

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 91/92 (1928)
Heft: 25

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 21.12.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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'Aéronautique. — 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 best-eingerichteten 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 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 Rolllänge gegen jede vorkommende Windrichtung; bei unsern Bodenverhältnissen muss man

¹⁾ Die neun photographischen Aufnahmen 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.

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 erlaubende Normalgeschwindigkeit. An die Schutzzone schliesst sich dann die Steigzone an, in der kein Hindernis über eine Ebene vom Winkel 1:40 hinausragen darf.

Die Flugzeughallen (ihre Anzahl hängt vom voraus-zusehenden Verkehr ab und wächst daher fast von Jahr zu Jahr) sollen die grössten Maschinen unterzubringen gestatten, aber auch mittlere Maschinen mit möglicher Raum-ausnutzung 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 $32 \times 7,5$ 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 Anforderungen gegeben.

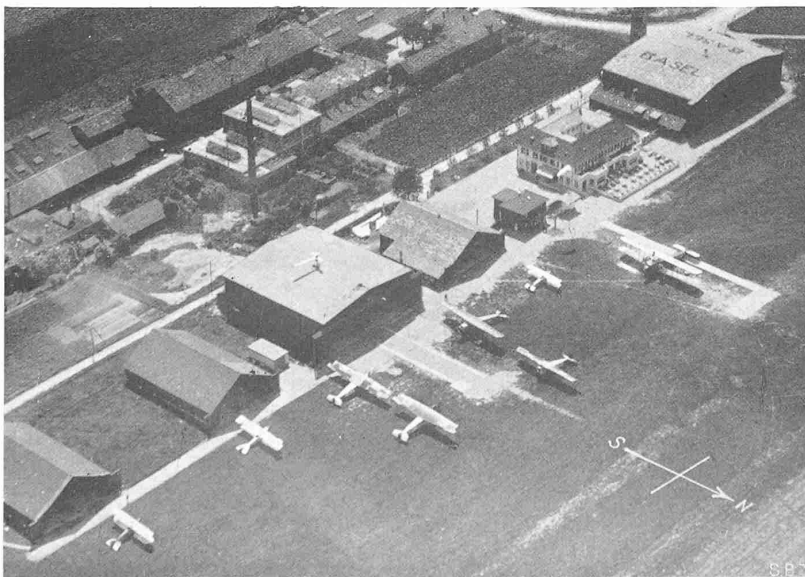


Abb. 1. Flugplatz Basel-Sternfeld. Von W nach O: grosse Halle mit Ansteuerlicht (vergl. Abb. 6), Aufnahmegebäude, davor Zugangs-Perron für die Reisenden; Verwaltung; vier weitere Flugzeughallen, auf der grossen der Windrichtungsanzeiger (vergl. Abb. 5).