

ANTEPROYECTO DE HANGAR DE 50x40x8 METROS  
PARA EL MINISTERIO DEL AIRE.

---

---

M E M C R I A.

Madrid, Febrero de 1946

584.304

ANTEPROYECTO DE HANGAR DE 50x40x8 METROS  
PARA EL MINISTERIO DEL AIRE

---

MEMORIA

El hangar estudiado y cuyos planos se adjuntan, tiene una longitud y una profundidad útiles a interiores de 50,00x40,00 metros, más los cuerpos adosados en tres fachadas con 7,00 metros de profundidad.

La superficie de cubierta es algo mayor tanto por el espesor de las puertas como por el de los muros, de cuya estructura hablaremos más adelante, y por consiguiente, resulta una superficie total cubierta de 3.110,00 m<sup>2</sup>.

Estas dimensiones podrían disminuirse a las estrictamente necesarias, lo que naturalmente representaría la economía correspondiente.

La cubierta está formada por estructura metálica con correas del mismo material y chapa de fibrocemento. Se ha considerado preferible esta clase de ma

terial a la chapa metálica, por considerar que, dada la escasez de hierro actual es más conveniente, desde un punto de vista de interés nacional, economizar todo lo posible la chapa metálica, pero naturalmente puede utilizarse una u otra, sin alterar para nada el resto de la estructura.

La cubierta se proyecta a cuatro aguas, y casi puede decirse que está a dos aguas solamente, pues los otros dos faldones laterales son de muy poca profundidad. No se ha considerado prudente, disminuir más la pendiente de los faldones para asegurar un perfecto desague, aún con viento en contra, de la junta ó solape de las chapas. Con esta disposición se obtiene un mínimo de superficie de chapa, un sistema perfecto y seguro de cubrición, y al mismo tiempo, unas buenas condiciones de resistencia al viento.

Con el tipo de cubierta a cuatro aguas, el hangar tiene en todo el contorno la altura mínima exigida de 8,00 metros, lo mismo que en la línea de puertas y en su interior.

La iluminación se da por vidrieras verticales en las fachadas y en las puertas. La superficie de ventanal viene a corresponder a  $1/9$  de la superficie de cubierta, lo cual es, seguramente, más que la necesaria para la iluminación que se requiere normalmente en este tipo de hangares; y al mismo tiempo, se tiene la gran ventaja de que los ventanales son verticales y están defendidos por el pequeño alero que forma la cu

bierta, de tal modo, que, el peligro de goteras y condensaciones está disminuído ó anulado totalmente.

De todas formas, si se considera <sup>ra</sup> conveniente, podrían colocarse claraboyas en la cubierta, ó inclusive en algunas zonas disponer lucernarios verticales de pequeña altura, pero, repetimos, que no lo consideramos necesario ni conveniente para la utilización que preveemos a estos hangares, aún cuando no tenemos autoridad para opinar sobre estos temas.

La estructura de la cubierta, está constituída esencialmente, por una gran viga maestra proyectada con triangulación Pratt por considerarla la más apropiada dado el tipo de esfuerzos que ha de resistir y las dimensiones excepcionales de la misma.

Perpendicularmente a ella, y correspondiéndose con sus montantes, se disponen cerchas metálicas de triangulación relativamente cerrada que soportan directamente las correas.

Las correas se disponen a 1,15 metros a aproximadamente correspondiéndose con la dimensión normal de la uralita gran-onda, habida cuenta de los solapes correspondientes a cada pendiente.

Tanto las cabezas inferiores de todas estas cerchas ó vigas como las cabezas superiores, llevan los correspondientes arriostramientos, encargados, no so

lamente de sujetar los elementos principales de la estructura y de asegurarlos contra el pandeo, sino también de resistir los empujes horizontales que se pueden presentar por la acción del viento. Las cabezas inferiores de las cerchas van unidas por una triangulación K en toda la superficie del hangar. El plano superior de cabezas ó plano de correas, lleva una zona de arriostramiento en cada extremo, abarcando una profundidad de diez metros paralelamente a cada uno de los dos muros laterales y otra zona análoga en la parte central; de este modo, el resto de las cerchas que no van directamente cogidas por estos planos de arriostramiento, quedan sin embargo, perfectamente asegurados por las correas que longitudinalmente transmiten los esfuerzos accidentales, que puedan producirse a estas zonas de arriostramiento.

El esfuerzo horizontal del viento sobre las puertas y la cubierta actuando perpendicularmente a la dirección de la máxima longitud, (es decir perpendicularmente al plano de la viga maestra) en lugar de resistirse por medio de una viga horizontal de arriostramiento, se transmite por las cerchas antedichas a los pórticos del fondo, el cual va previsto para soportar el empuje ó la tracción que la transmita la cercha correspondiente.

El conjunto de la estructura se sujeta por tres puntos, uno en el centro del muro posterior y los o-

trés dos uno en cada muro lateral. Los tres llevan un dispositivo de arriostrado en hormigón armado que impidiendo el movimiento paralelo al muro permite, si es necesario, los movimientos de dilatación perpendiculares a él.

Por último, los dos pilares en que apoya la viga maestra permiten la dilatación transversal y la longitudinal.

Para soportar los empujes de viento sobre las fachadas de fábrica laterales, se disponen pórticos especiales de hormigón armado que aprovechan al mismo tiempo para soportar las correas de la cubierta de dichos cuerpos laterales, y que dejan una total diafanidad en ellos.

Al objeto de dejar los más libres posible las plantas del cuerpo posterior, cuya utilización desconocemos, se han espaciado y reducido en número todo lo posible los pórticos con tornapuntas y se ha hecho el trazado de éstas de modo que no estorben para la distribución de estos anejos, ni para el movimiento y almacenamiento de materiales en ellos.

Tratándose de un anteproyecto, no se indican las secciones de cada pieza ni el detalle de estos elementos de dilatación, si bien se han tenido en cuenta para el presupuesto, y se han analizado con cuidado sus posibilidades de ejecución.

El muro de cerramiento se proyecta de fábrica

de ladrillo de un pié de espesor, y de tabicón hueco en los entrepeños altos.

Las puertas se proyectan de corredera con bastidor metálico y chapa ondulada.

Se ha adoptado la misma disposición de rodamientos también en la parte superior sobre guías metálicas disponiendo estos rodamientos superiores con doble rueda sobre ejes oblicuos en forma de Y montados sobre vástagos verticales que permitan su movimiento con relación a la puerta para aceptar siempre sin agarrotamiento, las diferentes flechas que pueda tomar la cubierta por efecto de la nieve y de los empujes del viento.

Las vidrieras se proyectan sobre vidrios metálicos fijos con junquillo de madera atornillado, lo mismo en esta parte de las puertas que en el muro del frente.

Los cimientos de todos los muros se proyectan de hormigón en zanja corrida siguiendo la forma en planta del muro; y los de los soportes se han hecho en igual forma pero armando y calculando apropiadamente aquéllos que han de soportar tracciones por los posibles efectos de succión del viento sobre las cubiertas y de empujes laterales en cualquiera de las fachadas.

La cimentación de los carriles ó vías de las puertas, se hace sobre una viga corrida de hormigón

armado para asegurar completamente la horizontalidad y la alineación perfecta del carril, aún cuando pudiera haber algún pequeño fallo local del terreno.

Aún cuando no se presente los cálculos de todos los elementos, por no considerarlo necesario tratándose de un anteproyecto, se han hecho, sin embargo, todos los necesarios para determinar perfectamente la resistencia del conjunto y los pesos y volúmenes de materiales a emplear, y estamos dispuestos a poner todos estos cálculos a disposición del Jurado, así como a realizar todos aquellos que considere necesarios ó de hacer cuantas modificaciones considere oportunas sobre nuestro estudio.

Madrid, Febrero de 1946