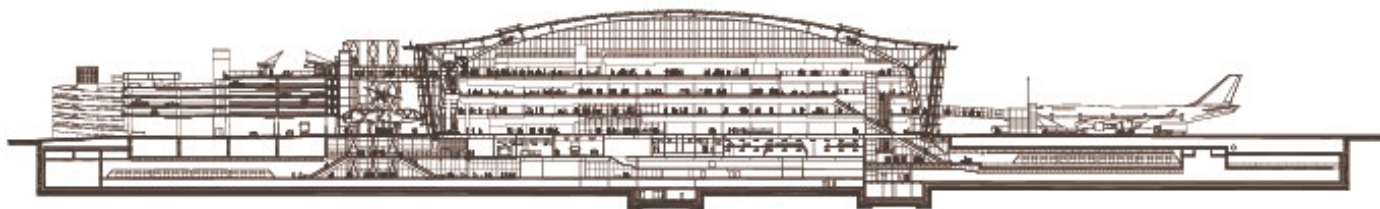




希思罗 5 号航站楼

伦敦希思罗机场





西斯罗5号航站楼是一座建筑和工程的艺术品，它百分之百提升了整个英国机场设计建造的工艺标准。

Jonathan Glancey, 英国卫报 2008

兴建五号航站楼对伦敦希思罗机场继续保持其欧洲最繁忙机场的地位至关重要，该项目是1989年有限竞标的主题。胜出的方案基于每年3千万乘客吞吐量的预期设计，代表着“单层”机场航站楼的成功（如由诺曼福斯特(Norman Foster)为英国机场当局(希思罗的其中一名业主)设计的伦敦坦斯特机场)。

5号航站楼乘客区处于一层，下方为设备室、行李搬运以及其它辅助功能--尽管乘客区在建筑两侧延伸超过两层。巨大的屋顶为动态曲线设计，广泛采用玻璃结构，为室内提供充分的日光照明，引导乘客按逻辑顺序从到达点穿过大楼抵达登机处。

地点 伦敦希思罗机场，	结构工程师 Arup
日期 1989年至2008年	土木工程师 Mott MacDonald
业主 BAA plc	设备工程师 DSSR/Arup
项目总成本 43亿英镑	工料测量师 Turner & Townsend/ E.C.Harris
总面积 300,000 平方米的航站楼， 60,000 平方米的卫星楼 155,000 平方米的2号卫星楼	零售顾问 Chapman Taylor
建筑师 罗杰斯·史达克·哈伯 + 合伙人	消防顾问 Warrington Fire Research Consultant
合作建筑师 Pascall + Watson	主要承包商 Laing O'Rourke/Mace/ BalfourBeatty/AMEC
合作建筑师 Rail Exchange (零售交易所) HOK	施工管理 BAA plc
英国航空公司室内建筑师 YRM	

获奖

年度结构工程师学会结构工程设计最高卓越奖
2008

年度结构工程师学会商业建筑结构奖
2008

Sustain 杂志年度非现场建造 (OSC)
2008

最佳商业项目奖
2008

年度英国建造业高度推荐奖
2008

年度结构钢设计大奖
2008

年度英国皇家建筑师协会 (RIBA) 国家大奖
2008

年度 (RIBA) 伦敦大奖
2008

本建筑实际上拥有极为可观的上升空间，其高度随功能而不同。结构极具视觉震撼力，屋顶由巨大的“树”形结构支撑。飞机在核心建筑以及两个卫星楼的站台上装载和卸载，由轨道交通系统提供支持服务。RSHP为轨道转乘提供概念方案设计，包括地铁、希思罗快运以及来自伦敦中心区的干线轨道连接。鉴于飞机产生的噪声和空气污染，自然通风不可行，设计采用节能方案，利用Arup公司开发的置换空调系统进行通风，并通过天蓬提供遮阴，设计低檐口减少阳光在东、西侧长时间直晒区域的照射量。

希思罗5号航站楼有望成为21世纪初最令人惊叹的机场建筑典范，作为RSHP重要作品之一，该项目绝不亚于上世纪70年代的庞毕度中心、以及上世纪80年代的罗意德保险协会大楼。