Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **91/92 (1928)**

Heft 25

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

INHALT: Technische Einrichtungen der Flugplätze. — Verkehrswirtschaftliche und -politische Gesichtspunkte zur schweizerischen Handelsluftfahrt. — Die Werft der A.-G. für Dornier-Flugzeuge in Altenrhein bei Rorschach. — Das Flugboot „Dornier-Superwal". — Förderung der Aviatik an der E. T. H. — Von der Sport- und Privatfliegerei. — **Mitteilungen:** Touren-Flugzeug AC 4 von A. Comte. Spaltflügel-Flugzeug. Der neue Zeppelin LZ 127. Segelflug-Wettbewerbe. Deutscher Luftverkehr. Der Flugsport in der Schweiz. XI. Exposition internationale de l'Aéronautiqne. — Literatur: Der Luftverkehr. Schweizer Aero-Revue. — S. T. S.

Band 91. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. **Nr. 25**

Technische Einrichtungen der Flugplätze.

Von ROBERT GSELL, Ingenieur des Eidg. Luftamtes, Bern.

Die Einrichtung eines modernen Flughafens stellt so verschiedenen Zweigen der Technik neuartige Aufgaben, dass ein kurzer Ueberblick auch in einer allgemein-technischen Zeitschrift Interesse begegnen dürfte. Für den schweizerischen Leserkreis der „S. B. Z." möge dieses Interesse dadurch noch erhöht werden, dass wir die Einrichtungen am Beispiel des Flugplatzes Basel, des bestingerichteten unserer Zivilflughäfen, illustrieren.[1])

Der Flugplatz selbst stellt eine Fläche dar, deren Abmessungen von der Art der ihn verwendenden Flugzeuge und von seiner Lage zu den örtlich wichtigen Windrichtungen abhängt. Schon bei der Projektierung kommen die verschiedensten Instanzen zum Wort: Der Meteorologe liefert auf Grund langfristiger statistischer Erhebungen das Windpolygon der Oertlichkeit, der Luftfahrtsachverständige ermittelt daraus die notwendigen Abmessungen, der Tiefbauer berechnet die Planierungsarbeiten (auf Grund derer unter Umständen mit dem Luftfahrtingenieur die Platzwahl korrigiert werden muss) und die Drainage, der Hochbauer entwirft die verschiedenen Hangar-, Werkstatt-, Verwaltungs- und „Bahnhofs"-Bauten, der Elektroingenieur beschäftigt sich mit der Verlegung der (bei uns in der Schweiz ja überall vorhandenen) störenden elektrischen Freileitungen, und der Maschineningenieur hat die Beleuchtungs- und Signalanlagen zu konstruieren. Dazu kommen noch die verschiedenen verkehrstechnischen Ueberlegungen (Verbindungen mit der Stadt) und die Installation der Radiostation (vom Flugplatze aus zu bedienen, aber so gelegen, dass sie mit ihrer Antenne kein Luftverkehrshindernis bildet).

Für einen modernen Zollflugplatz verlangt das Ausland 1000 bis 1400 m Rollänge gegen jede vorkommende Windrichtung; bei unsern Bodenverhältnissen muss man sich in der Regel mit 600 bis 1000 m begnügen. An diese Rollzone schliesst sich, mindestens wenn sie auf 600 m beschränkt werden musste, eine Schutzzone an, die Ackerland sein kann, aber keine Hindernisse mit Höhenausdehnung besitzen darf; sie dient dem Flugzeug zum Beschleunigen von der Minimalgeschwindigkeit des Abfluges auf die, ein Steigen erlaubenden Normalgeschwindigkeit. An die Schutzzone schliesst sich dann die Steigzone an, in der kein Hindernis über eine Ebene vom Winkel 1:40 hinausragen darf.

[1]) Die neun photographischen Aufahmen der Genossensch. „Aviatik beider Basel" zu den nachfolgenden Abbildungen verdanken wir der Gefälligkeit von Herrn Flugplatzdirektor Ch. Koepke, Basel. Red.

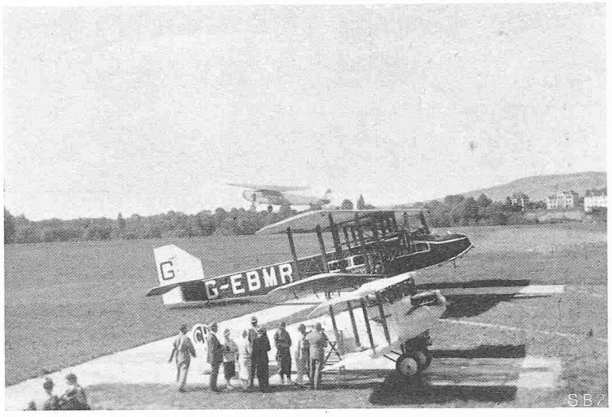

Abb. 2. Einsteige-Perron vor dem Aufnahme-Gebäude.

Die Flugzeughallen (ihre Anzahl hängt vom vorauszusehenden Verkehr ab und wächst daher fast von Jahr zu Jahr) sollen die grössten Maschinen unterzubringen gestatten, aber auch mittlere Maschinen mit möglichster Raumausnützung aufnehmen können. Da Flugzeuge einen komplizierten Grundriss besitzen, ist es Sache des Flugingenieurs, die geeigneten Hallenabmessungen festzulegen; für die heutigen Verhältnisse ergibt sich als günstigstes Ausmass eines Hallenelementes für Verkehrsflugplätze: Tor 32 × 7,5 m, Hallengrundriss 35 × 30 m. Für die Hallen-Konstruktion selbst kommen die verschiedensten Bauweisen in Betracht: Reine Holzkonstruktion (Dübendorf), Eisenfachwerk mit Holzwänden (Basel), Eisenfachwerk mit massiven Wänden (Genf, Lausanne). Besondere Probleme stellen die Tore; mehrfache Schiebe- und Falttore sind die häufigsten Lösungen, bei grossen Hallen oft mit elektrischem Antrieb. Die Hallenheizung ist sehr erwünscht, mit Rücksicht sowohl auf die wassergekühlten Motoren, als auch auf das Arbeiten im Winter; meist wird eine Luftheizung mit Ventilator und Kalorifer gewählt, dieser direkt oder mit Dampf bezw. Warmwasser geheizt.

Ein Aufnahmegebäude enthält die Räumlichkeiten für Zoll und Post, Warteräume für die Passagiere, Restaurant, häufig auch Wohnräume für das Flugplatzpersonal bezw. ein Hotel für Piloten und Fluggäste, Toiletten, Baderäume, Dunkelkammer, Sanitätszimmer, Wetterdienstzimmer usw. Für die Verwaltung kommen die Bureaux der Flugplatzdirektion, der Fluggesellschaften und Spediteure dazu, falls nicht ein besonderes Verwaltungsgebäude eingerichtet wird. Der Grundriss ist demnach durch die Anforgen gegeben.

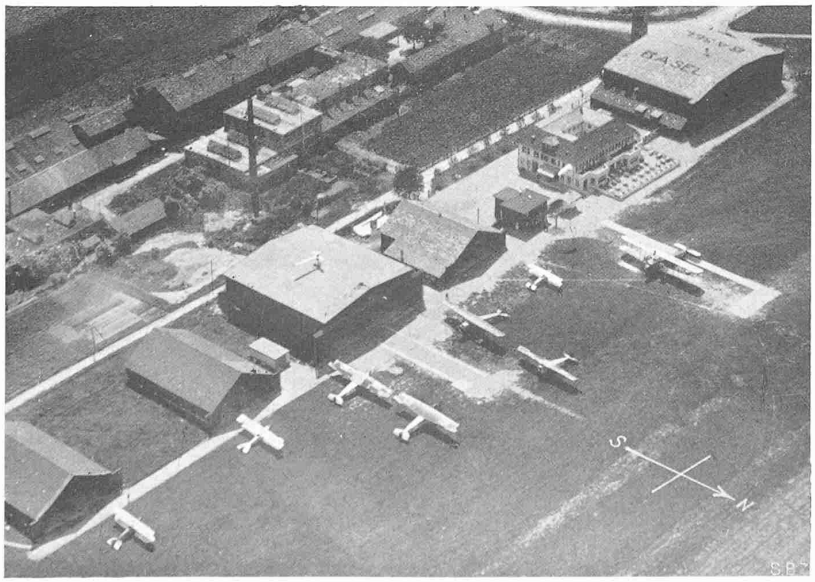

Abb. 1. Flugplatz Basel-Sternenfeld. Von W nach O: grosse Halle mit Ansteuerlicht (vergl. Abb. 6), Aufnahmegebäude, davor Zugangs-Perron für die Reisenden; Verwaltung; vier weitere Flugzeughallen, auf der grossen der Windrichtungsanzeiger (vergl. Abb. 5).