



Sección estructural de los Firmes en el nuevo Aeropuerto de Múnich



EN muchas ciudades la expansión del casco ha llegado al perímetro de los aeropuertos que se construyeron en los albores del desarrollo de la aviación comercial. Este es el caso de Múnich donde el aeropuerto de Riem que entró en servicio hace 50 años está unido, sin solución de continuidad, con la zona residencial. Constituye esto un riesgo para decenas de miles de personas desde

el punto de vista de la seguridad, al mismo tiempo que una exposición nociva al ruido de los aviones. Por otra parte el aeropuerto a que nos referimos no tiene más que una pista para aterrizaje y despegue cuya sección estructural es insuficiente para las cargas por rueda de las grandes aeronaves de hoy.

Por tales circunstancias no se podía eludir la construcción de un nuevo aeropuerto y ya en septiem-

bre de 1988 se iniciaron las obras del *Aeropuerto Intercontinental Múnich 2*, situado en pleno campo, 26 kilómetros al nordeste de la ciudad. Ocupará una superficie de 1.400 hectáreas (1) y se espera abrir al tráfico a mediados de 1991.

El nuevo aeropuerto se unirá a la red viaria principal y se ha proyectado una autopista de seis carriles que enlazará a la Auto-



bahn A 92 München-Deggendorf. Se construirán dos pistas paralelas de 4.000 metros de longitud y 60 metros de ancho.

Respecto a las secciones estructurales del firme de las pistas, carreteras de enlace y zonas de aparcamiento, que es a lo que se refiere principalmente la presente nota, se ha considerado muy especialmente la suficiencia de capacidad portante para las cargas a que van a someterse. Se trata de que se mantengan en buen estado durante un largo período de servicio, reduciendo al mínimo las operaciones de conservación y evitando reparaciones del pavimento que dificulten de alguna manera el funcionamiento del aeropuerto.

Las secciones se han adaptado a las que prescriben las especificaciones de la República Federal para autopistas (solución de pavimentos rígidos) losa de hormigón de 36 centímetros, sub-base de suelo-cemento de 20 centímetros y capa anti-hielo (de diversos espesores) de grava natural. Se dispon-



drán pasadores en las juntas de contracción (dispuestas cada 5 metros) con separación de 30 centímetros.

La base se extenderá en dos capas; en la inferior (22 cm) se emplearán áridos naturales y en la superior (14 cm) áridos de machaqueo. La puesta en obra de ambas

capas se hará con un tren de encofrado deslizante, lo que constituye una novedad en pavimentos de aeropuertos. En total se pavimentarán 1,25 millones de metros cuadrados y se emplearán 420.000 metros cúbicos de hormigón y 250.000 metros cúbicos de suelo-cemento.

(1) Se ha previsto en el proyecto un tráfico de 12 millones de pasajeros/año y de acuerdo con el estudio de pronóstico de IATA se estima un incremento del 6% de transporte de mercancías. Este transporte supone actualmente unas 30.000 toneladas/año.