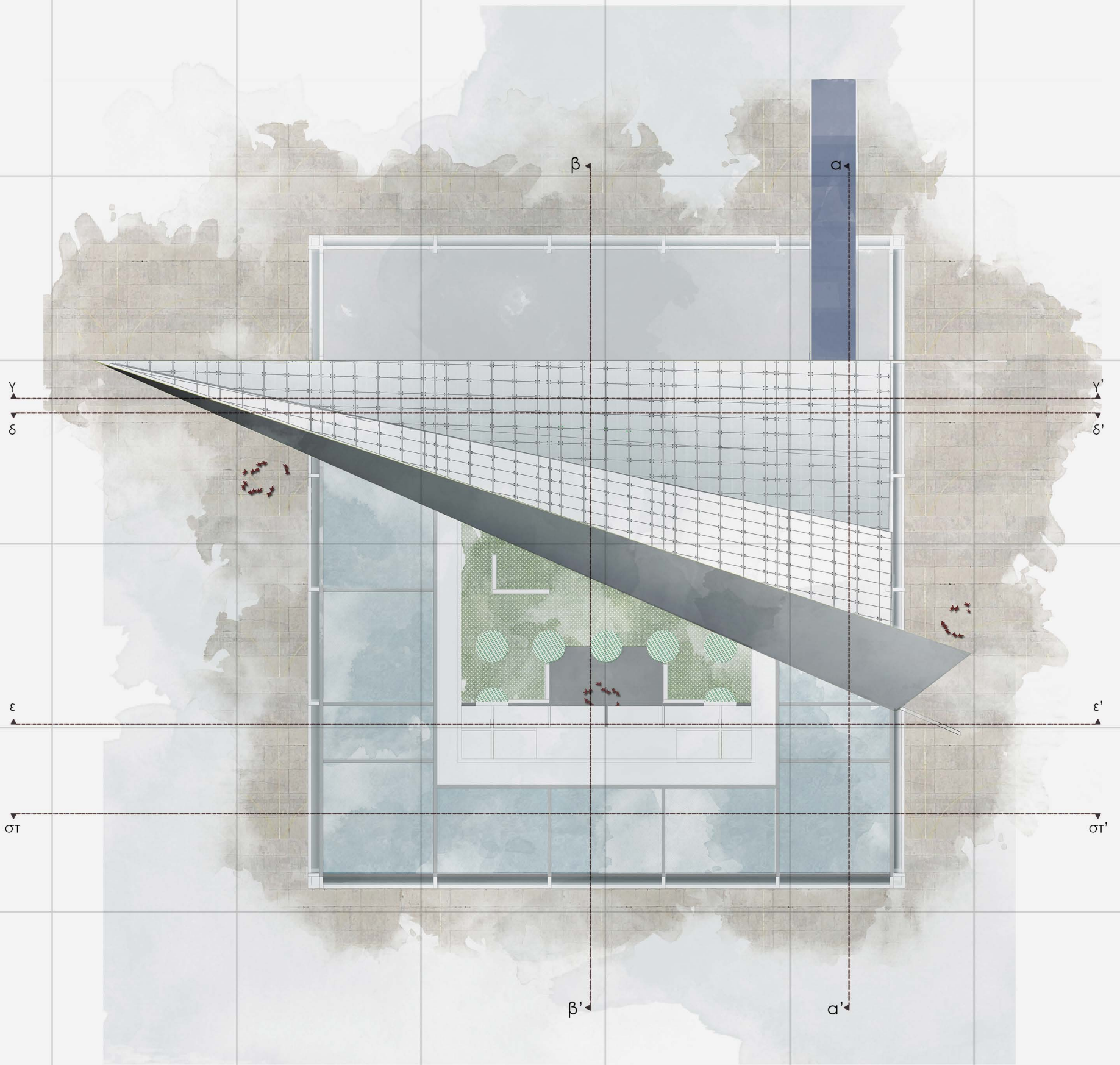
Τέλος, στην κάτοψη Δ έχουμε φτάσει στο φουαγιέ του θεάτρου 400 θέσεων, το οποίο αποτελεί ένα επιμέρους παράλληλογραμμο όγκο κεντροβαρικά τοποθετημένο στο χώρο. Αυτό επίσης είναι και το επίπεδο των εκθέσεων οι οποίες στεγάζονται με την κατασκευή του στεγάστρου «σαΐτα» με άνεση ύψους έως 22μ. Σημαντικό στοιχείο του χώρου είναι ο μεγάλος τοίχος-οθόνη με διαδραστικό χαρακτήρα που προβάλλει είτε χρήσιμες πληροφορίες για τα εκπαιδευτικά προγράμματα και τις εκθέσεις είτε για τα πολιτιστικά δρώμενα.

Οι τομές φανερώνουν σε συνθετικό επίπεδο τις ποιότητες χώρου που προσδίδει η δημιουργία σαΐτας καθώς και η σχέση της με το υπέργειο τμήμα του οικοπέδου. Συγκεκριμένα μπορείτε να δείτε και μια επίλυση ως προς τον φωτισμό των υπόσκαφων χώρων που βρίσκονται στις παρειές του σκάμματος, όπου τα κεκλιμένα επίπεδα αντανακλούν το φως. Στην Οψοτομή φαίνεται ο αρχιτεκτονικός περίπατος μέσα στην έκθεση που πραγματοποιείται με ράμπες κατάλληλες και για πρόσβαση για αμεα.

Στην μεγάλη τομή, για πρώτη φορά σε τομή φαίνεται η σχέση του παλιού κτηρίου με το νέο. Καθώς και οι οριζόντιες γραμμικές προσβάσεις που διαπερνούν τους όγκους σε μεγαλύτερη κλίμακα. Φυσικά στην τομή φανερώνεται και η αναλογική σχέση των υψών των ορόφων ως προς το παλιό

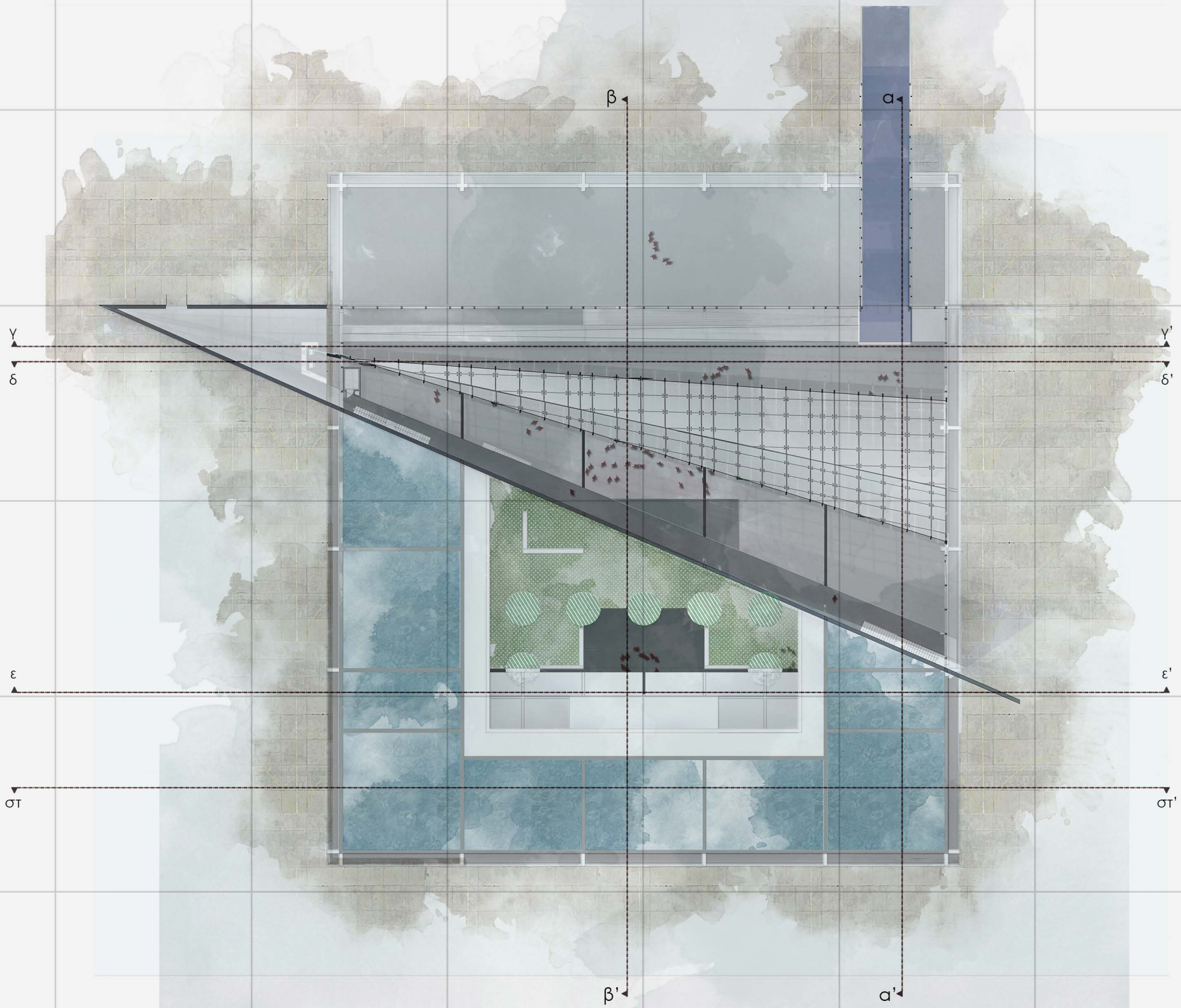
Σε επίπεδο τελικών όψεων μπορούμε να ισχυριστούμε ότι η παρεμβάση μας δεν είναι τελικά επιθετική προς το παλιό παρόλο που εκφράζεται με μια φορμαλιστική διάθεση. Για αυτό έγινε και η επιλογή του υπόσκαφου κτηρίου. Όστε η καινούργια πρόταση να μην εμποδίζει την θέα του υπάρχοντος κτηρίου αλλά να προσθέσει μία επιπλέον ποιότητα σε αυτό.

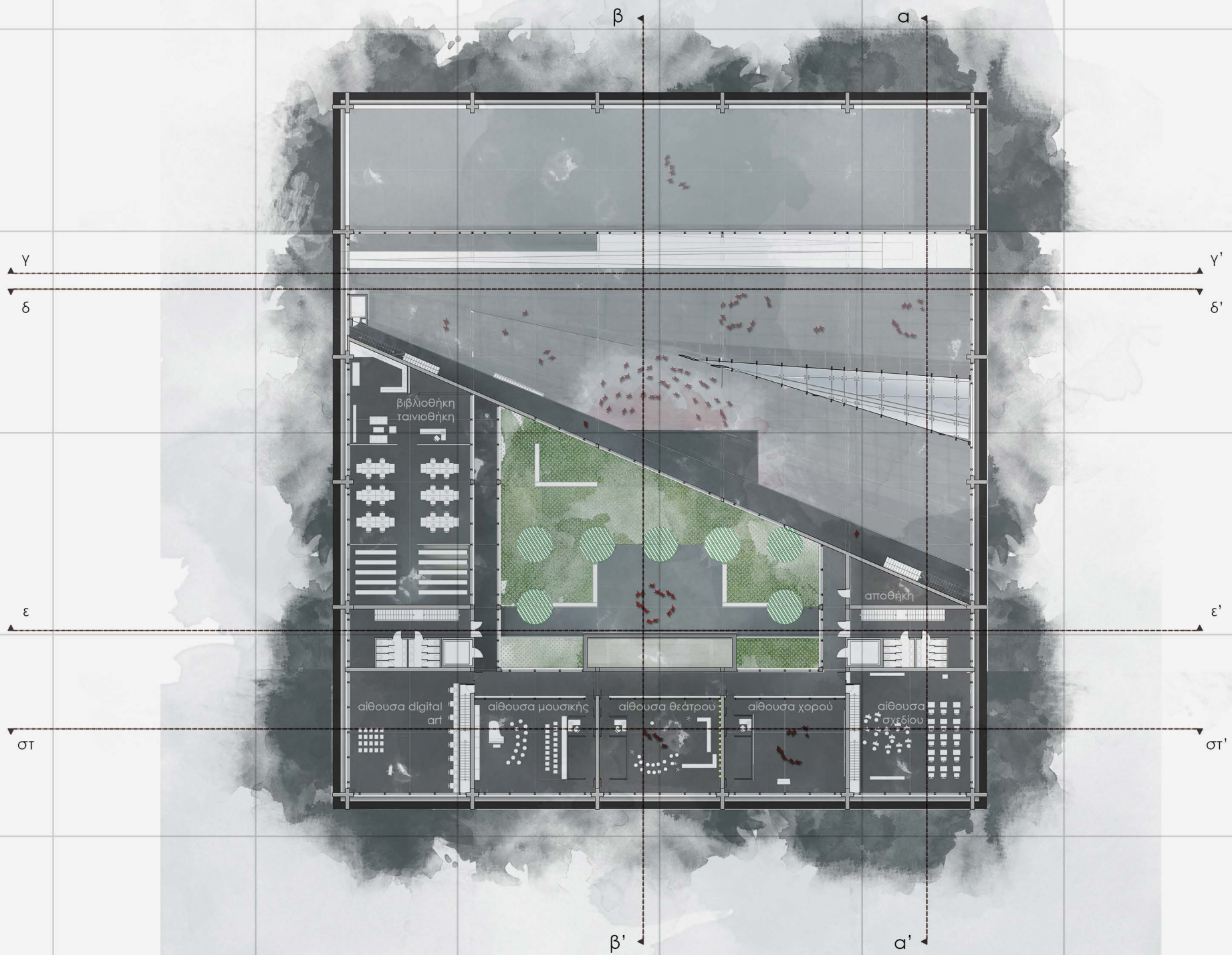




Κάτοψη Δώματος |

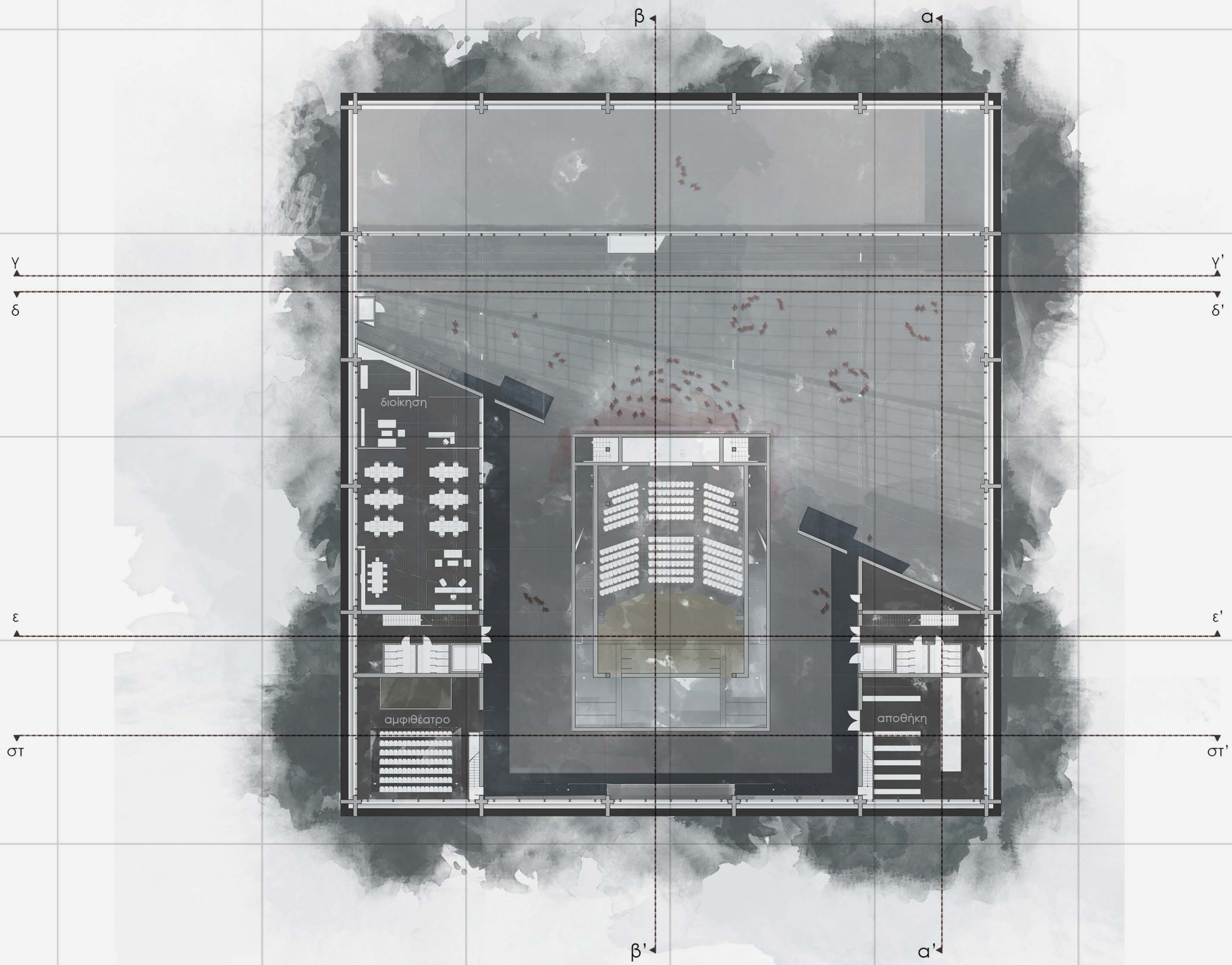




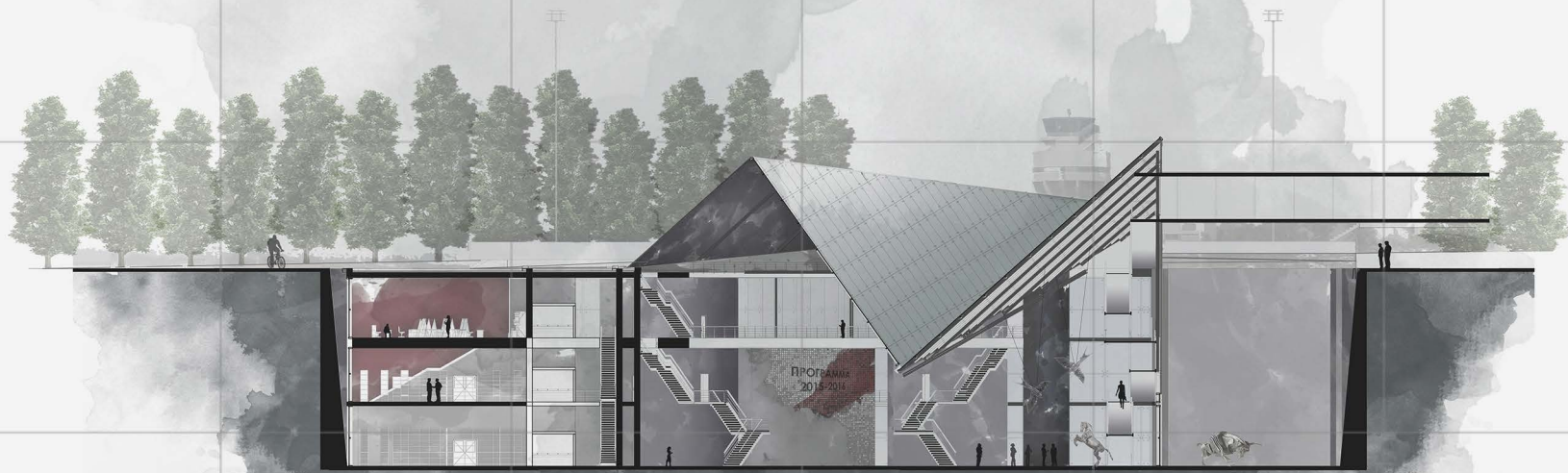


Κάτοψη Β' |

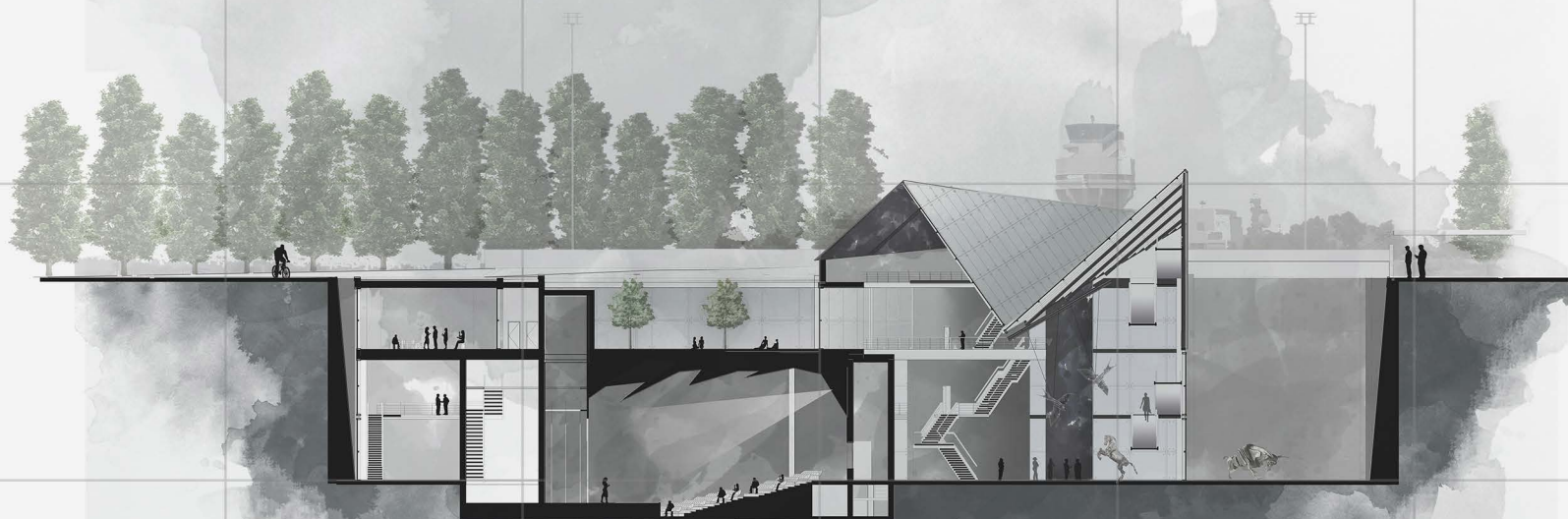
0 5μ 10μ 20μ



Κέντρο Τεχνών  
σχέδια μελέτης

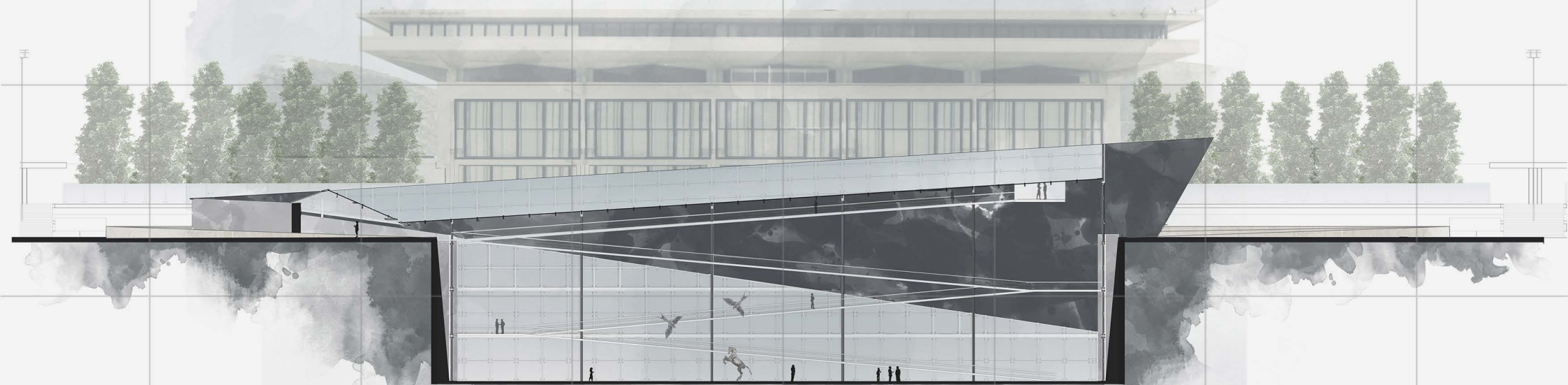


Τομή α-α' |



Τομή β-β' |  
0 5μ 10μ 20μ

Κέντρο Τεχνών  
σχέδια μελέτης



Τομή γ-γ' |



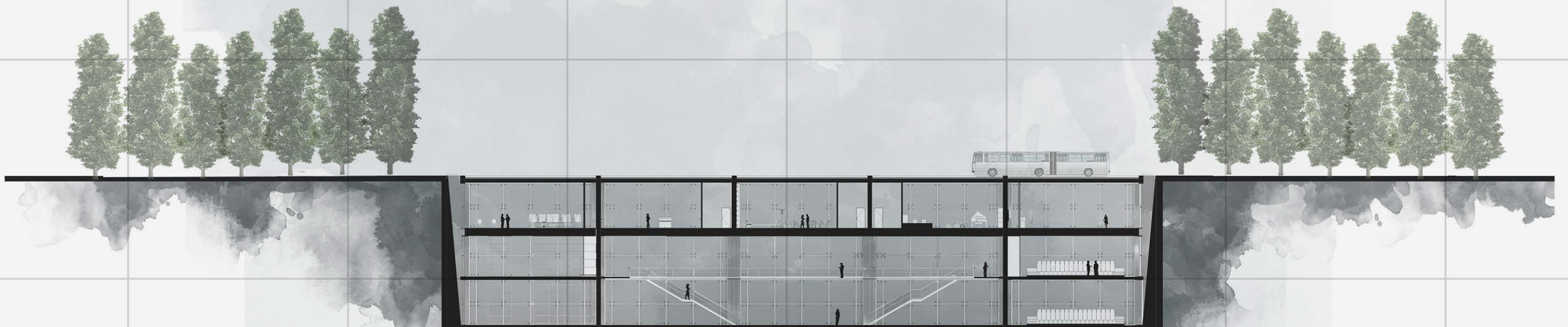
Τομή δ-δ' |

0 5μ 10μ 20μ

Κέντρο Τεχνών  
σχέδια μελέτης



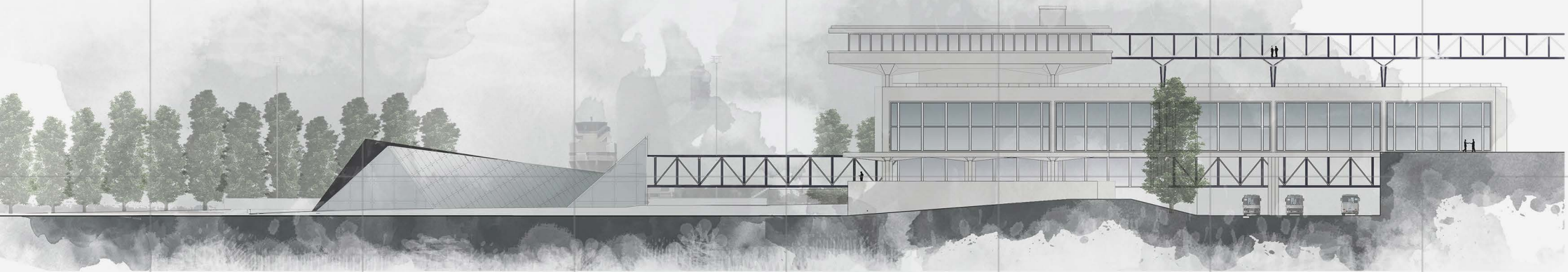
Τομή ε-ε' |



Τομή στ-στ' |

0 5μ 10μ 20μ

Κέντρο Τεχνών  
σχέδια μελέτης



Νοτιοανατολική Όψη |



Νοτιοδυτική Όψη |

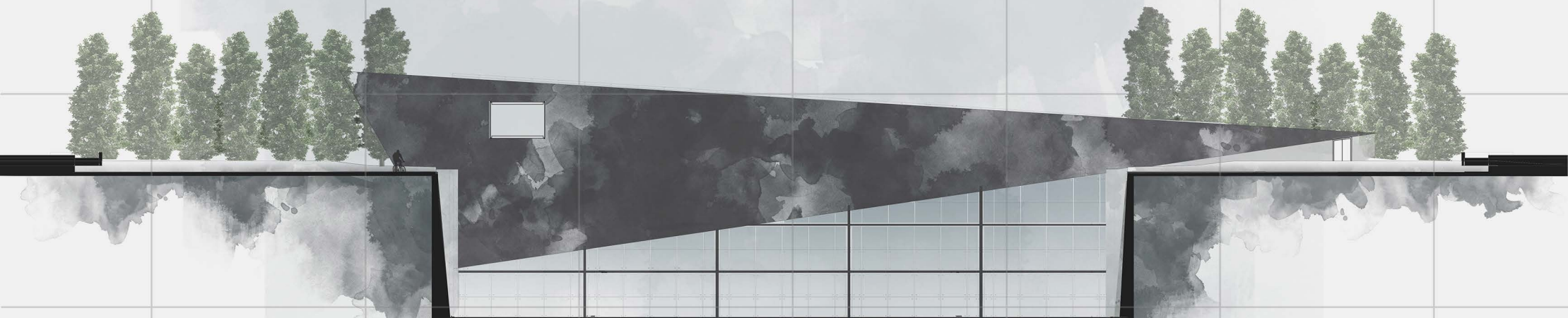
0 5μ 10μ 20μ



Κέντρο Τεχνών  
σχέδια μελέτης

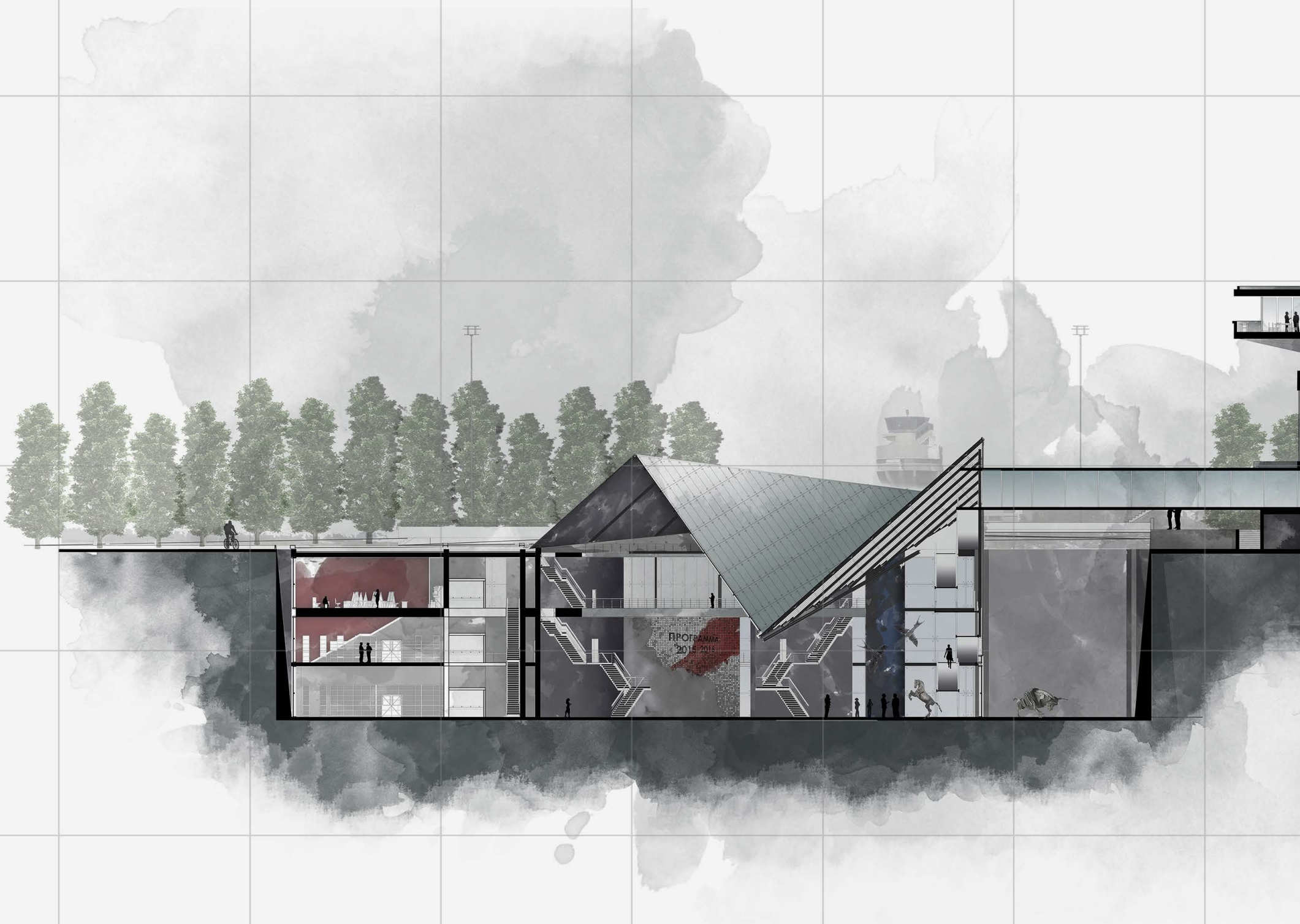


Βόρειοδυτική Όψη |



Βόρειοανατολική Όψη |

0 5μ 10μ 20μ



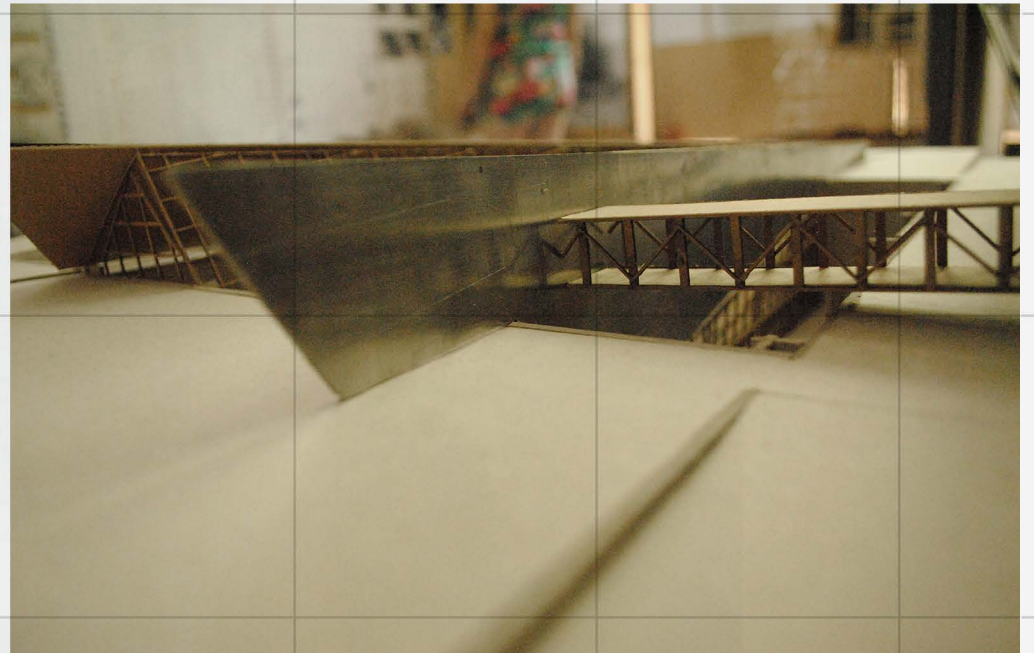
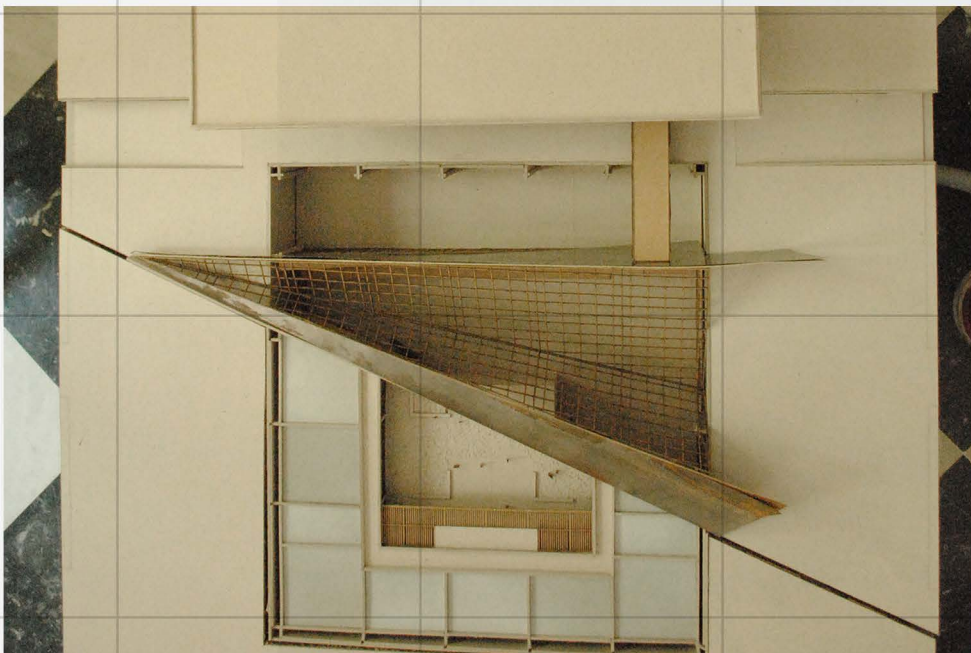
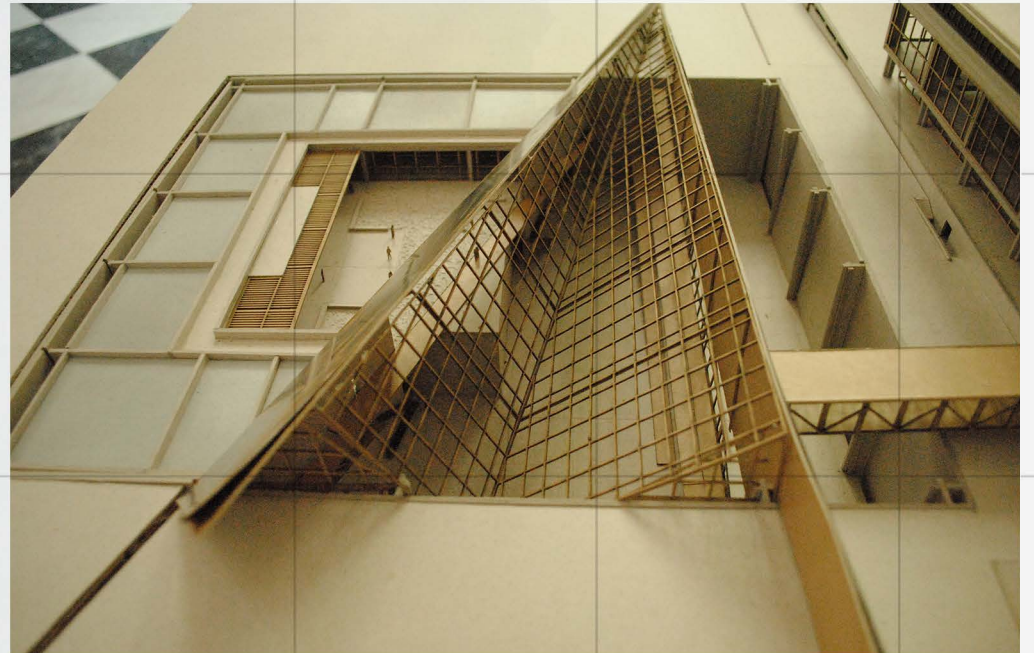
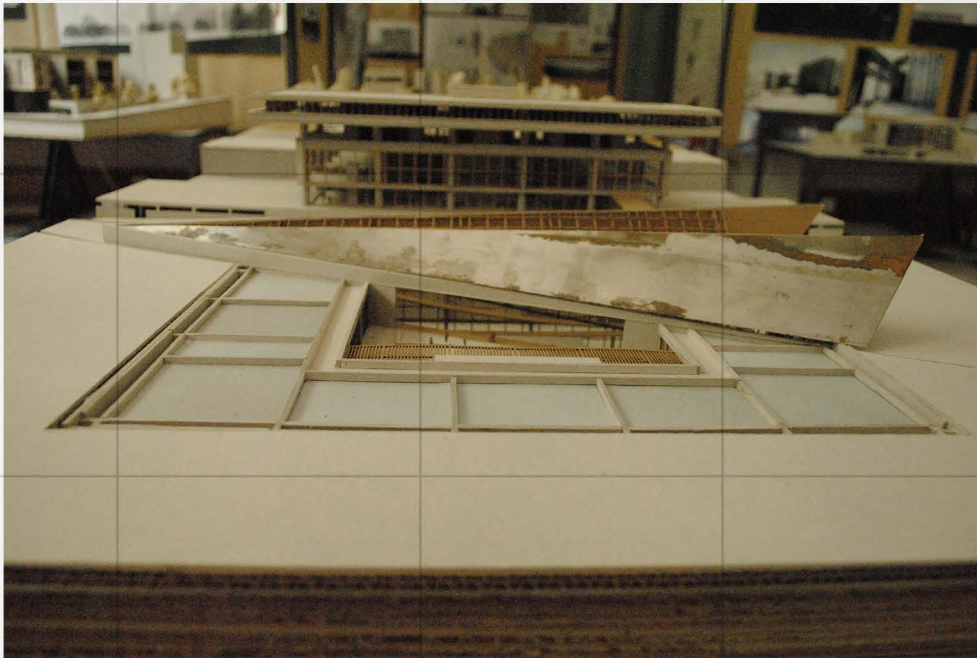
# Κέντρο Τεχνών

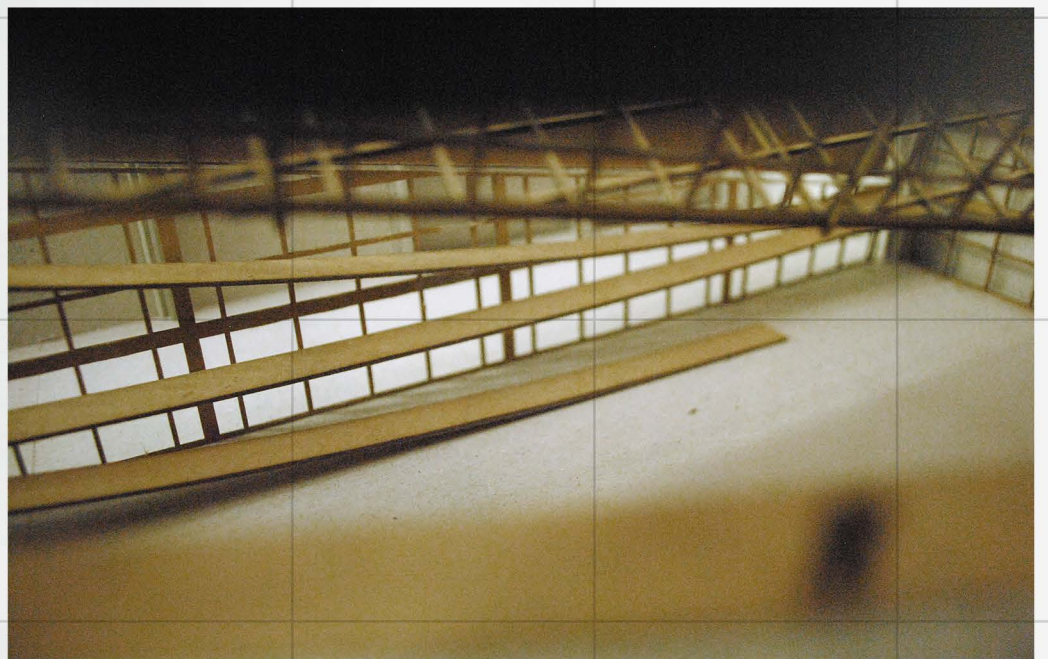
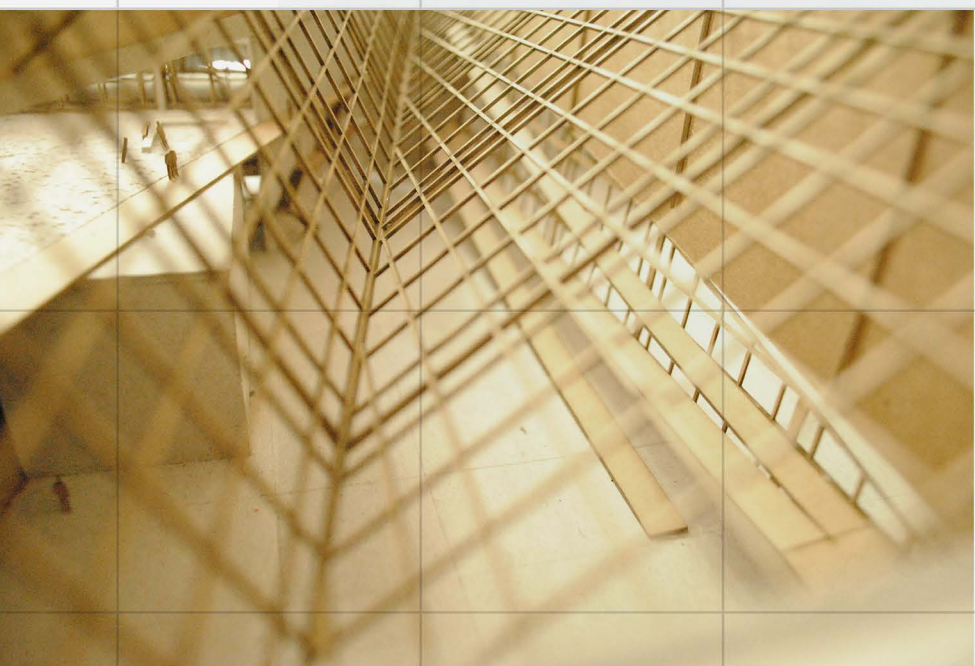
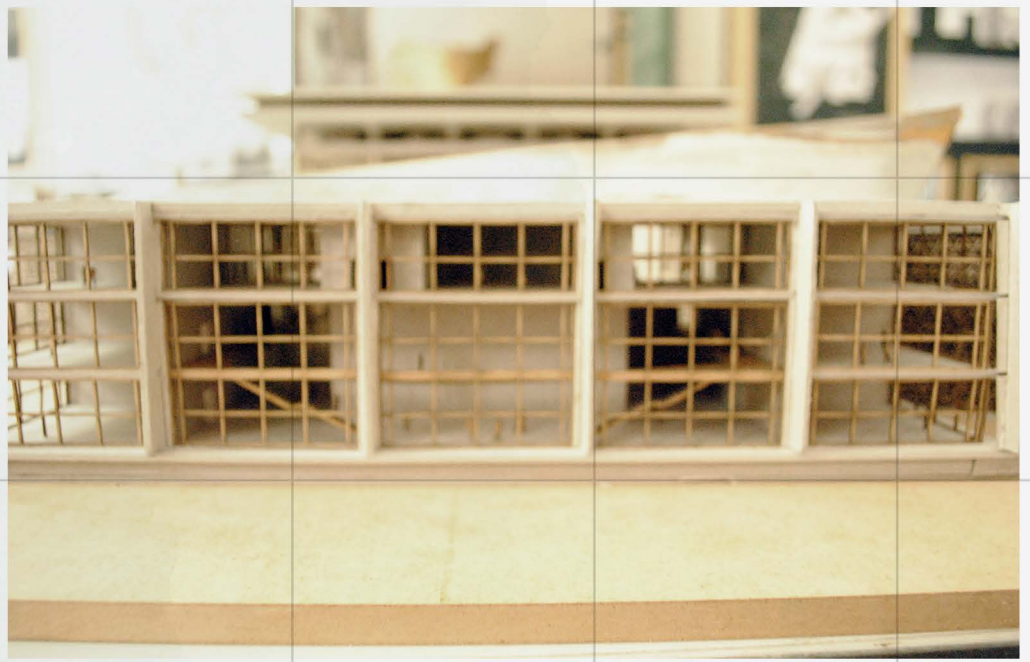
σχέδια μελέτης

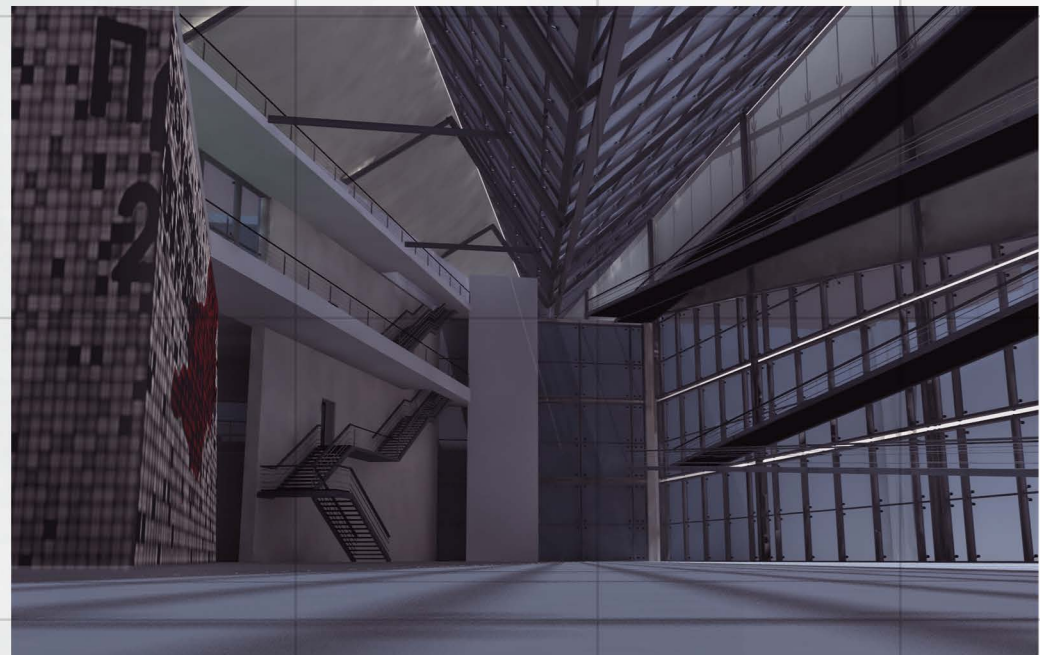
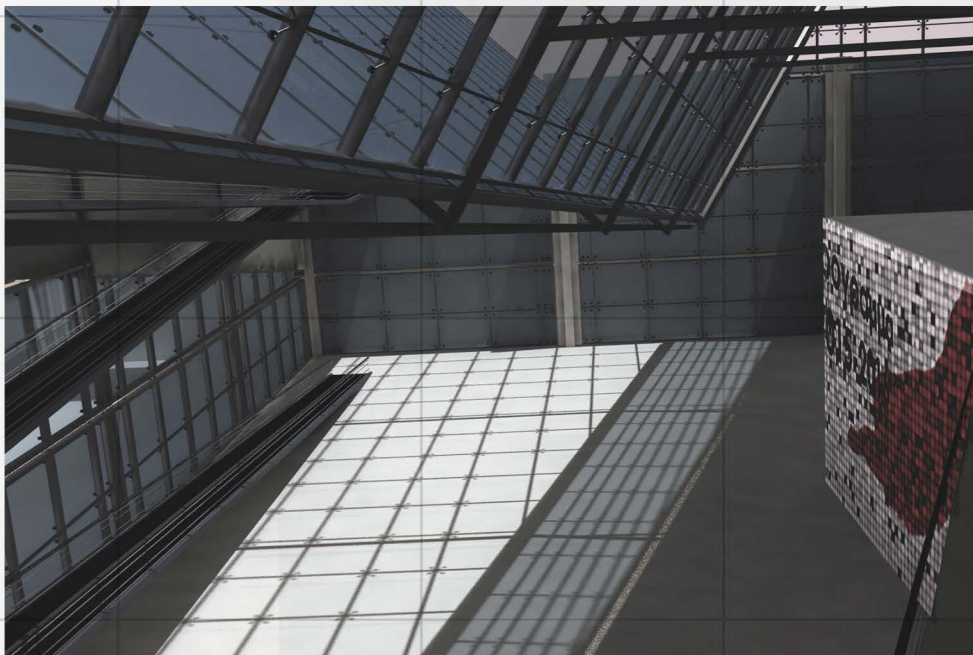
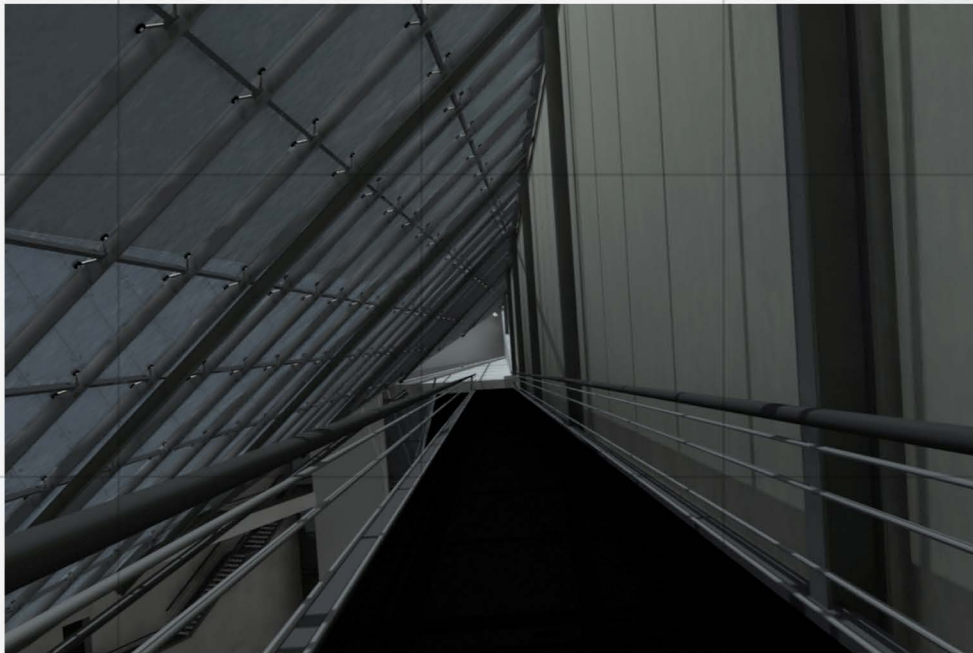


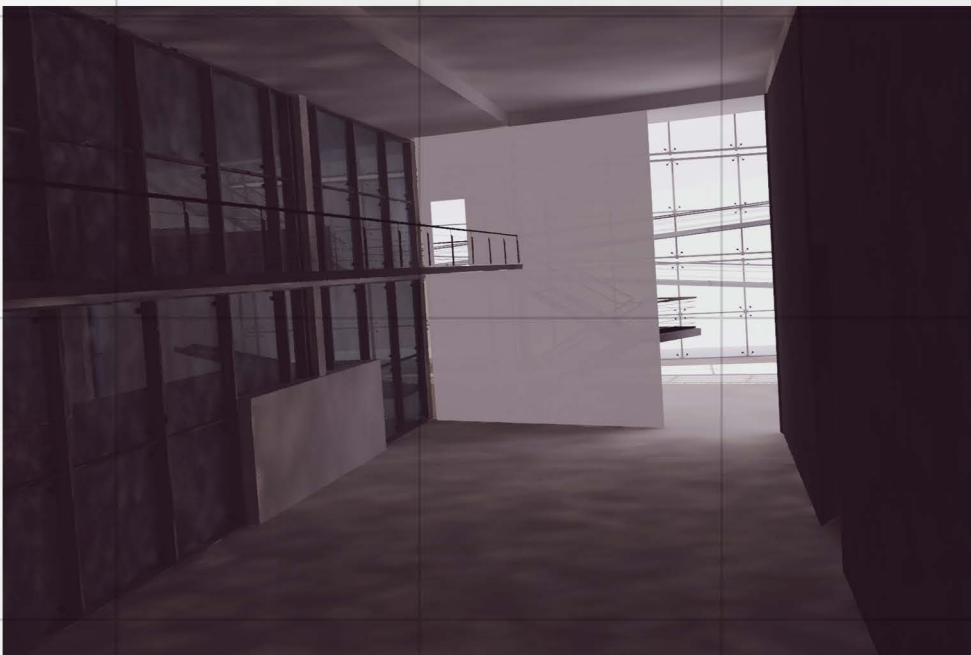
Διαμήκης Τομή Ι

0 2μ 5μ 10μ









The background features a light gray grid on a white background. A large, dark red watercolor splash is positioned on the right side, with some lighter red and pinkish tones extending towards the center. The text is overlaid on the dark red area.

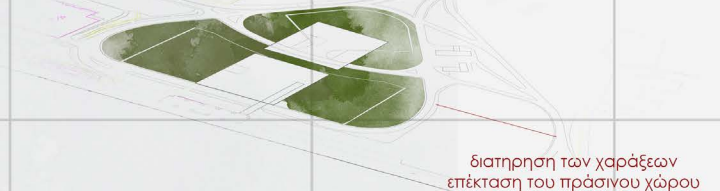
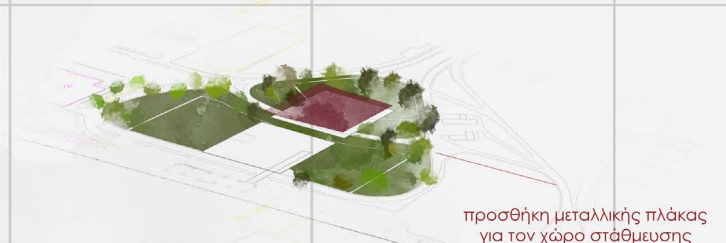
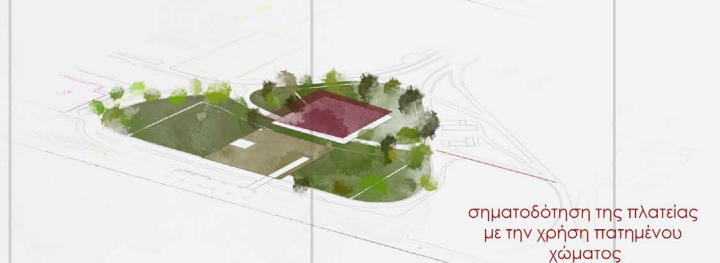
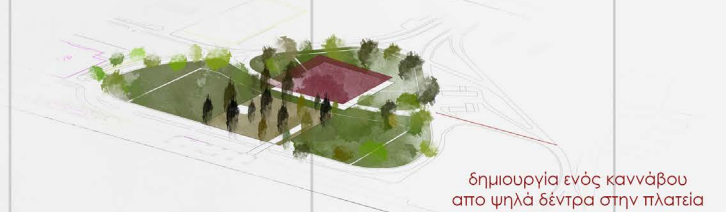
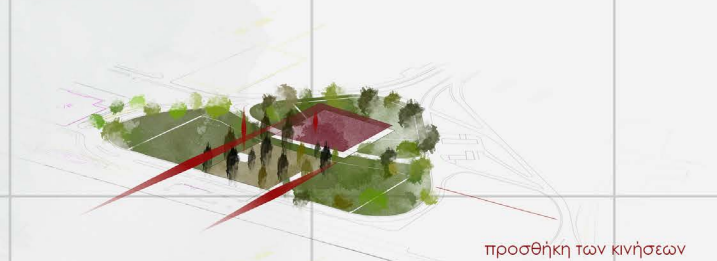
# \κεφάλαιο 5

πλατεία υποδοχής  
&  
χώρος σταθμευσης



# πρόταση πάρκου

κεντρική ιδέα



Σε αναλογική και ρυθμική συνέχεια με τα κτήρια βρίσκεται η πλατεία υποδοχής και ο χώρος στάθμευσης. Και τα δυο ακολουθούν τον ίδιο τετράγωνο καννάβο σε σχέση με μια οργανική φύτευση που θα αυξάνεται μελλοντικά. Όπως βλέπουμε και στο διάγραμμα ακριβώς δίπλα, η κεντρική ιδέα επίλυσης του χυτού σχήματος του πάρκου ήταν να αυξήσουμε την επιφάνεια του πράσινου χώρου καθώς και να προτείνουμε την αύξηση της δενδροφύτευσης. Παρόλα αυτά η επίλυση της πλατείας και του χώρου στάθμευσης παραμένει απλή και συμβολική ώστε να μην εμποδίζουν την ακτινοβολία των 2 κτηρίων τα οποία λειτουργούν σαν 1.

Βασικά συνθετικά χαρακτηριστικά στο πάρκο αποτελούν οι δυο πυλώνες πρόσβασης που φιλοξενούν και παρατηρητήριο σαν άλλοι πύργοι ελέγχου. Και η οριζόντια γραμμική κίνηση που συρράπτει τις χρήσεις και οδηγεί στα κτήρια. Είναι προφανές ότι η πλατεία υποδοχής δίδεται στην πόλη και μπορεί να λειτουργήσει ξεχωριστά από τα κτήρια για οποία δράση και εκδήλωση .

Αναλυτικότερα φαίνεται η διαδικασία επεξεργασίας του πάρκου στο διπλανό διάγραμμα.

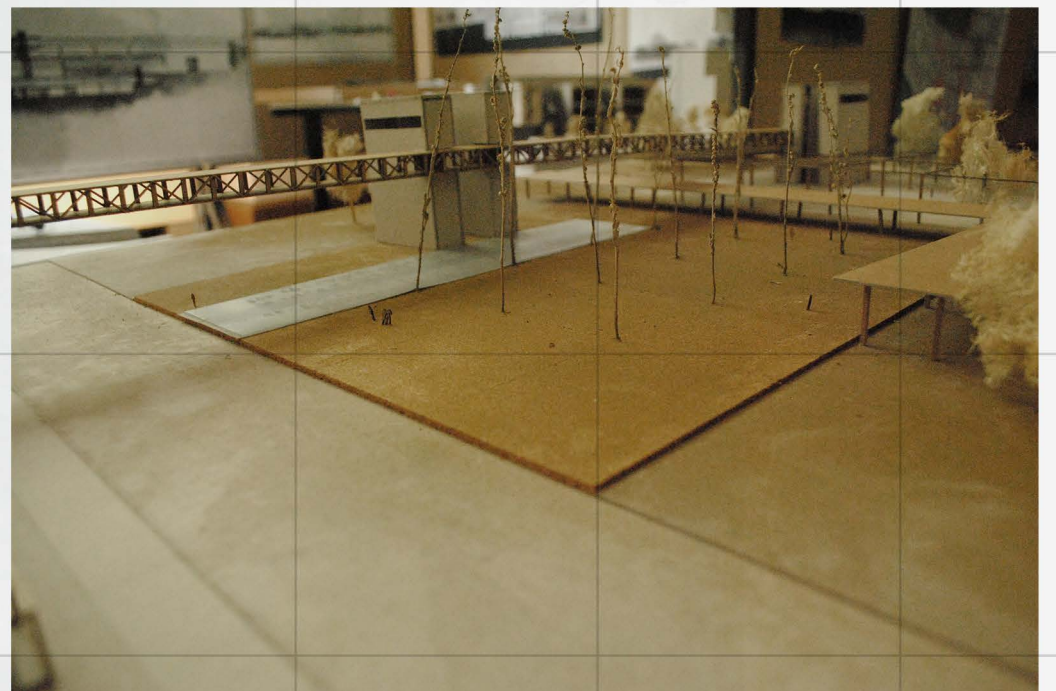
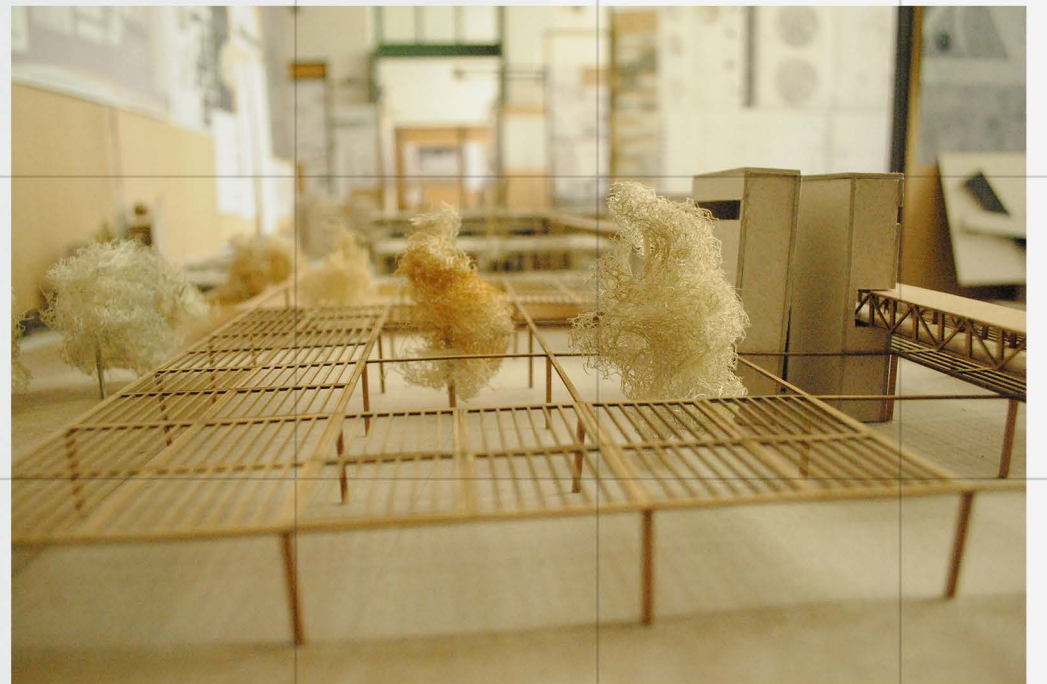
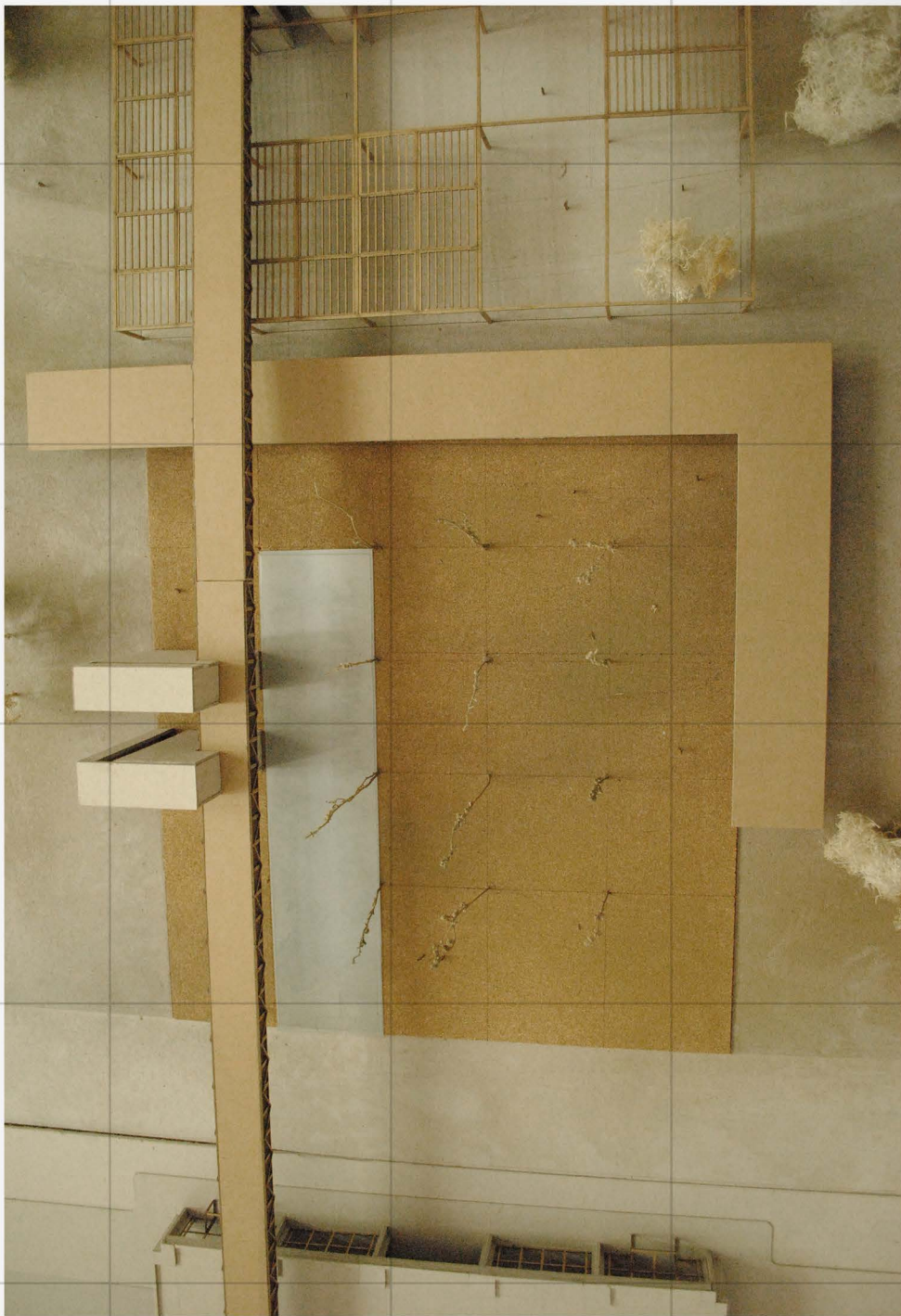
πρόταση πάρκου  
σχέδια μελέτης



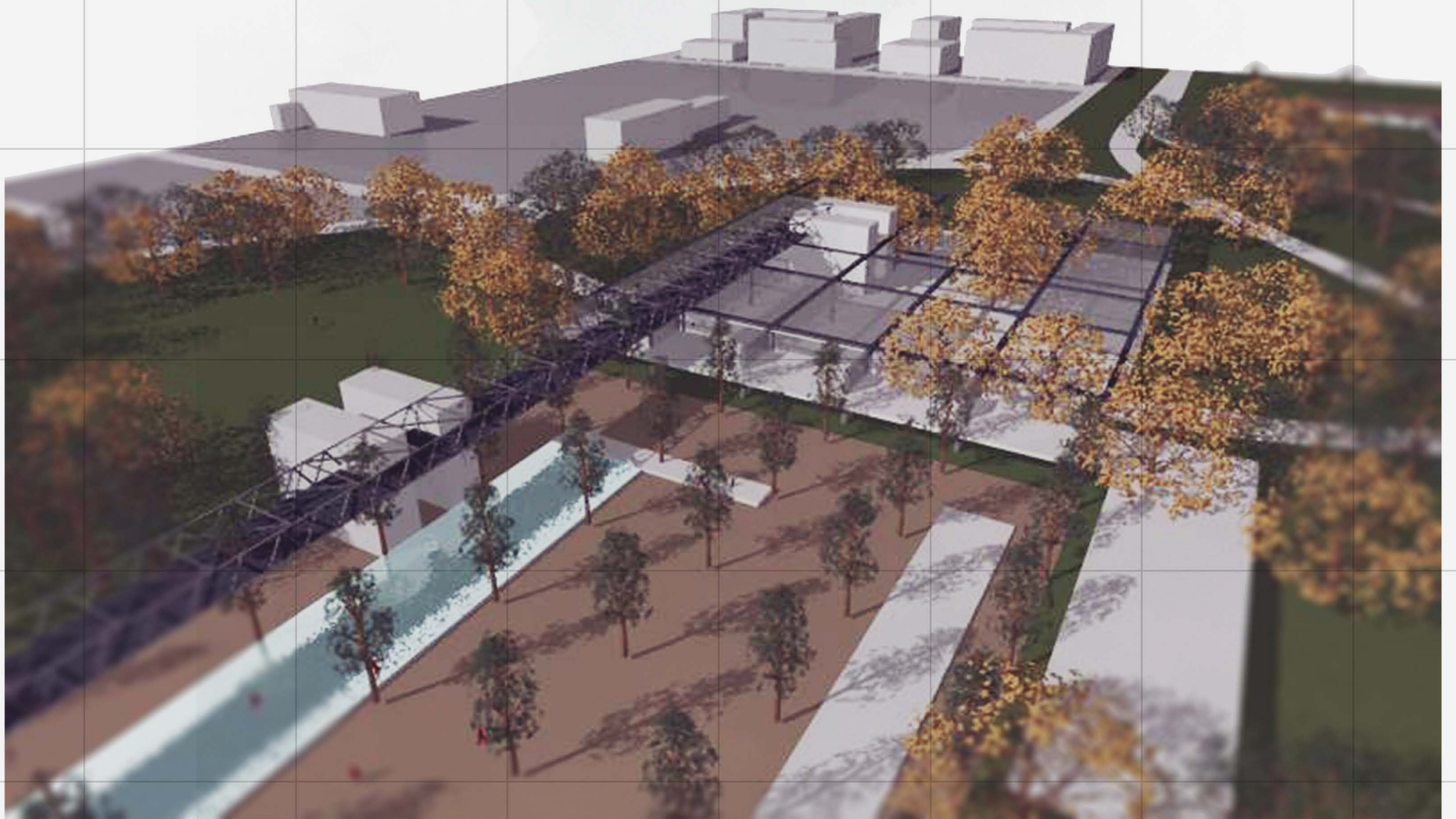
Κάτοψη |

0 10μ 20μ 50μ

πρόταση πάρκου  
πρόπλασμα



πρόταση πάρκου  
φωτορεαλιστικά



The background features a light gray grid on a white background. A large, abstract watercolor splash in shades of red and brown is positioned on the right side, partially overlapping the grid. The text is centered within this splash.

# \κεφάλαιο 6

συνολική  
πρόταση  
(masterplan)

συνολική πρόταση



Κάτοψη |

0 5μ 10μ 20μ

# ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΑΡΚΟΥ

σχέδια μελέτης



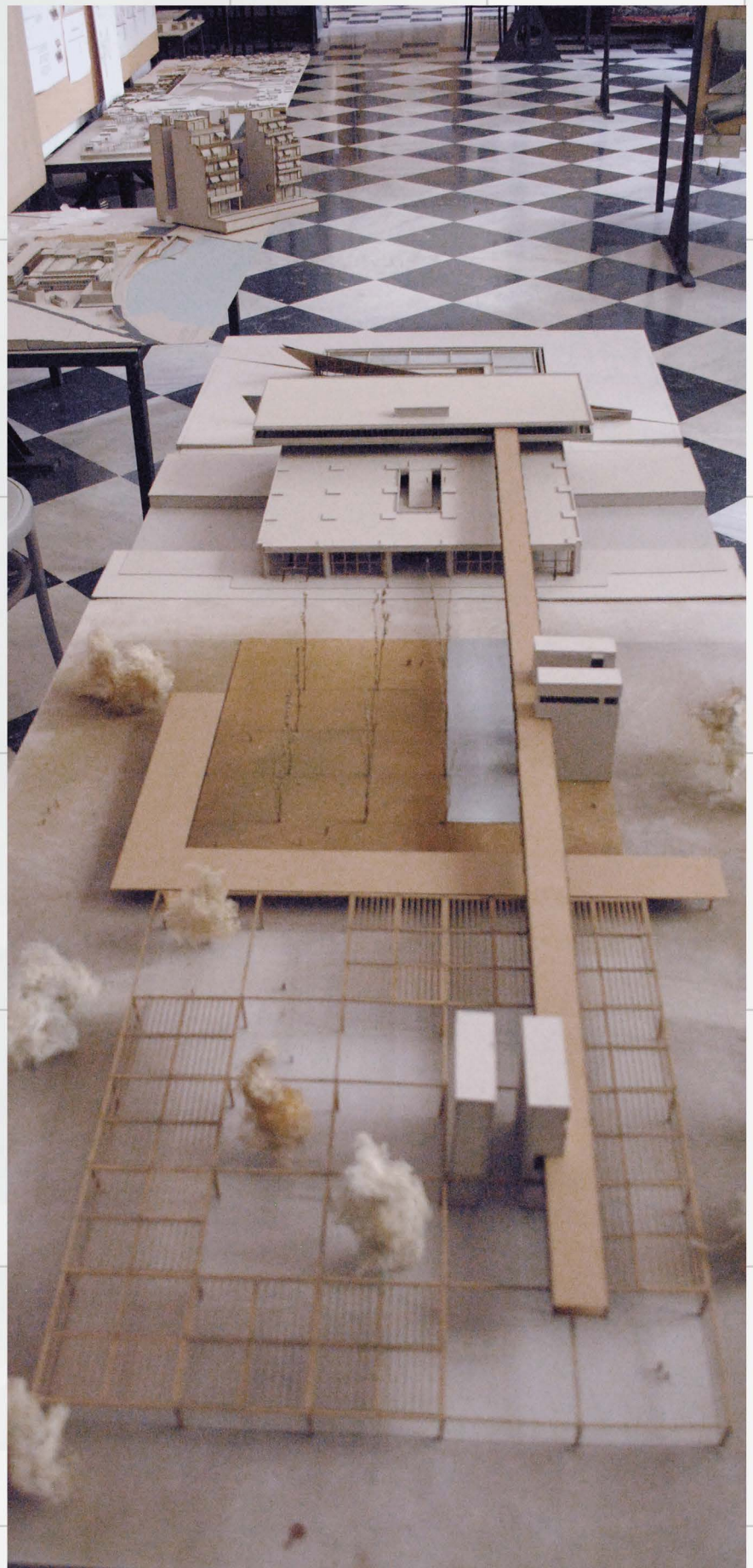
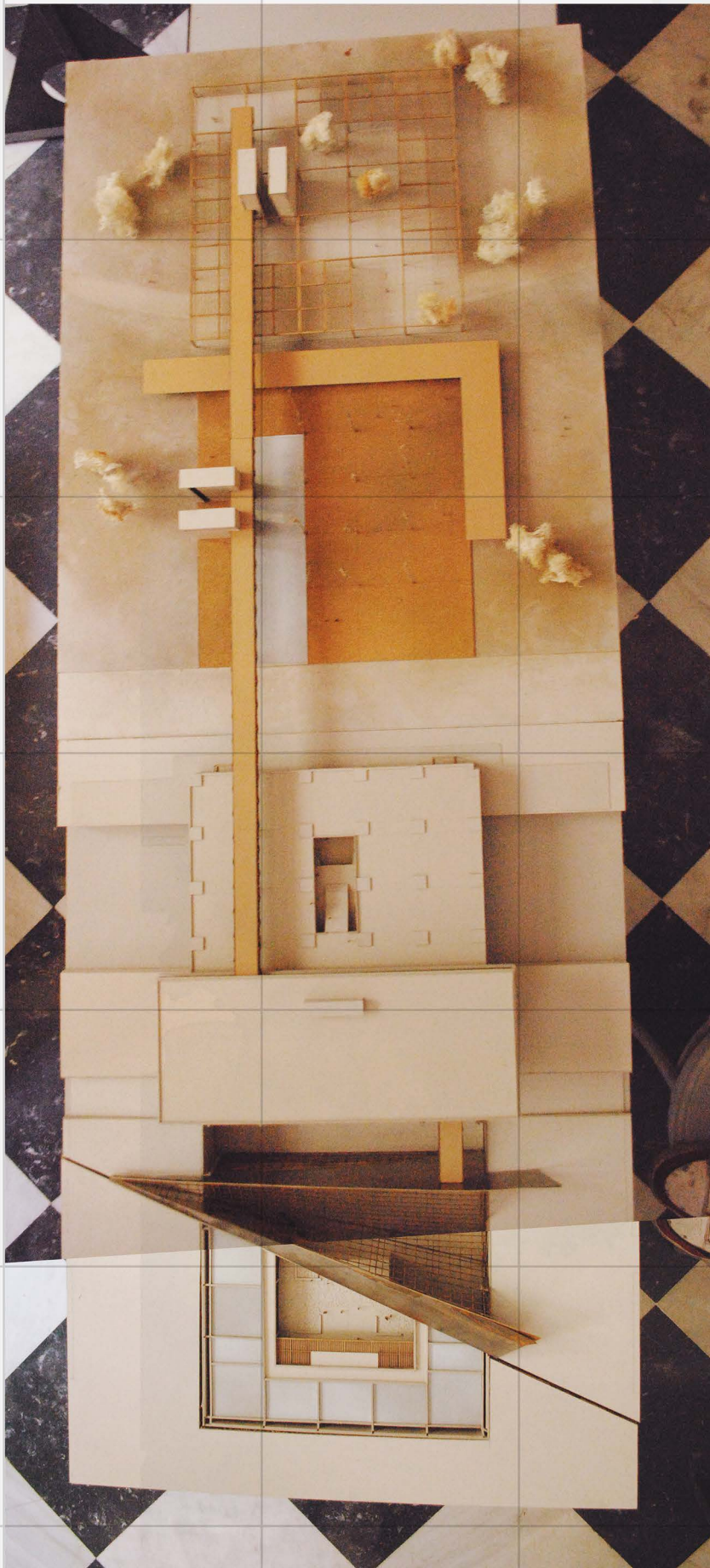
Διαμήκης Όψη I

0 10μ 20μ 50μ

Εδώ βλέπουμε το σύνολο της πρότασης σε κάτοψη και τομή. Είναι προφανές ότι το στοιχείο του πράσινου είτε σε οργανική είτε σε γραμμική διάταξη αποτελεί κύριο κομμάτι της σύνθεσης. Επίσης φαίνεται πλέον ξεκάθαρα ότι η αφαίρεση των προσθηκών από το υπάρχον κτήριο αφαιρέσει και ένα βάρος και προσέφερε ξανά την ελαφρότητα που είχε το κτήριο στην πρώτη φάση του. Ακόμα και το πολιτιστικό κέντρο με το στέγαστρο της σαΐτας έχει αρμονικές αναλογίες σε σχέση με το σύνολο της πρότασης.

Στην τομή μπορούμε να δούμε και την αρμονία στα ύψη στο σύνολο της πρότασης.

συνολική πρόταση  
πρόπλασμα





The background features a light gray grid on a white background. A large, dark red watercolor splash is positioned on the right side, extending towards the center. The text is overlaid on this splash.

# \κεφάλαιο 7

βιβλιογραφία

#### Πληροφορίες σχετικές με το αεροδρόμιο

- «The Elliniko Airport: Contested Politics and the Production of Urban Space in Athens, 1938-2014» - George Papakis, 2015
- «Laboratory for a New Architecture : The Airport Terminal, Eero Saarinen and the Historiography of Modern Architecture» - Susanna Santala, 2015
- Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού, Ερευνητικό Πρόγραμμα Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου και Τ.Ε.Δ.Κ.Ν.Α. για τους Δήμους Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Ελληνικού, Ε.Μ.Π./ Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών /Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, 2010]

#### Πληροφορίες σχετικές με το κτήριο του αερολιμένα

- Διεθνές Αεροδρόμιο Ελληνικού - Διεθνισμός κι Ελληνικότητα, Κωσταντής Κίζης, 2014
- Canadian Center of Architecture <http://www.cca.qc.ca>
- Εταιρεία τουριστικής ανάπτυξης

#### Φωτογραφικό αρχείο

- [www.flickr.com](http://www.flickr.com)
- [www.pinterest.com](http://www.pinterest.com)



