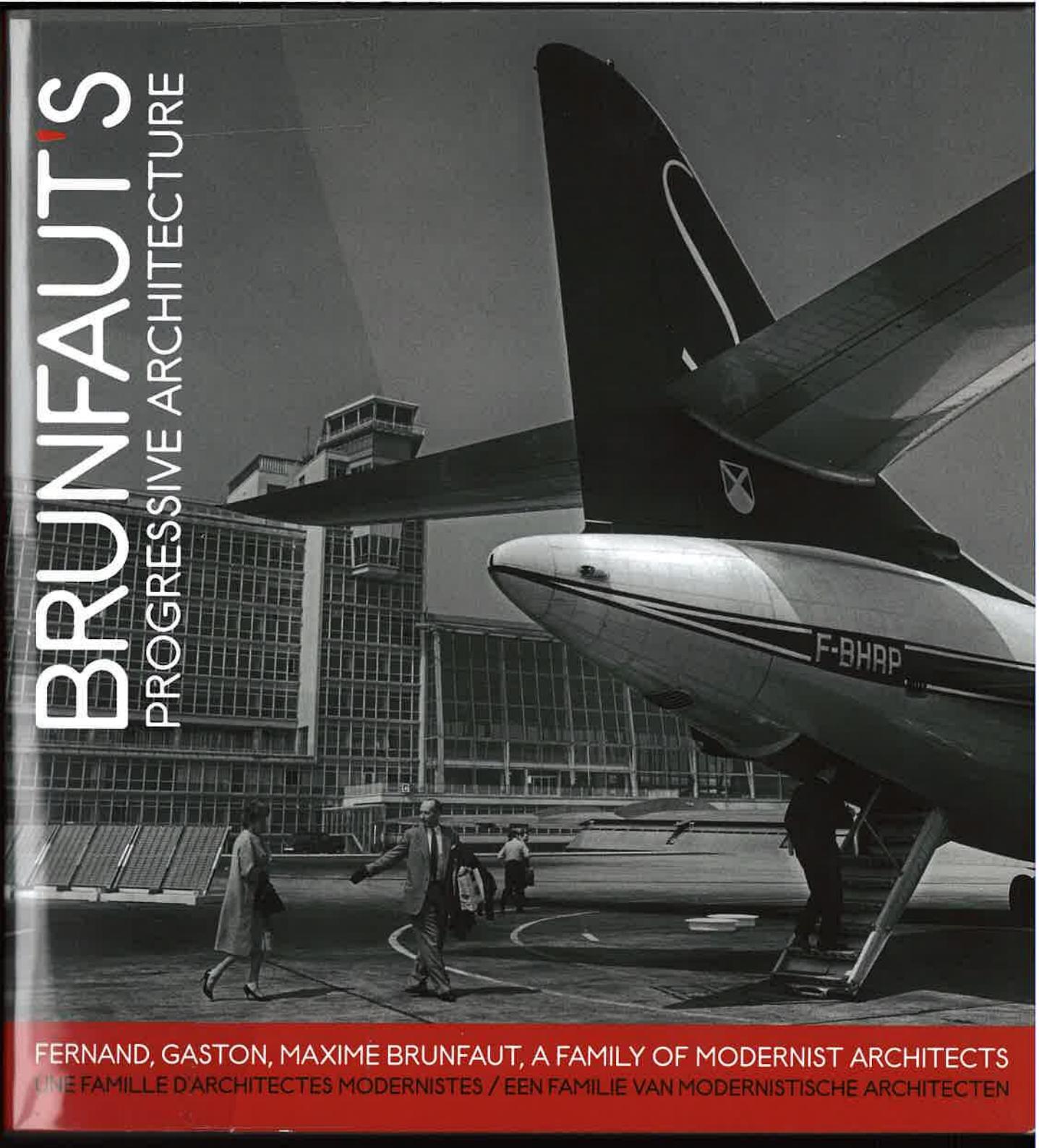
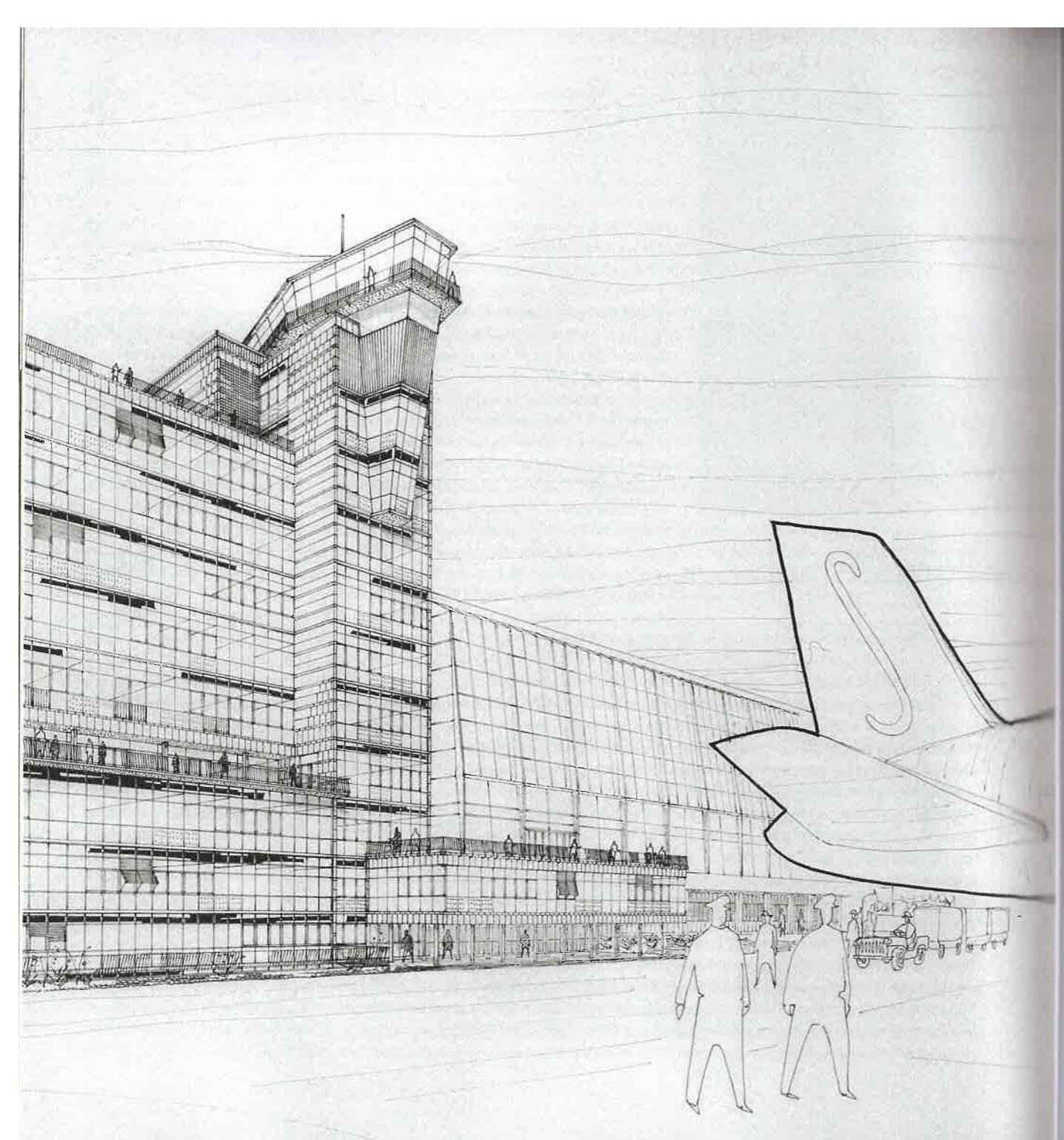


BRUNFAUT'S

PROGRESSIVE ARCHITECTURE



FERNAND, GASTON, MAXIME BRUNFAUT, A FAMILY OF MODERNIST ARCHITECTS
UNE FAMILLE D'ARCHITECTES MODERNISTES / EEN FAMILIE VAN MODERNISTISCHE ARCHITECTEN



L'AÉROGARE '58 À ZAVENTEM

JO BRAEKEN

HISTORIEN DE L'ARCHITECTURE À L'AGENCE DU PATRIMOINE DE FLANDRE

En 1923, la *Sabena*, entreprise fraîchement créée, donne le coup d'envoi de l'aviation civile belge avec l'aérogare d'Haerlen. Un an plus tard, le premier bâtiment aéroportuaire voit le jour et est en service jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, après qu'un terminal plus complet ait été ajouté. Après 1945, les évolutions spectaculaires dans l'aviation civile ont accéléré la réflexion sur les infrastructures aéroportuaires. Le lancement de l'avion à réaction, prévu pour les années 50, a induit une augmentation de la vitesse et du tonnage mais aussi du nombre de passagers. De plus, une démocratisation approfondie du trafic aérien est prévue à terme comme 'le' moyen de transport de masse de l'avenir. L'aéroport est désormais soumis à des exigences de plus en plus complexes, auxquelles les installations d'avant-guerre ne peuvent plus répondre. Afin d'accueillir les flux de passagers, l'avenir de l'aéroport repose sur la fonctionnalité et la flexibilité de son organisation spatiale. Les activités commerciales, les commerces et les établissements de l'horeca, ainsi que les hôtels et salles de conférence, doivent non seulement favoriser le confort des voyageurs, mais aussi réduire les frais d'exploitation. À partir de 1946, le projet du nouvel **aéroport national** à Zaventem est étudié par la Régie des Voies aériennes qui vient d'être créée. La première étape constitue à mettre en service un aéroport provisoire sur le terrain d'aviation militaire de Melsbroek en 1948.

Ce n'est qu'avec l'entrée en fonction d'Edward Anseele jr., au poste de ministre des Transports en 1954 que le projet est privilégié dans l'agenda politique. En 1958, Bruxelles allant accueillir la première exposition universelle et internationale d'après-guerre, le nombre de visiteurs étrangers prévu, provenant notamment des États-Unis, dépasse toutes les espérances. De plus, la *Sabena* est l'une des premières compagnies aériennes européennes à avoir commandé une flotte d'avions à réaction, les *Boeing 707 Intercontinental*. Le nouvel aéroport se doit d'être opérationnel au plus tard à la date de livraison, prévue en 1959, même si l'objectif est l'Expo'58. Comme il est de coutume dans un projet d'ordre national, le choix des architectes reflète la composition de la population. **Maxime Brunfaut**, qui a mené à bien la construction de l'*Air Terminus* en un temps record, est le Bruxellois en charge de l'équipe. Pour cette mission essentielle de sa carrière d'après-guerre, il collabore avec le Flamand Géo Bontinck et le Wallon Joseph Moutschen, respectivement directeur des Académies de Gand et de Liège, et de tendance socialiste comme Brunfaut. Sous la pression du temps et des problèmes de financement, la compétence de la construction de l'aéroport a été confiée, non sans agitation politique, à la *Sabena*, société de droit privé, au détriment du maître d'ouvrage réel, la Régie des Voies aériennes. Reste encore le gros problème de la capacité du nouvel aéroport, qui est estimée à 3 ou 3,5 millions de passagers par an, bien plus que la moyenne de l'époque, sur base de la capacité maximale de l'espace aérien national. Les travaux de terrassement suivis par les travaux de fondation durent de mars 1956 à mai 1957. Ce n'est qu'alors, que les entrepreneurs *François et Herpain* peuvent commencer les travaux de construction, qui sont terminés en 13 mois à peine. L'inauguration a lieu le 31 mai 1958, la mise en service technique le 15 juin à 1 minute après minuit précisément, l'ouverture au public le 29 juin. L'ensemble des parachèvements se sont fait attendre jusqu'en 1961 en raison d'un grave incendie la même année.

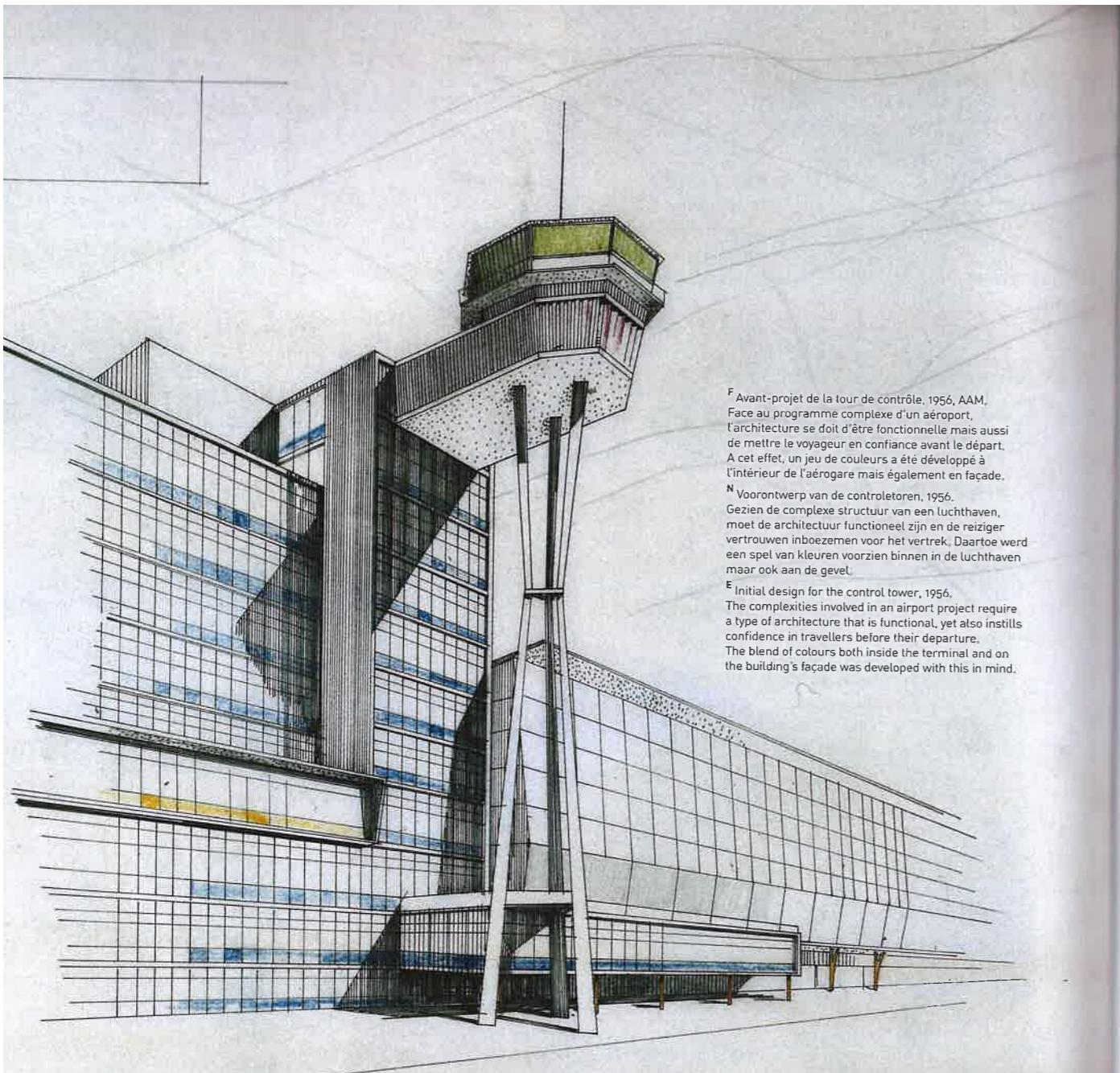
L'aéroport national fait partie d'une série de terminaux aéroportuaires d'ampleur similaire, conçus en même temps dans plusieurs grandes villes européennes, comme Copenhague-Kastrup (Vilhelm Lauritzen, 1955-60).

Maxime Brunfaut, Géo Bontinck & Joseph Moutschen,
Aérogare '58, Zaventem, 1958, AAM.

F Jeux de volumes et de transparence autour de la tour de contrôle, entourée par le bâtiment administratif et le grand hall des transits. De multiples terrasses offrent une vue parfaite sur les pistes.

N Spel met volumes en transparantie rond de controletoren, omgeven door het administratieve gebouw en de grote transithall. Verschillende terrassen bieden een perfect zicht op de banen.

E Interplay between volume and transparency displayed in the control tower, which is flanked by the administrative building and the large transit hall. The numerous terraces offer superb views of the runways.



AEROGARE 58

ARCH. M. BRUNFAUT
G. BONTINCK
J. MOUTSCHEN

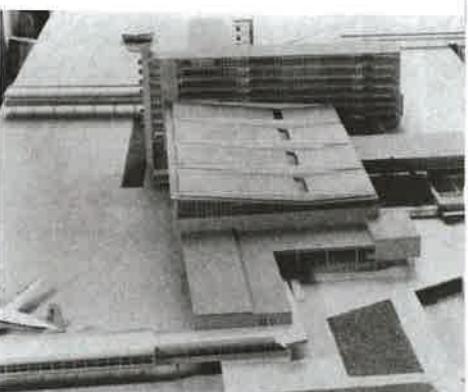
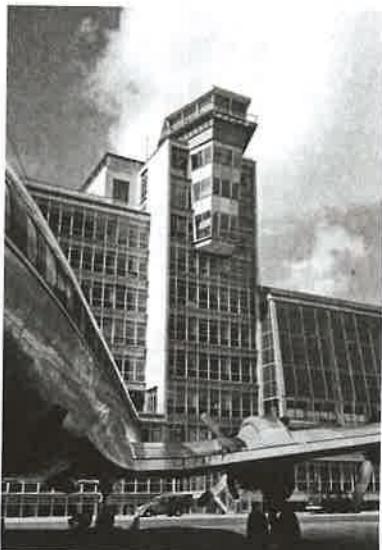
F Avant-projet de la tour de contrôle, 1956, AAM.
Face au programme complexe d'un aéroport,
l'architecture se doit d'être fonctionnelle mais aussi
de mettre le voyageur en confiance avant le départ.
A cet effet, un jeu de couleurs a été développé à
l'intérieur de l'aérogare mais également en façade.

N Voorontwerp van de controletoren, 1956.
Gezien de complexe structuur van een luchthaven,
moet de architectuur functioneel zijn en de reiziger
vertrouwen inboezemen voor het vertrek. Daartoe werd
een spel van kleuren voorzien binnen in de luchthaven
maar ook aan de gevel.

E Initial design for the control tower, 1956.
The complexities involved in an airport project require
a type of architecture that is functional, yet also instills
confidence in travellers before their departure.
The blend of colours both inside the terminal and on
the building's facade was developed with this in mind.

Rome-Fiumicino (Amadeo Luccichenti, Vincenzo Monaco et Andrea Zaviterri, 1959-61) et Paris-Orly (Henri Vacariot, 1957-61). Ces aéroports de la première génération d'après-guerre se caractérisent par une tendance dominante à la rationalité dans le schéma organisationnel, un objectif traduit par une architecture fonctionnelle, où la transparence prévaut sur la massivité. Dans une tentative presque métaphorique de dévoiler la logique de la planification, le béton, l'acier, l'aluminium et le verre sont les principaux éléments de ces constructions froides et monolithiques. À Zaventem, le choix s'est porté sur un complexe centralisé, implanté en plein milieu des pistes d'atterrissage et relié à la capitale et à l'arrière-pays par l'autoroute et le chemin de fer. Ce complexe en trois parties se composait du bloc des passagers avec le hall des départs, des arrivées et des transits, accompagné par le bloc de fret et le bloc administratif en U avec la tour de contrôle intégrée. Comme pour le **Sanatorium Joseph Lemaire** à Tombeek, de vingt ans son aîné, l'aéroport présente une architecture aux volumes rectangulaires tout en minceur qui assure un effet plastique prononcé. Un ensemble de registres horizontaux domine la structure avec les cages d'escalier proéminentes et des tours de contrôle qui marquent des accents verticaux. Cette dualité est renforcée par l'aspect immatériel des murs rideaux totalement transparents contrastant avec des façades aveugles en pierre naturelle. Une bande ajourée sur pilotis au niveau des terrasses publiques dessine une clôture horizontale parfaite entre le large socle et la superstructure en retrait.

Que se soit pour les activités au sol ou aériennes, l'organisation du bâtiment est répartie sur trois étages: le niveau 0 à hauteur du tarmac est réservé aux bagages et aux frets, le niveau 1 aux passagers et le niveau 2 aux accompagnateurs et aux visiteurs. Les *fingers*, très sophistiqués pour l'époque, sont des quais destinés à maximiser le nombre de *gates* au niveau même des avions. Une fois dans le terminal, le passager suit un parcours élaboré avec minutie, soumis à la logique inhérente et autoritaire de la procédure d'embarquement. Le cadre architectural assure le suivi psychologique et émotionnel du petit drame que peut constituer le vol. Il faut contrer les sensations fortes tout en répondant aux attentes inconscientes d'un service sur mesure grâce à un cadre rassurant, professionnel et efficace, disposant d'une structure et d'une signalisation claires, modéré par des couleurs douces, un mobilier élégant et le sourire de l'hôtesse omniprésent. Par-dessus tout, le besoin de lumière et d'espace, association parfaite avec l'espace aérien, s'intensifie graduellement au fil du parcours. Après l'isolement relatif du hall des départs, le passager emprunte des escalators pour atteindre la transparence absolue du 'hall des transits', plaque tournante et prouesse technique de l'aéroport. Cet espace de 100 m de long, 55 m de large et 18 m de haut, est couvert d'une structure de toiture en voûtes d'aluminium, soutenue en *porte-à-faux* par seulement deux points centraux, sur lesquels une passerelle flottante est suspendue. La baie vitrée autoportante de 1 800 m² ouvre une fenêtre sur le ciel avec le spectacle insouciant des avions décollant et atterrissant.

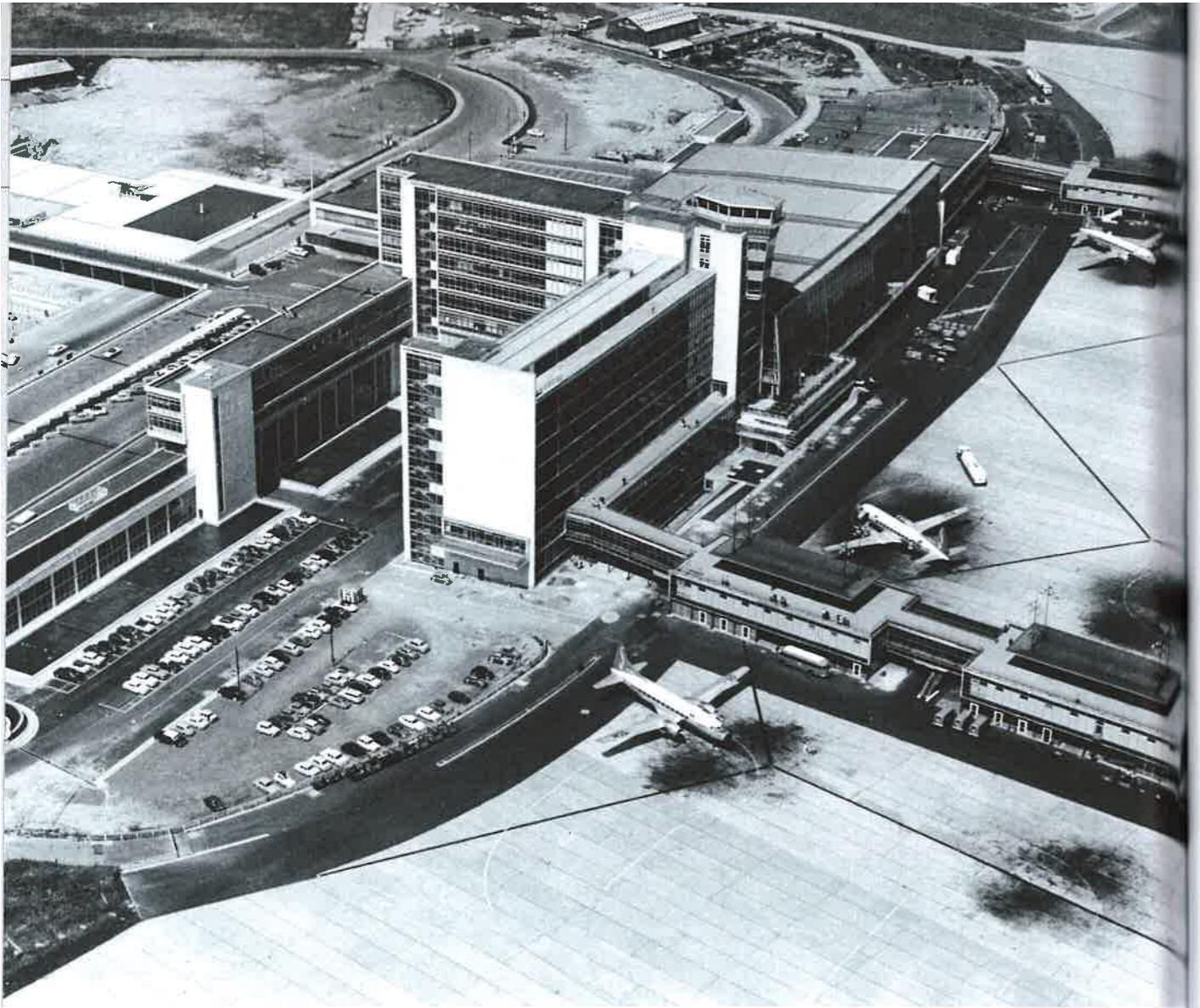


Maxime Brunfaut, Géo Bontinck & Joseph Moutschen,
Musée royal de l'Armée et d'Histoire militaire / Koninklijk
Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis, AAM.

F Tour de contrôle.
Maquette présentant des solutions différentes pour la
toiture du grand hall et pour la tour de contrôle.

N Controletoren.
Maquette met de verschillende oplossingen voor het dak
van de grote hall en de controletoren.

E Control tower.
Model with different solutions for the roof of the large
hall and the control tower.

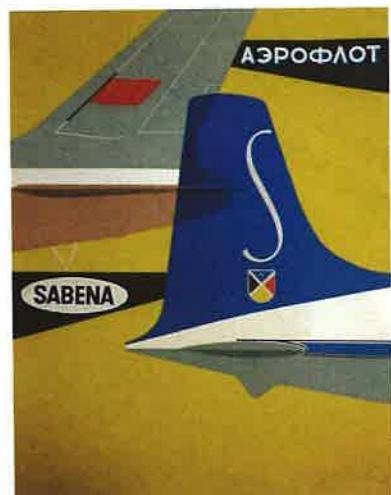


DE AÉROGARE '58 VAN ZAVENTEM

JO BRAEKEN

ARCHITECTUURHISTORICUS AAN HET AGENTSCHAP ONROEREND ERFGOED VAN DE VLAAMSE OVERHEID

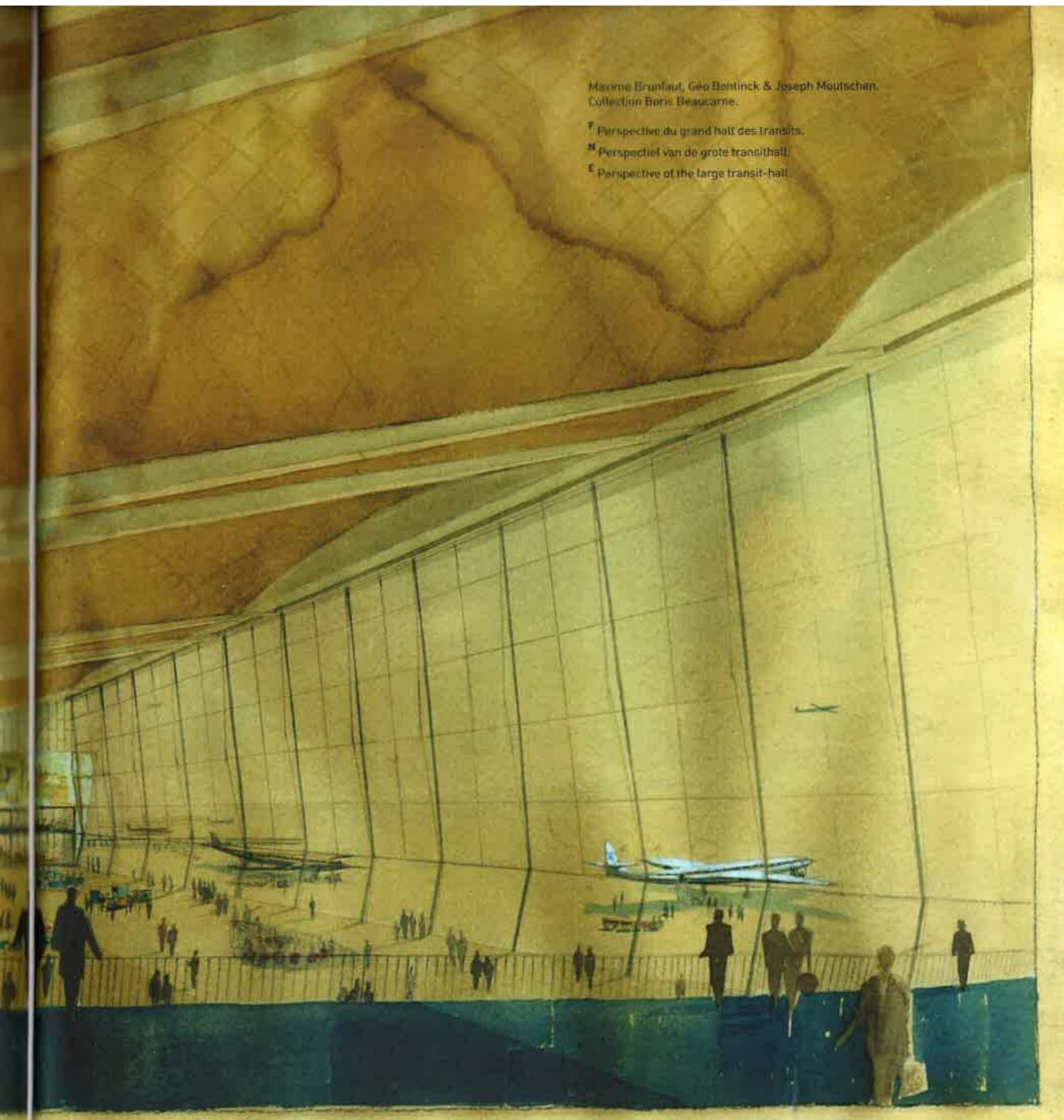
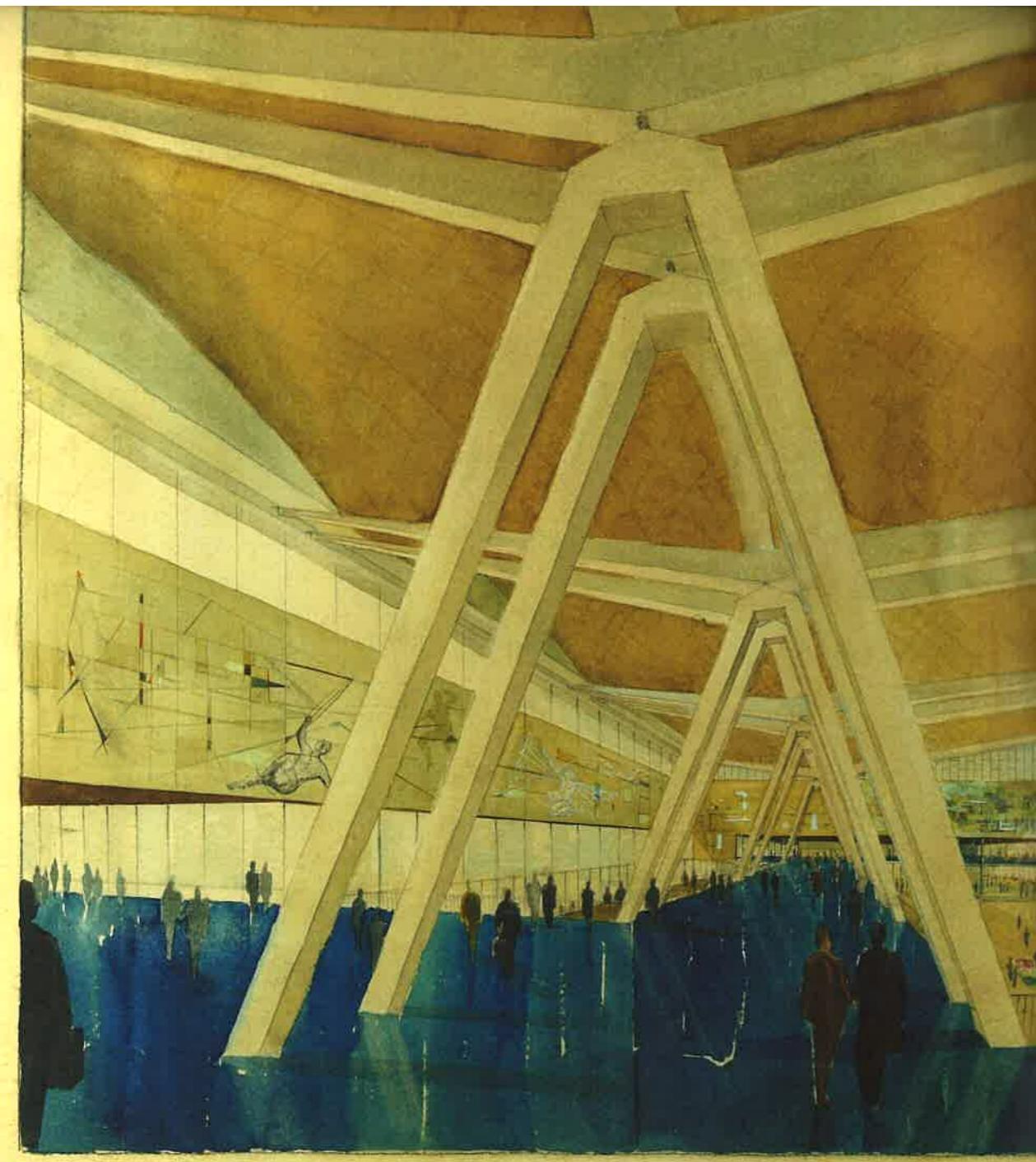
Het pas opgerichte *Sabena* gaf in 1923 met de *aérogare* in Haren het startsein voor de Belgische burgerluchtvaart. Een jaar later verrees hier het eerste luchthavengebouw, dat –kort nadien uitgebreid met een meer volwaardige terminal-dienst zou doen tot het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog. Na 1945 brachten spectaculaire ontwikkelingen in de burgerluchtvaart, het denken over de luchthaveninfrastructuur in een stroomversnelling. De voor de jaren 50 verwachte introductie van het straalvliegtuig, betekende niet alleen een toename in snelheid en tonnenmaat, maar bovenal in aantallen passagiers. Bovendien werd op termijn een verregaande democratisering van het luchtverkeer voorspeld, tot hét massavervoersmiddel van de toekomst. Voor het luchthavengebouw golden voortaan steeds complexere eisen, waaraan de vooroorlogse installaties onmogelijk konden voldoen. Om de passagiersstromen in goede banen te leiden, zou de toekomst van het luchthavengebouw berusten op de functionaliteit en flexibiliteit van zijn ruimtelijke organisatie. Allerlei commerciële activiteiten, handel en horeca tot zelfs hotelaccomodatie of conferentieruimte, moesten niet alleen het comfort van de reizigers bevorderen, maar evenzeer de exploitatiekosten helpen drukken. Vanaf 1946 lag het project voor een nieuwe **Nationale Luchthaven** in Zaventem ter studie bij de pas opgerichte Regie der Luchtwegen. Als eerste stap werd in 1948 op het militaire vliegveld van Melsbroek een voorlopig luchthavengebouw in gebruik genomen. Pas met het aantreden van Edward Anseele jr., als minister van Verkeerswezen in 1954, kwam het project hoog op de politieke agenda te staan. In 1958 zou Brussel als gaststad optreden voor de eerste naoorlogse Wereldtentoonstelling. Voorspellingen over het aantal buitenlandse bezoekers met name uit de Verenigde Staten overtroffen alle verwachtingen. Daarnaast behoorde *Sabena* tot de allereerste Europese luchtvaartmaatschappijen die een bestelling plaatsten voor een vloot straalvliegtuigen, de *Boeing 707 Intercontinental*. Uiterlijk tegen de datum van levering, voorzien in 1959, moest de nieuwe luchthaven operationeel zijn, hoewel Expo'58 als streefdoel gold. Zoals gebruikelijk bij een project van nationale orde weerspiegelden de keuze van de architecten de samenstelling van de bevolking. **Maxime Brunfaut**, die eerder in een recordtijd de bouw van de *Air Terminus* tot een goed einde had gebracht, kreeg als Brusselaar de leiding over het team. Voor deze belangrijkste opdracht uit zijn naoorlogse carrière, waren zijn partners de Vlaming Géo Bontinck en de Waal Joseph Moutschen, respectievelijk directeur van de Academies van Gent en van Luik, en zoals Brunfaut van socialistische signatuur. Onder grote tijdsdruk en financieringsproblemen werd de bevoegdheid over de bouw van de luchthaven niet zonder politieke commotie toegeewezen aan het privaatrechtelijke *Sabena*, ten nadele van de eigenlijke bouwheer de Regie der Luchtwegen. Restte nog het belangrijke vraagstuk met betrekking tot de capaciteit van de nieuwe luchthaven, die op basis van de maximumcapaciteit van het nationale luchtruim werd berekend op 3 tot 3.5 miljoen passagiers per jaar, een veelvoud van het toenmalige gemiddelde. De grondwerken gevuld door de funderingswerken duurden van maart 1956 tot mei 1957. Pas dan konden de aannemers François en Herpain met de eigenlijke bouwwerken van start gaan, die in nauwelijks 13 maanden werden voltooid. De inhuldiging vond plaats op 31 mei 1958, de technische ingebruikname op 15 juni om 1 minuut over middernacht precies, de openstelling voor het publiek op 29 juni. Vanwege een zware brand later dat jaar, liet de algehele afwerking nog op zich wachten tot 1961.



Maxime Brunfaut, Géo Bontinck & Joseph Moutschen.
AAM, Musée royal de l'Armée et d'Histoire militaire /
Koninklijk Museum van het Leger en de
Krijgsgeschiedenis.

F Chantier et affiche de la *Sabena*.
L'implantation est centralisée, plaçant l'aéroport en plein milieu des pistes d'atterrissage; il est relié à la capitale et à l'arrière-pays par l'autoroute et le chemin de fer.

N Werf en affiche van *Sabena*.
De vlieghaven van Zaventem werd centraal geplaatst, te midden van de landingsbanen en in verbinding met de hoofdstad en het hinterland via de snelweg en het spoor.
E Work in progress and *Sabena* poster.
Zaventem Airport was centrally located, right in the middle of the runways; it was linked to the capital and surroundings of the country via a motorway and railway.

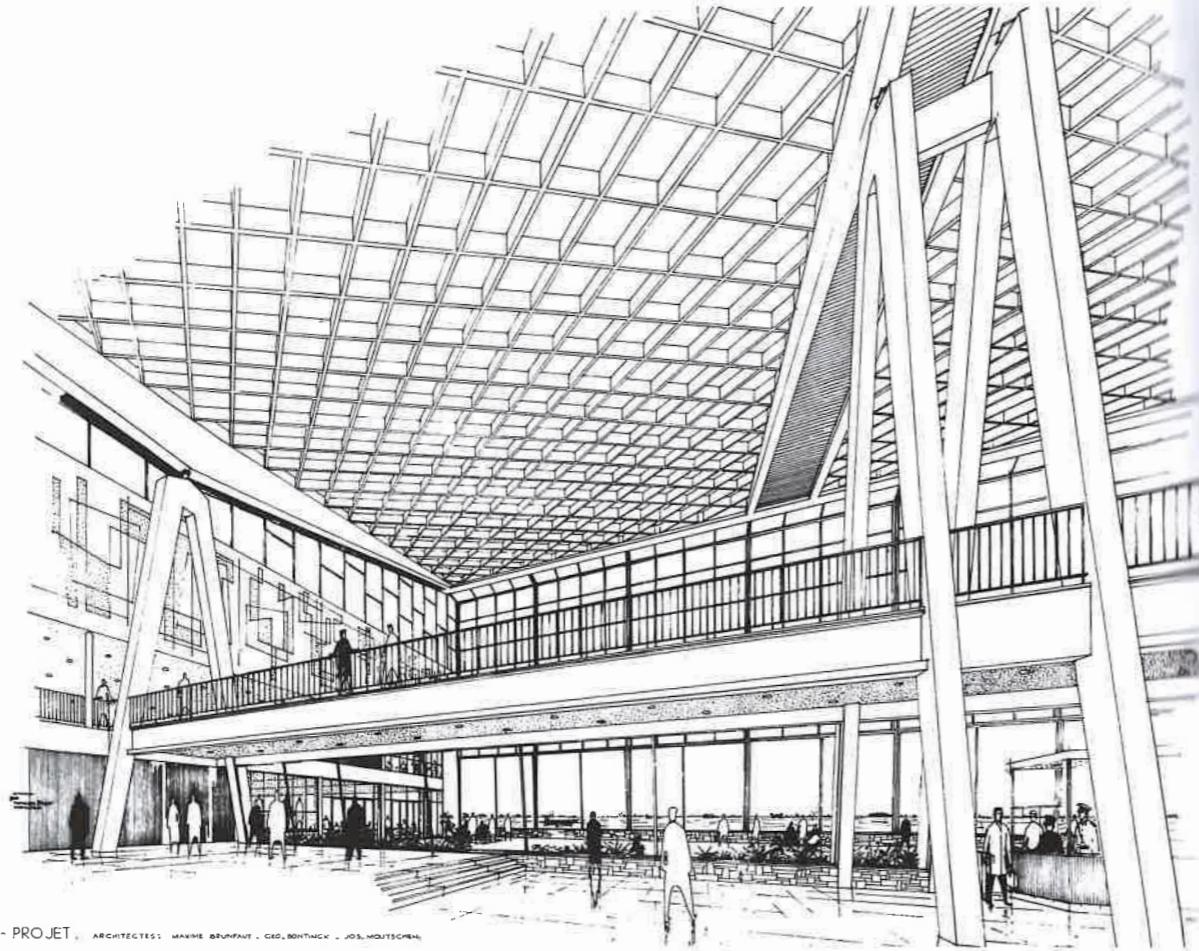


Maxime Brunfaut, Geo Bontinck & Joseph Moutschen.
Collection Boris Beaucarne.

F Perspective du grand hall des transits.

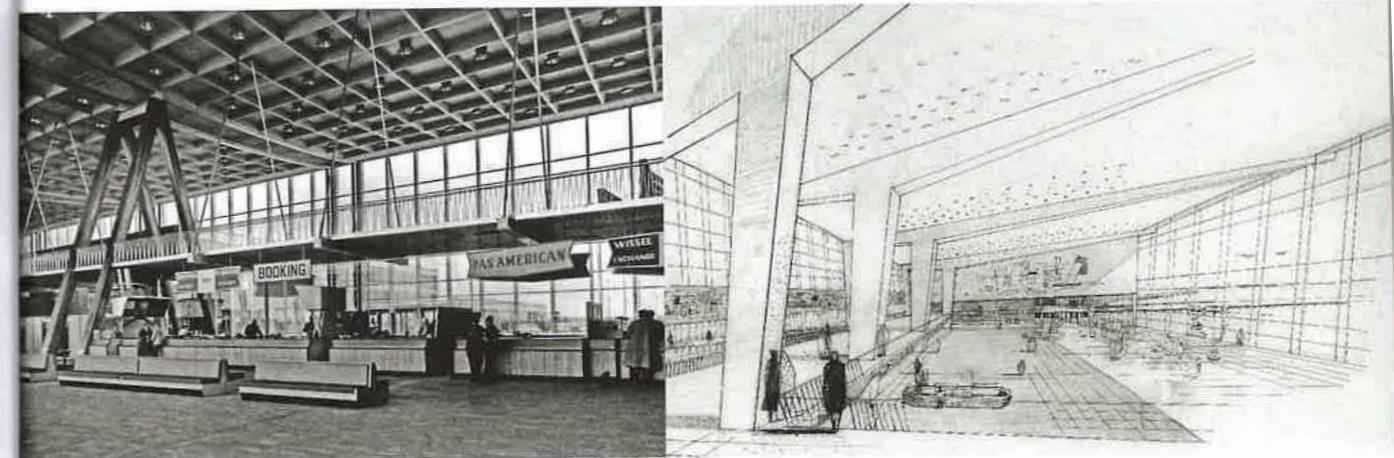
N Perspectief van de grote transithall.

E Perspective of the large transit-hall.



ZOGARE 58 . AVANT - PROJET . ARCHITECTES : MAXIME BRUNFAUT , GÉO BONTINCK & JOSEPH MOUTSCHEN

De Nationale Luchthaven behoort tot een reeks gelijktijdig geconcipieerde en naar omvang en programma vergelijkbare, grootstedelijke luchthaventerminals in Europa, waaronder Kopenhagen-Kastrup (Vilhelm Lauritzen, 1955-60), Rome-Fiumicino (Amadeo Luccichenti, Vincenzo Monaco en Andrea Zaviterri, 1959-61) en Parijs-Orly (Henri Vacariot, 1957-61). Deze luchthavengebouwen van de eerste naoorlogse generatie lieten zich kenmerken door een allesoverheersende drang naar rationaliteit in het organisatieschema, een streven vertaald in een functionele architectuur, die transparantie deed primeren op massiviteit. In een haast metaforische poging de logica van de planopbouw daadwerkelijk bloot te leggen, waren beton, staal, aluminium en glas de hoofdbestanddelen van deze koele, monolithische constructies. In Zaventem werd geopteerd voor een gecentraliseerd complex, ingeplant te midden van de landingsbanen, en via snel- en spoorwegen verbonden met de hoofdstad en het hinterland. Het drieledige complex bestond uit het passagiersblok met vertrek-, aankomst- en 'transithal', geflankeerd door het vrachtblok en het U-vormige administratieve blok met de geïntegreerde verkeerstoren. Zoals het twintig jaar oudere **Sanatorium Joseph Lemaire**



Maxime Brunfaut, Géo Bontinck & Joseph Moutschen, AAM.

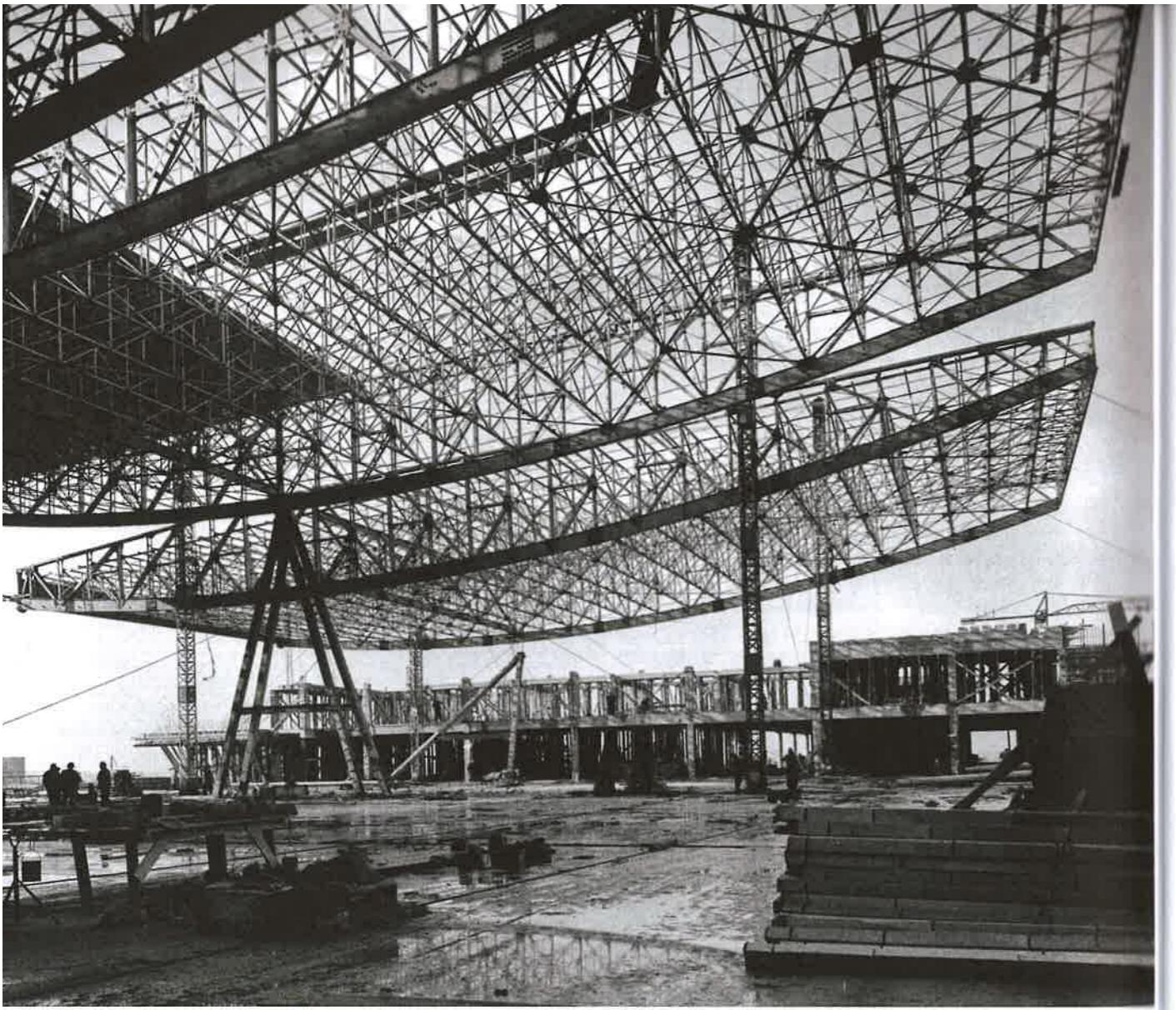
F Perspectives et photographie du grand hall des transits.
Tous les éléments dans ce hall évoquent l'innovation et l'audace: la structure incurvée de la toiture, les piliers, la passerelle et l'immense baie vitrée inclinée.

N Perspectief en foto van de grote transithall.
Alle elementen in deze grote hall verwijzen naar innovatie en durf: de gebogen structuur van het dak, de pilaren, de loopbrug en de enorme hellende raampartij.

E Perspective and photograph of the large transit-hall.
Every element in this spacious hall is innovative and bold: the curving roof-structure, the pillars, the walkway and the immense, sloping glazed window.

in Tombeek, vormde de architectuur een samenstel van slanke balkvormige bouwvolumes met een uitgesproken plastische werking. Een stapeling van horizontale registers domineerde de algehele opbouw, met krachtig uitspringende volumes van de trappenhuizen en de verkeerstoren als verticale accenten. Deze dualiteit werd nog versterkt door het immateriële aspect van de volkomen transparante gordijngroeven, in contrast met de blinde kopgevels uit natuursteen. Een opengewerkte strook met *pilotis* op het niveau van de publieke terrassen, tekende een messcherpe horizontale cesuur tussen de bredere sokkel en de inspringende bovenbouw.

Een drieledig organigram waarvan het gehele complex zowel aan lucht- als aan landzijde doortrokken was, reserveerde het niveau 0 ter hoogte van de tarmac voor bagage en vracht, niveau 1 voor de passagiers, en niveau 2 voor begeleiders en bezoekers. Destijds hoogst geavanceerd waren de *fingers* of aanlegpijpen, bedoeld om het aantal gates te maximaliseren, op gelijk niveau met de vliegtuigen. Eens in de terminal werd de passagier opgenomen in een zorgvuldig geregisseerd parcours, onderworpen aan de zacht autoritaire, inherente logica van de inschepingsprocedure. Het gehele architecturale kader was er op gericht het kleine drama van het vliegen psychologisch en emotioneel te begeleiden. Niet alleen spanning en sensatie maar ook een onbewust verwachtingspatroon van op maat gesneden dienstverlening, moesten beantwoord worden met een geruststellende omgeving, zakelijk en efficiënt, overzichtelijk van structuur en helder van signalisatie, getemperd door een mild kleurpalet, elegant meubilair en de alomtegenwoordige *sourire de l'hôtesse*. Bovenal was er behoefte aan licht en ruimtelijkheid, de ultieme associatie met het luchtruim, die doorheen het parcours gradueel werd opgevoerd. Van de relatieve beslotenheid van de vertrekhal bereikte de passagier via roltrappen de volstrekte transparantie van de 'transithal', draaischijf en technisch hoogstandje van het luchthavengebouw. Deze ruimte van 100 m lang, 55 m breed en 18 m hoog, werd overspannen door een gebogen dakstructuur uit aluminium, in *porte-à-faux* opgevangen door slechts twee centrale steunpunten, waaraan een zwevende loopbrug was opgehangen. De zelfdragende, geknikte glaswand van 1800 m², opende een venster op de hemel, met zijn zorgeloos schouwspel van opstijgende en dalende vliegtuigen.



AÉROGARE '58 AT ZAVENTEM

JO BRAEKEN
ARCHITECTURE HISTORIAN AT THE FLANDERS HERITAGE AGENCY

224

In 1923, the newly created *Sabena* airline company launched Belgian civil aviation with the establishment of the terminal at Haren. A year later, the first airport building was constructed; it remained in use until the Second World War, after which a new terminal was added with a more complete set of amenities. After 1945, remarkable developments in the field of civil aviation led to increased reflection on the subject of airport infrastructures. The emergence of the jet-engine, which had been envisaged since before the 1950s, resulted in increased speed and tonnage as well as a rise in the number of air passengers. In addition, the eventual large-scale democratisation of air travel was anticipated, with planes becoming 'the' mode of transport for all in the future. Airports developed needs of ever-growing complexity, which were no longer met by pre-war installations. In order to cope with the influx of passengers, the future of the airport lay in its functionality and its spatial organisation. Commercial activities, shops and catering establishments, together with hotels and conference rooms, would not only mean increased comfort for passengers, but would also help balance operating costs. In 1946, the newly-established *Régie des Voies aériennes* began to prepare plans for the new **national airport** at Zaventem. The first stage involved establishing a temporary airport on the military aviation field at Melsbroek in 1948.

It was not until Edward Anseele jr. took office as Minister of Transport in 1954 that the project came to the forefront of the political agenda. Belgium was to host the first post-war World International Exhibition in 1958, and the number of foreign visitors due to arrive, particularly from the United States, exceeded all expectations. Moreover, *Sabena* was one of the first European airline companies to order a fleet of jets, the *Boeing 707 Intercontinental*. The new airport was to be in operation from the day of its inauguration at the very latest; this was planned for 1959, although the actual aim was for *Expo'58*. As is customary in the case of projects of national importance, the choice of architect reflected the composition of the population. A native of Brussels, **Maxime Brunfaut**, who had succeeded in completing the construction of the *Air Terminus* in record time, headed the team. To accomplish this major mission of his post-war career he worked in partnership with Flemish architect Géo Bontinck and Joseph Moutschen of Wallonia, directors of the Académies of Ghent and Liège respectively, who both shared his socialist sympathies. Under the twin pressures of time and financing problems, responsibility for constructing the airport was given to *Sabena*, a private company, rather than to the *Régie des Voies aériennes*, the organisation actually overseeing the project. This decision caused a measure of political controversy. The problem of the new airport's capacity remained: it was estimated to receive 3 to 3.5 million future passengers per year, far more than the average at the time, on the basis of national maximum airspace capacity. The tasks of levelling the ground and laying the foundations lasted from March 1956 to May 1957. Only then could the entrepreneurs *François* and *Herpain* start the construction work, which took barely 13 months to complete.

The inauguration took place on 31 May 1958, technical services were officially in operation from 15 June at precisely one minute after midnight, and the airport opened to the public on 29 June. The very final touches were not made until 1961, on account of a serious fire that occurred during the same year.



Maxime Brunfaut, Géo Bontinck & Joseph Moutschen.
AAM.

F Photographie de chantier et détail du plafond.
Cet espace de 100 m de long, 55 m de large et 18 m de haut, est couvert d'une structure en voûtes d'aluminium, soutenue en porte-à-faux par seulement deux points centraux.

N Foto werk en detail van het plafond.
Deze ruimte van 100 m lang, 55 m breed en 18 m hoog, werd overspannen door een gebogen dakstructuur uit aluminium, in porte-à-faux opgehangen door slechts twee centrale steunpunten.

E Site's photograph and detail of the ceiling.
Measuring 100 metres long by 55 metres wide and 18 metres high, it is covered by a roof-structure featuring aluminium vaults, held in suspension by just two central points.

225



The national airport formed part of a series of airport terminals of similar size that were being constructed at the same time in a number of European cities. These include Copenhagen-Kastrup (Vilhelm Lauritzen, 1955-60), Rome-Fiumicino (Amadeo Luccichenti, Vincenzo Monaco and Andrea Zaviterri, 1959-61) and Paris-Orly (Henri Vacariot, 1957-61). These all form part of the first post-war airport construction projects, and are characterised by the prevailing rationality of their layout, resulting in a functional approach with transparency predominating over solid mass. Reflecting an almost symbolic attempt to reveal the logic behind the construction process, concrete, steel, aluminium and glass comprise the principal elements of these cold, monolithic structures. A decentralised complex surrounded by runways was chosen for Zaventem, with motorway and rail links to the capital and outlying regions. The three-part complex is composed of a passenger building containing departure, arrival and transit halls, a freight block and an administrative centre, all arranged in a U shape and incorporating control towers.

As with the **Sanatorium Joseph Lemaire** at Tombeek, constructed twenty years earlier, the airport displays slender, rectangular proportions that further emphasize the pronounced effect of plasticity. The complex is generally dominated by horizontal construction, with prominent stairwells and control towers providing vertical elements. This dual impression is heightened by the pellucid appearance of completely transparent glazed walls forming a contrast to solid façades built of natural stone. An openwork band mounted on pillars level with the visitors' terrace forms a perfectly horizontal break between the wide base of the building and the superstructure at the rear of the complex.

The complex is set out on three floors, serving all the airport's activities. Level 0, situated at tarmac-level, is reserved for freight and baggage, level 1 is for passenger use and level 2 for visitors and those accompanying travellers. The fingers, a very sophisticated feature at the time, are departure areas designed to maximise the number of gates situated at the same level as the planes. Arriving at the terminal, the passenger follows a minutely-planned trajectory based on the inherent logic of pre-flight procedures. The architectural framework is likewise suited to the emotional and psychological experience of air travel. The aim was to provide a calming atmosphere which responded to expectations of personalised service by creating a reassuring, professional and efficient environment. To this end, the building displays a logical structure, with clear signing, and is softened with gentle tones, elegant fittings and the air hostesses' ever-present smiles. Above all, the presence of light and space, corresponding perfectly with that of air travel, gradually intensifies as the passengers progress through the airport.

After the relative isolation of the departure lounge they take the escalator up to the 'transit hall'; this totally transparent area is the nerve-centre and technical showpiece of the complex. Measuring 100 metres long by 55 metres wide and 18 metres high, it is covered by a roof-structure featuring aluminium vaults, held in suspension at just two central points supporting a hanging walkway. A curved, self-supporting and totally glazed wall measuring 1,800 m² offers a full view of the sky and the tranquil spectacle of the planes taking off and landing.



Maxime Brunfaut, Géo Bontinck & Joseph Moutschen,
Musée royal de l'Armée et d'Histoire militaire/ Koninklijk
Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis.

F Le confort des voyageurs est assuré par l'architecture, l'aménagement intérieur et le service sur mesure. Le plaisir des accompagnateurs et des visiteurs est garanti grâce aux différents points de vue et terrasses accessibles depuis le niveau 2.

N Het comfort van de reizigers wordt verzekerd door de architectuur, de binnenvloeging en de bediening op maat. Het plezier van de begeleiders en de reizigers wordt gegarandeerd dankzij de verschillende uitzichtspunten en terrassen die vanaf niveau 2 toegankelijk zijn.

E The architecture, interior layout and personal service all contribute to the travellers' comfort. Those accompanying passengers or visiting the airport can enjoy a variety of views, with terraces accessible from level 2.