

关西国际机场

日本, 大阪, 1988-1994

关西国际机场坐落在大阪海湾一个专门修建的人工岛上, 因为进入和离开机场的航线全都在海面上空, 所以机场能够全天24小时运行, 它也因此成为进入日本的新大门和通往东南亚和澳大利亚的枢纽。

航站楼的外形和其内部空间一样非常令人吃惊。覆盖着由不锈钢板和黑色玻璃组成的弯曲外壳, 看起来既像和岛屿拥抱着在一起, 又像要从岛屿上腾飞而去。从空中俯视它时, 建筑物与它周围飞机之间的密切关系十分引人注目, 其中的飞机看起来就像停靠在大型军舰周围的小型船只。

航站楼闪闪发光的、对称的外形具有很强的方向感。这不是因为建筑物位置将会发生改变, 而是因为建筑物紧密按照内部的运动模式成型, 因而也能给建筑物内的旅客流同样明确的指示。

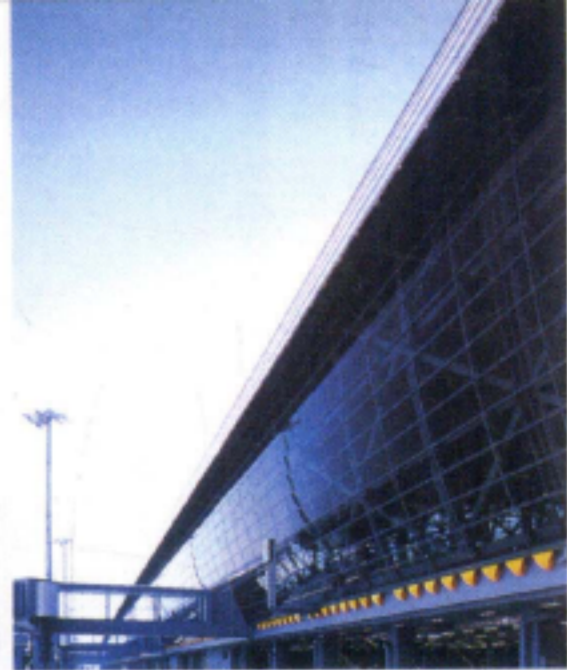
关西国际机场航站楼不但在外形上服从总体几何学原则, 而且其设计本身也有一个非常清晰的内部逻辑性, 它有助于将顾问

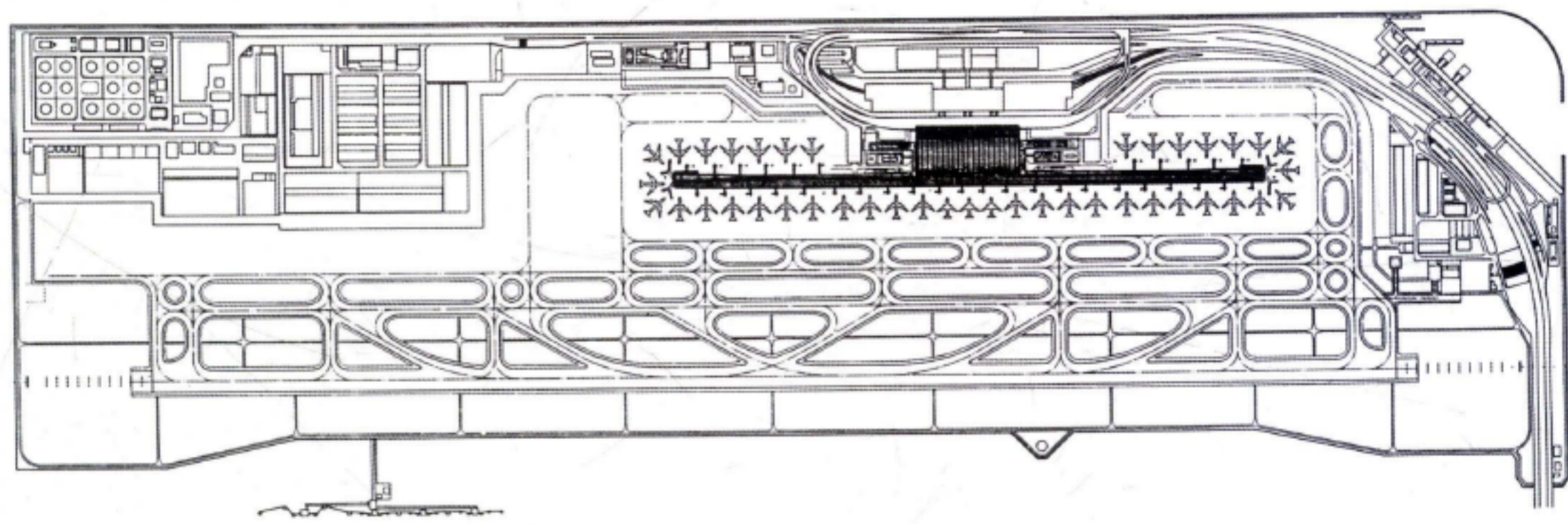
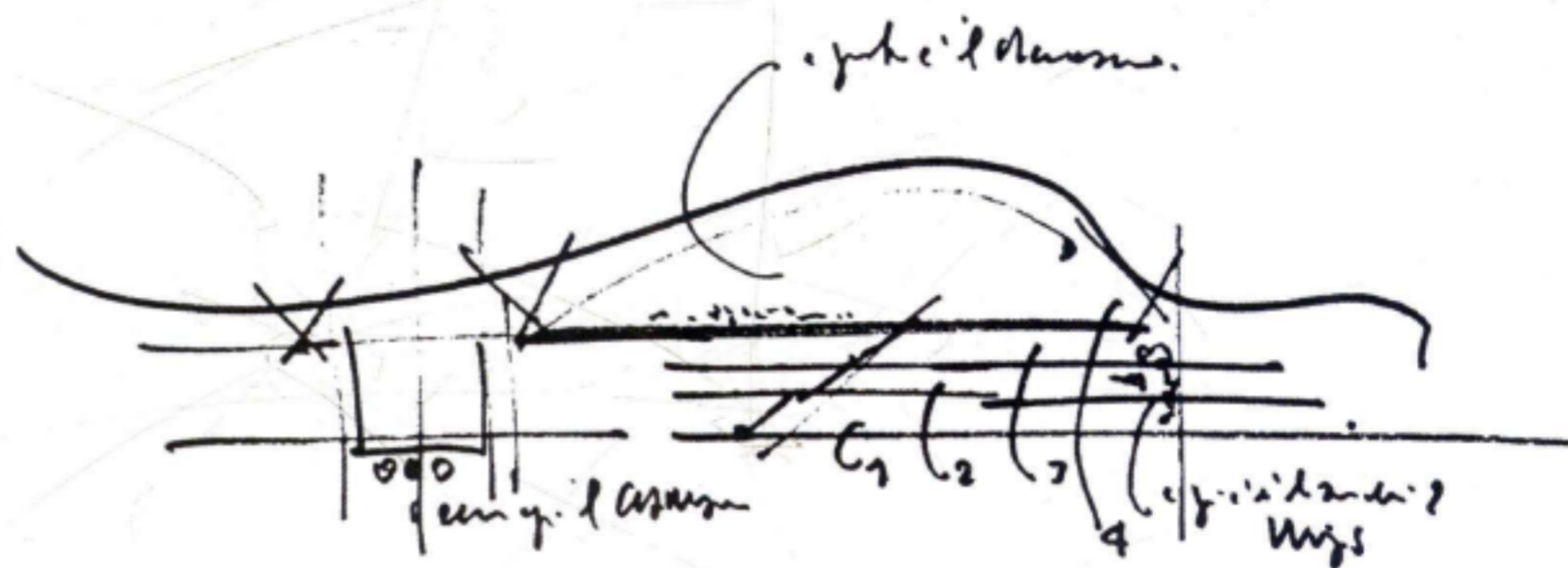
和合作者的贡献融合成一个有机的整体。遵循了这些内部准则的地方, 结果都是成功的。然而, 这种准则并非放之四海而皆准。成本削减迫使设计折衷, 更糟糕的是在有些地方, 由于担心建筑物规模的约束, 重新使用了皮亚诺早期建筑物的细节, 但结果看起来并不合适。即使有这种失误, 它们也可能起到一定的作用。

关西国际机场航站楼终于实现并融合了很多自19世纪以来就有的思想: 创建形式和功能接近完美匹配的建筑物, 就像机械或有机体。有人争论说, 这些思想不相宜, 不可能实现, 因为建筑物不同于机械或有机体, 它不能移动。但事实是该设计中, 要考虑内部人员、行李和空气的流动, 考虑围绕建筑物外部运行的或停靠在建筑物外面的飞机、火车和汽车的位置, 同时还要考虑由地震和沉降引起的相当大的位移, 因此在这样的一栋建筑物的设计中, 实现这种思想是最适合不过的。

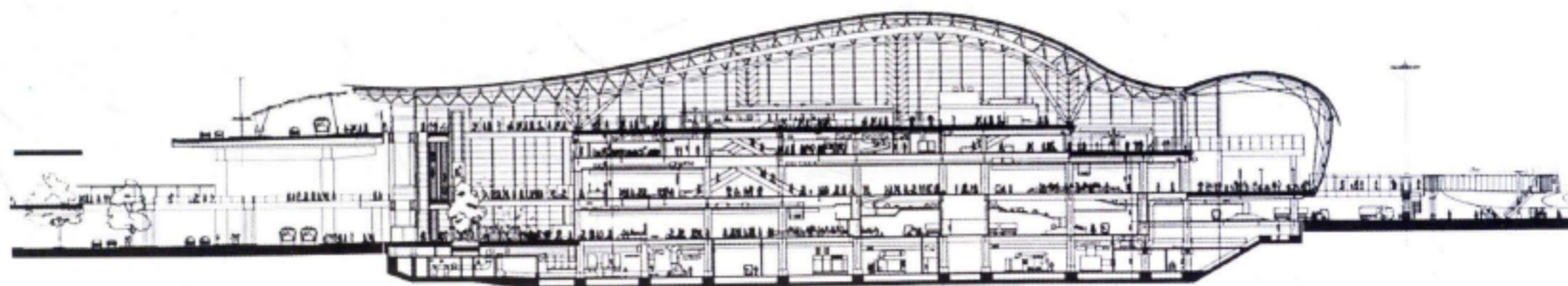








总平面图



剖面图