

nueva terminal del aeropuerto de Glasgow (Abbotsinch) - Inglaterra

Sir BASIL SPENCE y GLOVER & FERGUSON, arquitectos

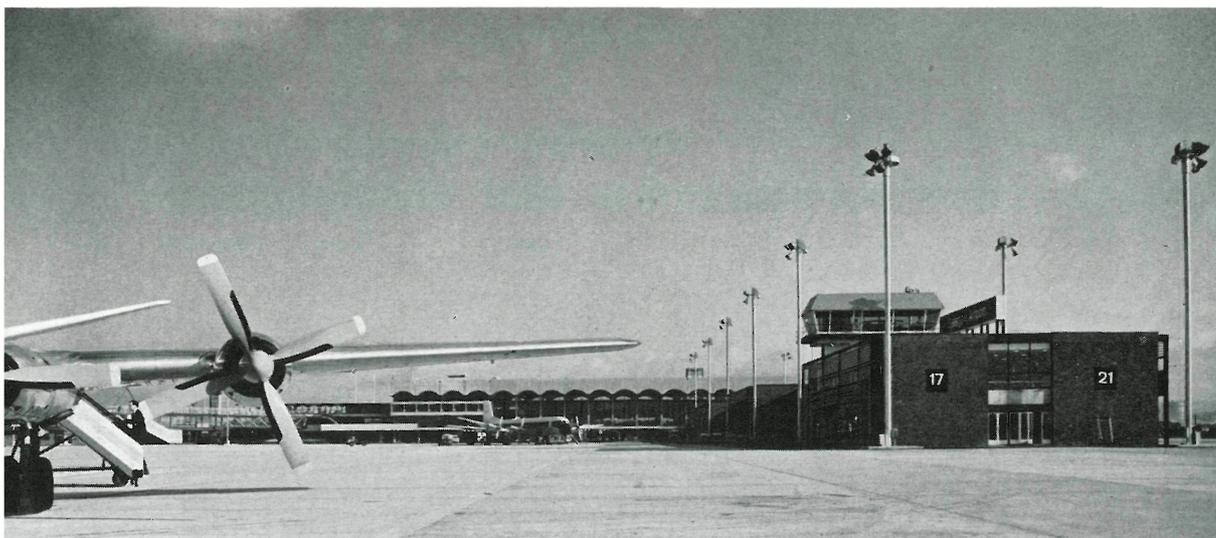
144-20



sinopsis Se hizo en sustitución del de Renfrew, que había quedado inadecuado, y dirigirá el intenso movimiento de viajeros y transporte de la ruta Glasgow-Londres, que se calcula, para 1970, en 970 pasajeros a la hora. Por ello, se ha previsto una posible ampliación al doble, con capacidad para un máximo de 32 aviones. El edificio alberga todo lo relacionado con los pasajeros y las oficinas en la parte superior, disponiendo de modernísimas instalaciones de todo tipo, entre las que destacan: los tableros electrónicos y puestos de información, bar y restaurante con climatización total, etc.

La estructura general es de hormigón armado con forjados prefabricados; en los muelles es metálica.

El aspecto exterior, de una gran elegancia, está conseguido a base de placas de hormigón visto —con bella textura lograda con encofrados muy cuidados de madera rayada—, plaquetas prefabricadas blancas y ladrillo oscuro.



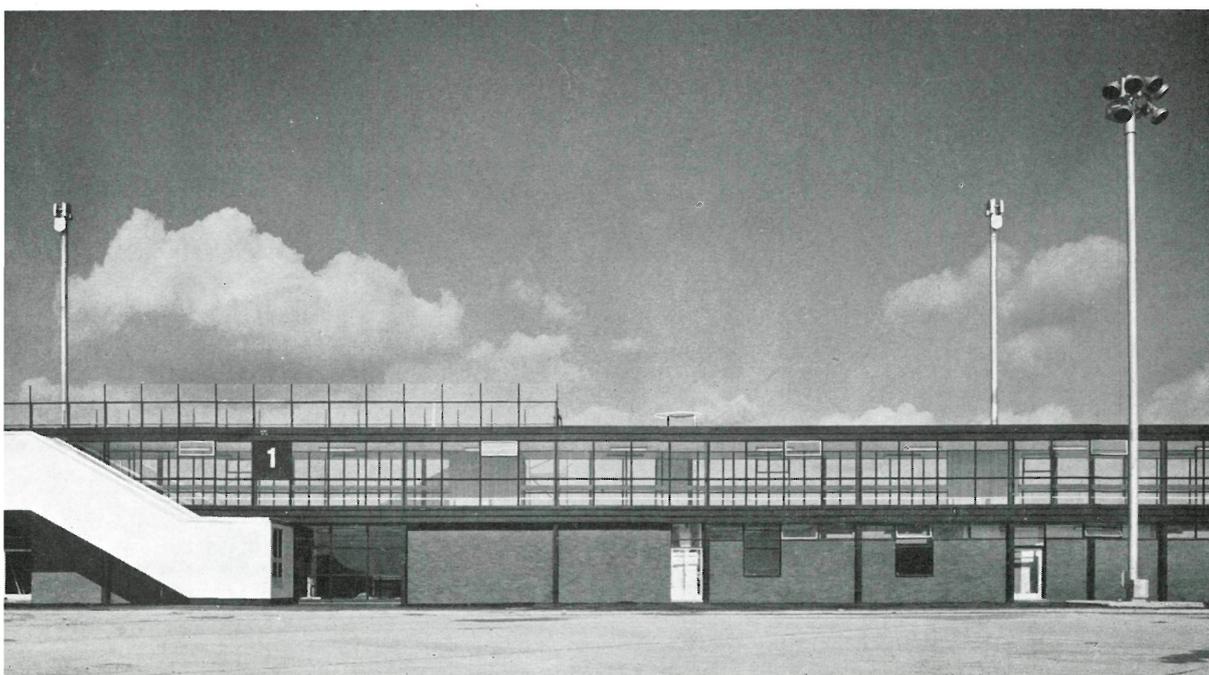
situación y generalidades

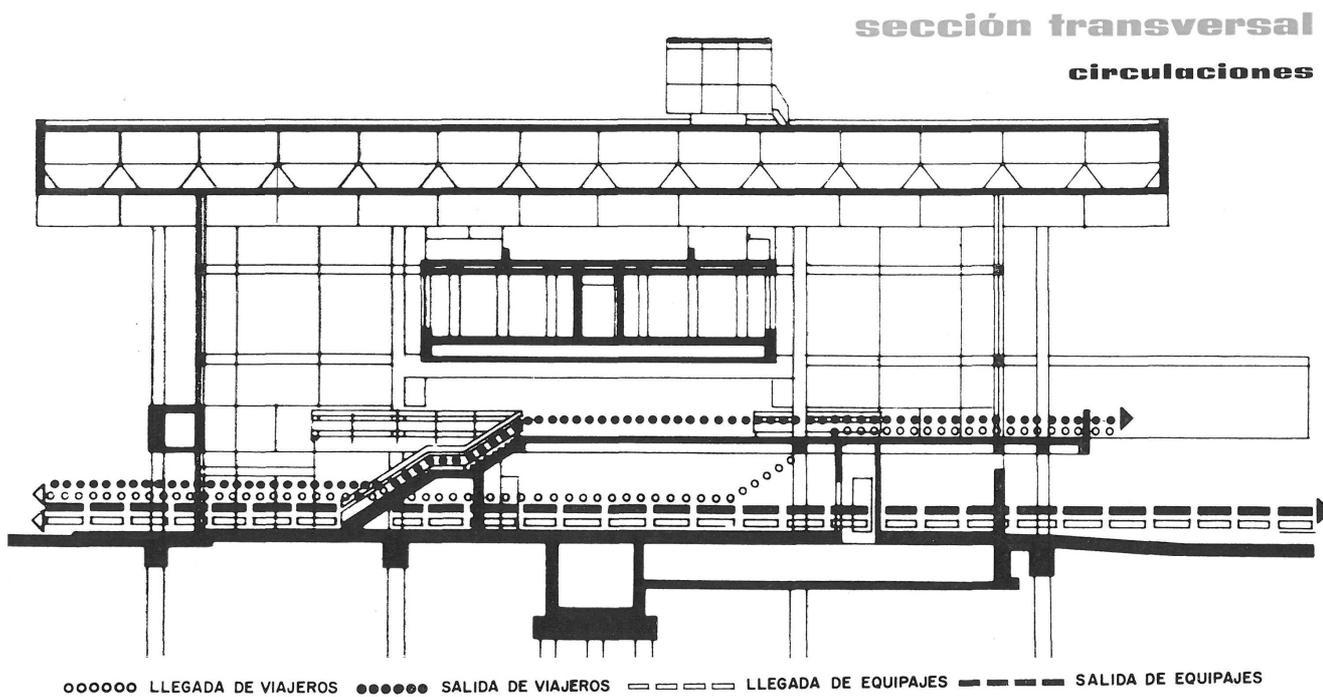
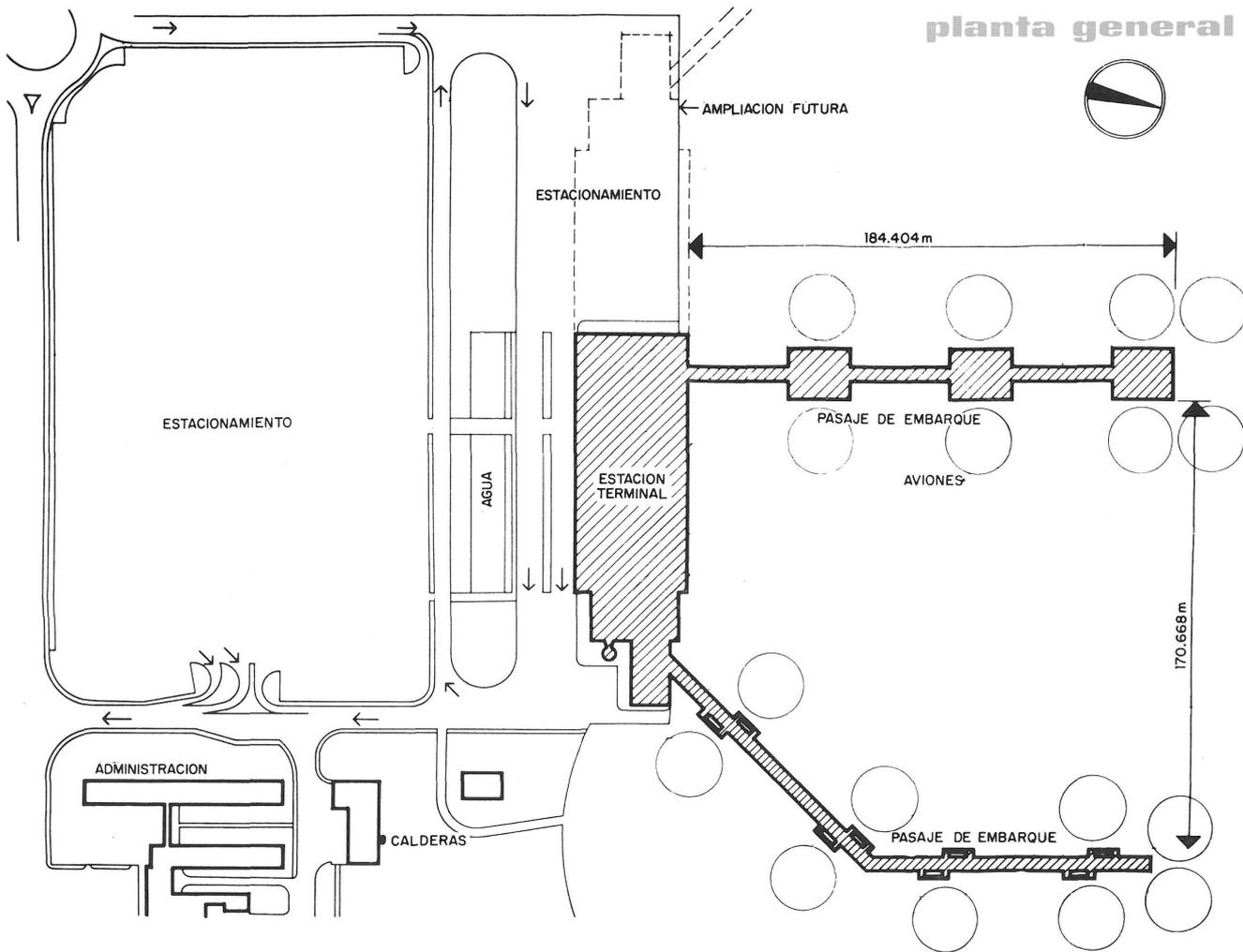
El nuevo aeropuerto de Glasgow está situado junto a la antigua estación R.N.A.S. (HMS Sanderling), en Abbotsinch, a unos 11 km al oeste del centro de la ciudad, a la que luego se unirá por medio de una autopista que permitirá hacer el recorrido desde Glasgow en unos 15 minutos.

Los edificios de la nueva terminal se han situado al sudeste de las pistas, adyacentes a la carretera, de la que quedan separadas por los estacionamientos para automóviles. Las zonas principales de carga y de BEA están al este de la terminal.

Se observa una preocupación básica de dar movilidad al terreno —sin rasgos característicos, como es común en la mayoría de los aeropuertos—, dispnciendo previamente, y de forma cuidadosa, masas arbóreas en los alrededores próximos.

Dadas las condiciones poco consistentes del suelo, la edificación está asentada sobre pilotes que penetran hasta la roca. Los muelles de embarque, sin embargo, están cimentados sobre zapatas de hormigón armado.





Las obras han sido encargadas a diferentes empresas especializadas en carreteras y trabajos afines, bajo la supervisión del Ministerio de Obras y Edificios Públicos:

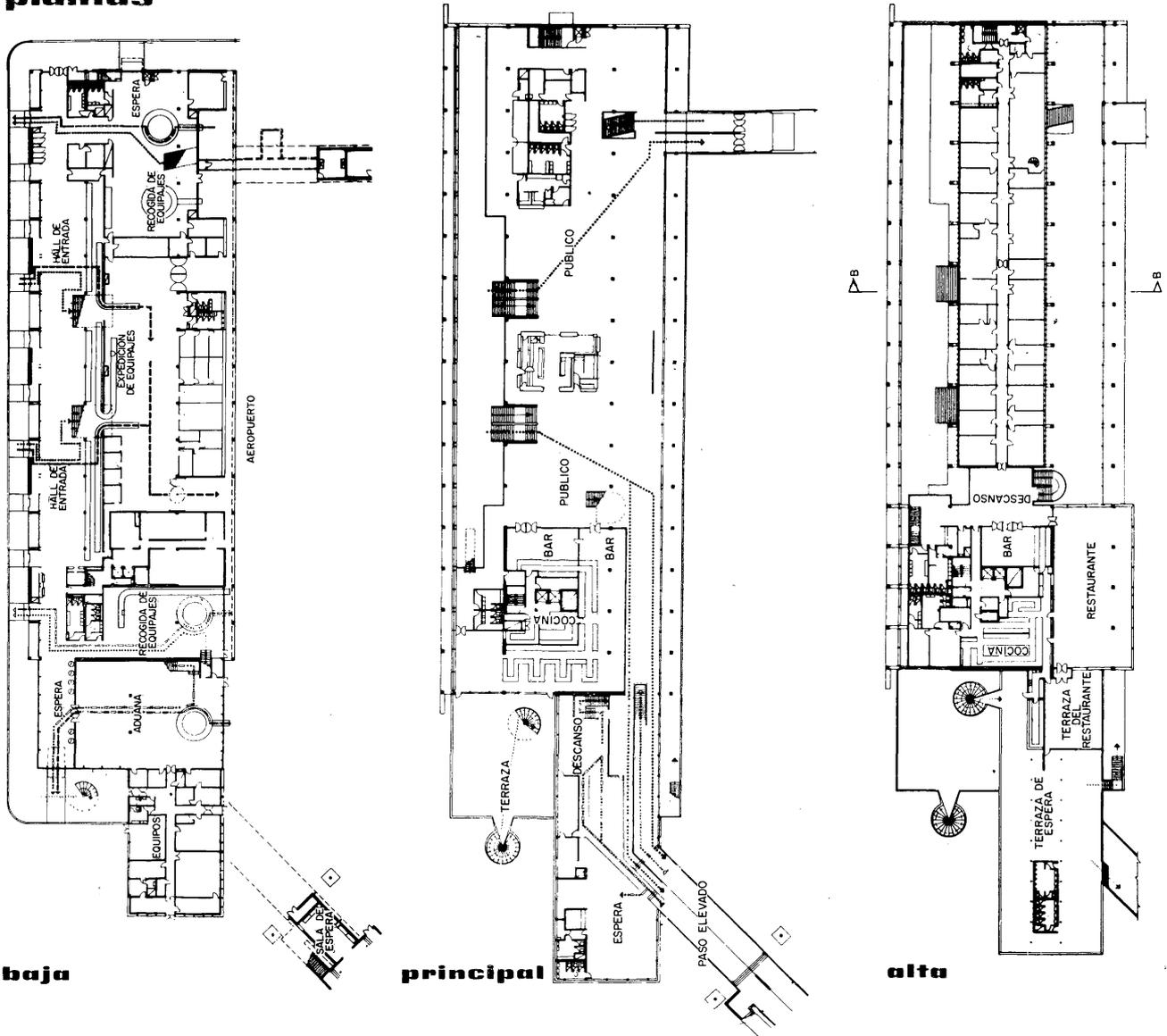
- a Murray, Ward & Asociados: los hangares de la BEA y los edificios de las pistas;
- al arquitecto del Ayuntamiento: el Centro de Carga de la Corporación de Glasgow;
- al Departamento de Desarrollo Escocés, Ministerio de Transportes y a Crouch & Hogg: la autopista.

El tráfico en la ruta Glasgow-Londres es uno de los más intensos de Europa, y el nuevo aeropuerto prevé, para 1970, un tráfico de 1.600.000 viajeros al año y a razón de una media de 970 por hora útil. Esto representa un 17 por 100 del componente internacional.

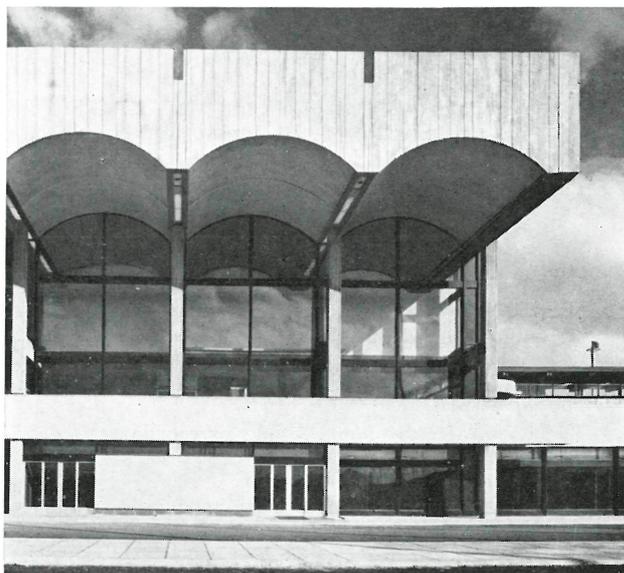
Inicialmente, se han habilitado hangares para 17 aviones, fácilmente ampliables a 21 y con un límite extremo de 32, que es también la capacidad máxima de las pistas simples.

Las obras han sido llevadas a feliz término en el plazo de 2 años.

plantas



●●●●● SALIDA EXTRANJERO ●●●●● VIAJEROS EXTRANJ. Y DE TRANSITO — — — — — EQUIPAJES EXTRANJ. ●●●●●●●●●● ESPERA



planeamiento

La terminal está concebida como un edificio de planta y media, con niveles simples en las zonas circundantes, e inicialmente dos y, finalmente, tres muelles de dos plantas sirviendo a los diecisiete y, como máximo treinta y dos puestos de aviones. El sistema de muelles, con salas de

espera delanteras y carga continua fue elegido con preferencia al del autobús o instalaciones similares, a causa de las indudables comodidades que representa para el viajero.

El equipaje pesado es facturado en el hall de inscripción de la planta baja, en donde se realiza todo el movimiento de maletas y paquetes. Después, los pasajeros suben —por dos escaleras principales— a la primera planta, en la cual están las entradas a los dos muelles.

El muelle E. está destinado a servicios varios y aduanas, y el central sirve únicamente para servicios.

La sala general contiene los habituales servicios de información y ayuda; lo más notable es el tablero de información electrónico, tipo Solari, colocado frente a las escaleras, que está conectado con los tableros repetidores, situados en facturación, puertas, etc.

El bloque de oficinas de la segunda planta está integrado, en cierto modo, a la sala general, para proporcionar variedad espacial y aislar estas oficinas, con total acondicionamiento de aire, del ruido exterior.

El banco, el bar y el restaurante están emplazados en la planta de reunión, y el último tiene acceso a la terraza que mira al SE. Amplias escaleras llevan al restaurante principal y al salón-bar en la segunda planta; el primero sobresale de extremo a extremo de la fachada N. y tiene amplias vistas sobre el aeropuerto, así como de acceso a la terraza exterior, estando dotado igualmente de instalación completa de aire acondicionado y previsto para reducir la entrada de ruido exterior a un grado aceptable.

La terraza para público se halla sobre el bloque E. de aduanas y bajo ella existe comunicación con el edificio principal. En dicha terraza se distribuyen: un café, servicios, espacio cubierto para guarecerse, etc.

La torre de control se encuentra en el extremo más alejado del muelle central.

Un pequeño edificio aislado, situado cerca del campo, sirve para separar adecuadamente las categorías de pasajeros y personalidades. Está construido a base de madera, con cubierta de cobre, y fue proyectado para tratar de transmitir una cierta atmósfera de comodidad.

Se ha previsto aparcamiento para 1.270 automóviles. Frente al edificio principal hay un gran estanque bordeado de bellas rocallas y arbustos.

El antiguo bloque Petty Officers' Mess ha sido conservado y alberga las oficinas administrativas, una amplia cantina general y las cocinas. Entre este bloque y la terminal se ha instalado la nueva sala de calderas.

estructura e instalaciones

El edificio se ha cimentado sobre roca, y su estructura es de hormigón armado con forjados prefabricados; la cubierta, de hormigón prefabricado postensado, ha sido realizada por tramos de $15,25 \times 9,15$ m y voladizo de 4,57 m. Los muelles son de estructura metálica y descansan sobre zapatas de hormigón.

Los encofrados se han cuidado extraordinariamente, con objeto de conseguir superficies vistas de una gran calidad plástica.

El edificio principal lleva una modernísima instalación de aire acondicionado, siendo interesante destacar que los pródigos vuelos de fachada tienen la doble misión de procurar belleza y regular las condiciones de temperatura en las paredes acristaladas. El bloque de oficinas de la segunda planta y las zonas de espera en los muelles disponen de acondicionamiento de aire totalmente individual. El salón de recepción va dotado de calefacción por paneles radiantes, y en el bloque de aduanas y zonas similares se han instalado convectores.

Se ha cuidado mucho el sistema, intensidad y colocación de puntos de luz, a fin de lograr la debida claridad y efectos de gran brillantez decorativa.

Las zonas de hangares y aparcamientos están iluminadas mediante puntos de luz múltiples en mástiles de 18 m de altura.

Además de las instalaciones antes citadas, el conjunto se ha equipado con los más modernos sistemas de avisos, comunicación interior, carga y transporte de equipajes, etc.

materiales

En general, se han utilizado, en exteriores, materiales vistos: hormigón rugoso, y placas prefabricadas con recubrimiento blanco, ladrillo oscuro, maderas y aluminio, con objeto de conseguir la adecuada nobleza de tratamiento y unas condiciones de cómodo, fácil y duradero entretenimiento.

Los interiores se han decorado con teca, maderas africanas y cedro rojo. Las puertas son, generalmente, de chapado de teca o pintadas, con marcos pintados; en paramentos verticales se ha empleado ladrillo oscuro; en los suelos de la zona de recepción se han utilizado baldosas rugosas de cuarcita de gran calidad, y en los muelles y zonas de servicio, goma ranurada Pirelli y linóleo, etc.; en las zonas de restaurante, embaldosado y alfombras.

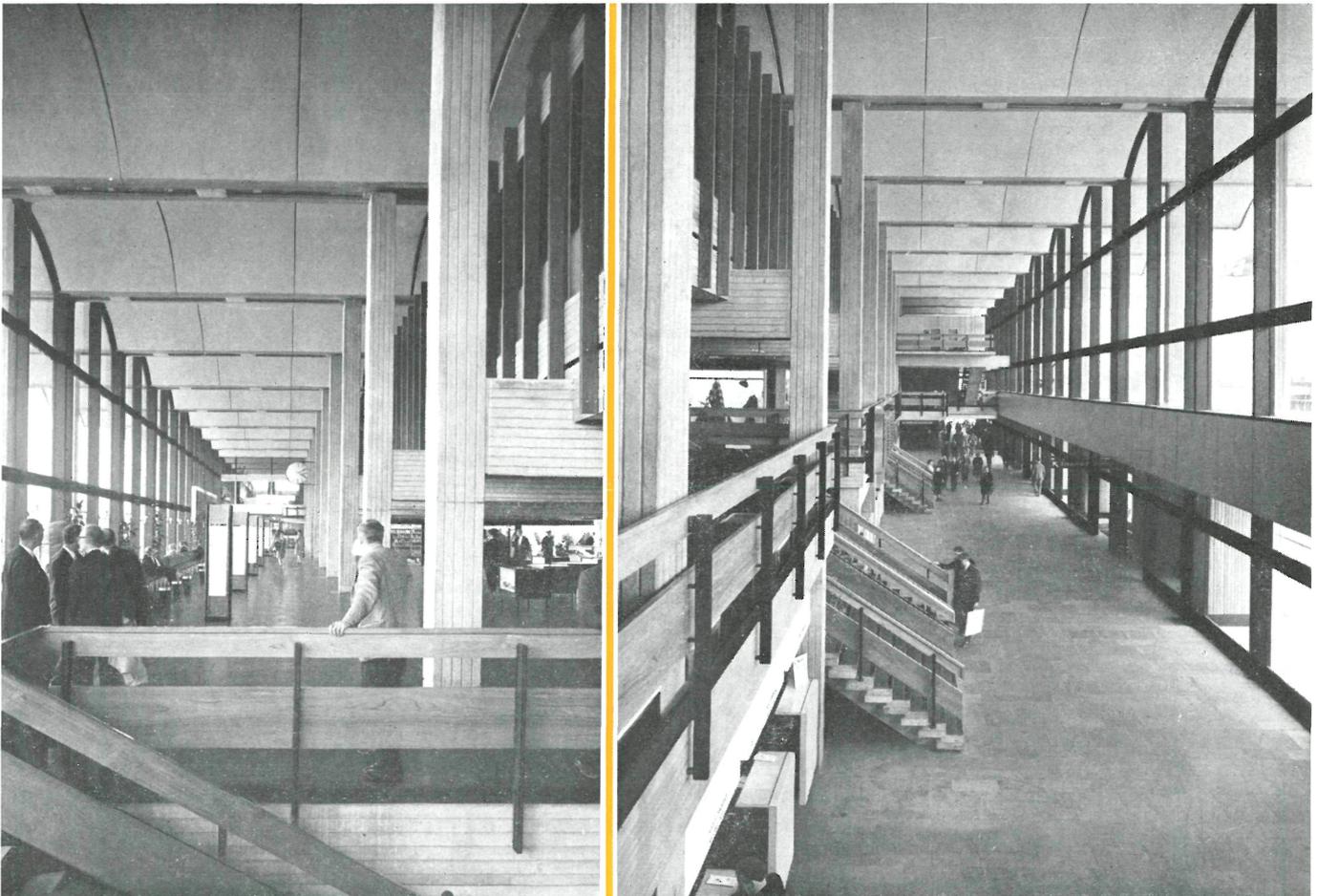
La estructura es metálica y va pintada de negro, excepto en el restaurante, que se ha revestido de acero y mármol; para atenuar el ruido va provista de cristales planos especiales con junquillos de neopreno, etc.

En lo que se refiere a ornamentación, se puede citar un amplio y maravilloso mural para la zona de representación, obra de Robin Phillipson.

Todo lo expuesto, califica a este edificio como una obra de excepcional calidad y de cuidado diseño, características que distinguen siempre a sus brillantes arquitectos.

Estructura: Ove Arup y asociados.—**Constructor:** John Laing.

A. P.



Nouvelle aérogare de Glasgow (Abbotsinch) Grande Bretagne

Sir Basil Spence, Glover & Ferguson, architectes

Construite en remplacement de celle de Renfrew, qui était devenue insuffisante, cette aérogare dirigera l'intense mouvement de voyageurs et de transport entre Glasgow et Londres, 970 passagers à l'heure selon les calculs pour 1970. Pour cette raison, a été prévu un possible agrandissement au double, d'une capacité d'un maximum de 32 avions. L'édifice comprend les salles destinées au service des passagers et les bureaux administratifs situés au niveau supérieur, et dispose d'installations très modernes, parmi lesquelles les tableaux électroniques et les bureaux d'information, le bar et le restaurant totalement climatisé, etc.

La structure générale est en béton armé avec des planchers préfabriqués, et métallique pour les quais.

L'aspect extérieur, très élégant, a été réalisé en dalles de béton apparent, d'une belle texture obtenue à l'aide de coffrages très soignés en bois rayé, de plaquettes préfabriquées blanches et de briques foncées.

New Terminal at the Glasgow Airport (Abbotsinch). Britain

Sir Basil Spence, Glover & Ferguson, architects

This airport substitutes the one at Renfrew, which had become inadequate for the modern volume of traffic. The new airport will handle the intense passenger traffic on the Glasgow London route, which by 1970 it is estimated will reach 970 passengers per hour. Arrangements have been made for a possible enlargement to double the present air traffic capacity of the airport, namely, a maximum of 32 aircraft per hour.

The airport building houses everything related to the passengers and offices in the top part, and it has highly modern installations of all types, of which the following are outstanding: the electronic information desks, the bar which is fully air conditioned, and the hall.

The general structure is of reinforced concrete, with precast flooring frameworks. The baggage hall has metallic loading tables.

The building has a highly impressive external appearance, and is faced with slabs of concrete, whose fine texture has been the result of using carefully chosen formwork of specially grained timber. White slabs and dark brick have also been utilised.

Neuer Flughafen in Glasgow (Abbotsinch) - Grossbritannien

Sir Basil Spence, Glover & Ferguson, Architekten

Es wurde als Ersatz des Flughafens von Renfrew erstellt, der nicht mehr zeitgemäss war und wird den dichten Fluggäste- und Warenverkehr der Strecke Glasgow-London lenken, welcher im 1970 970 Passagiere in der Stunde erreichen wird. Deshalb hat man schon jetzt einer möglichen Verdoppelung vorausgedacht mit Anlagen, die 32 Flugzeuge auf einmal aufnehmen können. Oben sind die Kontore und alles was mit den Fluggäste zusammenhält, untergebracht. Das Gebäude verfügt über hoch moderne Anlagen aller Art, darunter sind u.a. die elektronischen Schalttafeln, die Auskunftsschalter, die Bar und das Restaurant —beide vollklimatisiert— besonders zu erwähnen.

Die allgemeine Tragkonstruktion wurde in Stahlbetonskelettbauweise mit Fertigdecken ausgeführt; die Bahnsteige haben metallische Struktur.

Der vom Äusseren vermittelten eleganten Anblick ist mittels von rauhfächigen Betonplatten —mit Sonderformen aus mit Nuten versehenem Holz—, mit weissen Fertigplatten und dunklen Ziegelsteinen erreicht worden.