



F1 trase
Bahreinā.

Taišņu un pagriezienu arhitektūra

TEKSTS ILZE ŽEIVATE, MG. ART. PUBLICITĀTES FOTO

Hermana Tilkes projektu klātienē pirmo reizi iepazīnu izstādes formātā Abū Dabi 2009. gadā, kur vienlaicīgi ar vairākām starptautiskām mākslas un arhitektūras izstādēm sabiedrība tika iepazīstināta arī ar tikko kā uzcelto F1 trasi «Yas Marina» Abū Dabi. Izrādījās, ka gadu iepriekš arhitekta projekts atklāts arī Latvijā, Kandavā.

Par labāko mūsdienu autosporta arhitektūras speciālistu atzītais Hermans Tilke (Hermann Tilke) dzimis 1954. gadā Olpē Vācijā. Astonpadsmit gadu vecumā, uzsākot studijas Āhenes augstskolā (FH Aachen), Hermans Tilke aizsāka arī savu autosportista karjeru, kļuva par profesionāli un joprojām aktīvi piedalās garo distanču autosportā. Intervijā viņš atzīst, ka vispirms esot sacikšu braucējs, pēc tam – arhitekts. Iemesls, kāpēc 1984. gadā, ieguvis civilā inženiera grādu transporta un satiksmes vadībā, Tilke nodibināja savu uzņēmumu «Tilke GmbH» (Tilke Engineering), bija vēlme iegūt vairāk brīva laika auto sacensībām.

Šodien dzīve izdarījusi korekcijas, un Tilkes biroja filiāles izpletušās pa visu pasauli un nodarbina 300 cilvēkus. Pēdējo 20 gadu laikā viņu listē ir vairāk nekā 55 sacikšu trašu projekti, kas sevi ietver arī visu labiekārtošanas kompleksu. Puse no tiem ir jaunākās F1 trases Malaizijā, Bahreinā, Ķīnā, Turcijā, Singapūrā, Spānijā, Abū Dabi, Dienvidkorejā un Indijā. Projektēšana un celtniecība šobrīd rit pie F1 trasēm Krievijā – Maskavā,

Novosibirskā un Sočos, tāpat Kazahstānā un Amerikā. Paralēli plaknes arhitektūrai, būvējot jaunas un rekonstrējot vēsturiskās trases, Tilkes birojs projektē arī stadionus, viesnīcas, biroju ēkas, rūpnieciskās un komercbūves.

Pirmais nelielais pasūtījums Hermanam Tilkem bija jauns ceļš uz vēsturisko Nirburgas sacikšu trasi, ko vēlāk – 2002. gadā – viņš pārbūvēja par mūsdienīgu trasi.

1990. gadā pie arhitekta atnāca arī pirmais lielais projekts – radikāla vēsturiskās, ļoti ātrās un garās Špilbergas F1 Osterraihringas trases (t. s. Austrijas aplā) pārbūve par daudz īsāku A1-Ringu. Šeit jāpiezīmē, ka vēsturiskās trases varēja sniegties no 15 līdz 30 kilometriem, bet mūsdienās vidējais garums ir 5,5 kilometri. To lielā mērā ietekmējis finansiālais un drošības aspekts, komerciālais izdevīgums sacikšu apraidīšanā un skatītāju vēlme pabūt katrā likumā.

Autosporta trase ir sarežģīta inženiertehniskā būve, ko spēcīgi ietekmē vietas ģeogrāfiskie un klimatiskie apstākļi un būvniecības izmaksas. Tā ir arhitektūra plaknē, kas pilnībā pakārtota ātruma un kustības trajektorijām. Tās ir neskaitāmas taisņu un pagriezienu kombinācijas, dažādu rādiusu pagriezienu un plaknes slipumu saskaņošana, katram pagriezienam atrodot savu slipumu uz iekšu vai āru, apdzīšanas iespējas. Pēc rūpīgas vietas topogrāfijas, valdošo vēju, ārējās infrastruktūras un budžeta saskaņošanas tiek meklēti labākie risinājumi. Tā kā sacikšu

trases ekspluatācijas laiks ir vidēji 20 gadi, projektēšanas laikā jāparedz arī nepārtraukti mainīgo drošības noteikumu attīstība. Trases dizains tiek projektēts virtuālajā vidē pēc īpašām kalkulācijas programmām, ar kurām var aprēķināt gan apla laiku, gan mašīnas ātrumu katrā metrā. Ņemot vērā teorētisko mašīnas ātrumu konkrētā posmā un bremzēšanas punktus, vietās, kur paredzama izslidēšana, tiek izkalkulētas drošības joslas. Līdz šim tās bija akmens lamas – grants uzbērums. Pilotam kļūdoties, mašīna tajā sabremzēja un varēja pat tikt bojāta, tad sacensības varēja arī beigties. Pēc jaunākajiem FIA noteikumiem, šīs joslas tiek būvētas no asfalta, kas ar volframa piemaisījumu veido abrazīvās zonas (runoff area). Braucēja kļūdas gadījumā tiek zaudēts laiks, bet sacensību var turpināt. Aizraujošākam braucienam arhitekts paredz izaicinājošus un ātrus pagriezienus, kas no pilota prasa lielāku meistarību.

Labā kalkulācijas programma ir tikai viena projekta puse. Katrai trasei ir svarīga ritmika, un to līdz stīgai spēj novilkt Hermana Tilkes 40 gadu pieredze autosportā. Katras jaunas trases izveides procesā arhitekts to personīgi izbrauc vēl pirms pabeigšanas, un ir bijuši gadījumi, kad pirmais pagrieziens tiek samainīts ar otro.

Hermana Tilkes projektētajām trasēm raksturīga īpaši virtuozā linija, ar kādu tās ievilkta reljefā un pieskaņotas ainavai. Trases veido garas taisnes, kas tiek pārtrauktas