

# cartas

Señor Director.

Estimado colega:

En la última revista "AUCA" se publicó el concurso Pudahuel. Como información complementaria y de interés del ramo nos permitimos adjuntar para su publicación un memorándum de I.A.T.A. relacionado con este tema.

Dicho memorándum es antagónico al criterio prevaleciente en el proyecto elegido. Como deducción directa se puede desprender, que estamos adoptando esquemas que ya antes de construirse serían en sus concepciones básicas anticuados. Sin duda, basado en los conceptos de este memorándum, se visualiza con mayor claridad, que una serie de aeropuertos europeos y americanos con esquemas tradicionales, de muy reciente terminación, debido a la creciente explosión del tráfico aéreo ya no satisfacen en forma funcional y expedita su finalidad.

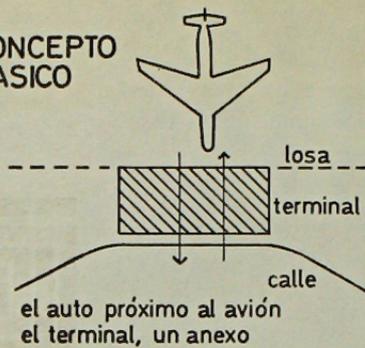
Constantemente, a través de la prensa, experiencias personales y comentarios de viajes, somos informados de los retrasos y congestiones suscitadas en los aeropuertos.

Solicitamos publicar este memorándum de tipo técnico para con ello llamar la atención a un problema que es de interés general y que en cierto modo debería ser considerado en la ejecución del proyecto definitivo, ya que I.A.T.A. representa a los principales usuarios de este futuro aeropuerto y con conocimiento de causa, está indicando una pauta muy realista. Deseamos aclarar que en ningún caso pretendemos polemizar sobre el concurso mismo, el cual consideramos un proceso ya jurado, pero sí deseamos para Pudahuel la mejor solución funcional acorde con nuestro tiempo.

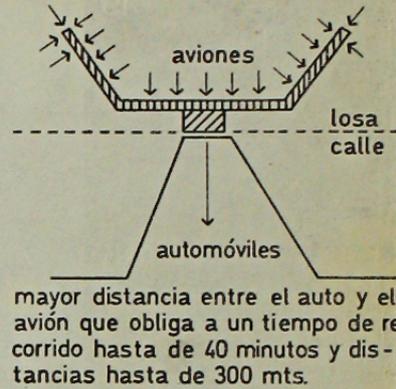
Sin otro particular saludan a Ud. muy atentamente sus Ss. Ss.

Kurt Konrad  
Guillermo Schencke  
Aquilés González  
Pieter Gastelcars

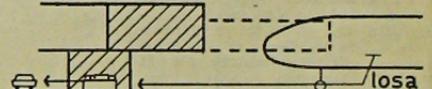
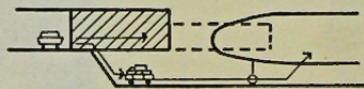
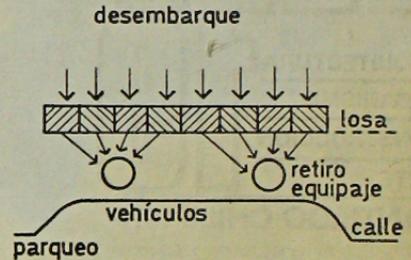
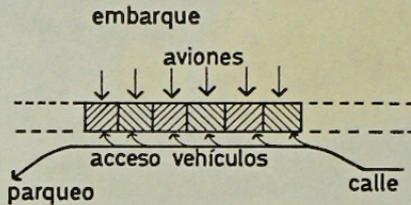
## A CONCEPTO BASICO



## B CRECIMIENTO DE LOS EDIFICIOS TERMINALES

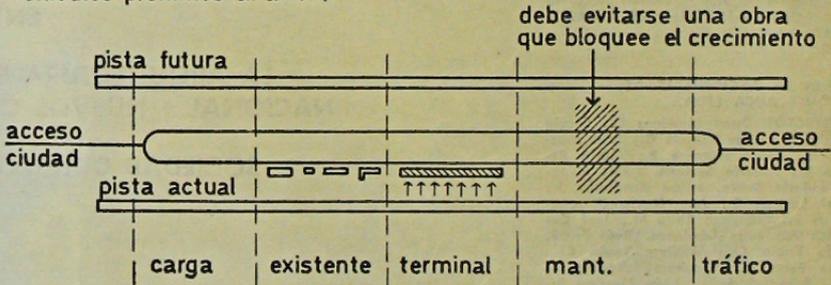


## C CONCEPTO SOSTENIDO POR IATA



## D EJEMPLO DE PLANIFICACION DEL CONJUNTO DEL AEROPUERTO

(siguiendo criterio de continuidad de circulación y acceso de los vehículos próximos al avión)



**Párrafos subrayados de la exposición del señor Bankir, de IATA, ante representantes del comité FAL.**

El tiempo perdido por este distanciamiento se acrecienta con la aglomeración que se crea en los aeropuertos por el aumento del tráfico y será fatal cuando empiecen a operar los aviones de gran capacidad (500 pasajeros). Es decir se está en el umbral de una nueva etapa de la aviación que exige revisar el problema del aeropuerto si se quiere utilizar las ventajas de los aviones y solucionar el problema de los nuevos flujos de tráfico.

Todos los aeropuertos en operación res-

ponden a conceptos ya viejos de la aviación y sus esfuerzos por adaptarse a los nuevos requerimientos solucionan sólo parcialmente el problema, acrecentándolo en sus líneas generales. Así es como todas las soluciones para acoger el mayor volumen de aviones, como los "fingers", los satélites de embarque, etc., crean distancias mucho mayores a recorrer por pasajero y aumentan las áreas de estacionamiento. (Croquis a y b). Por eso para la planificación de un nuevo aeropuerto, la mirada informativa sobre el existente no tiene otra utilidad que comprobar su ineficacia y en ningún caso debe servir como base de conceptos.