

Eidgenössisches Luftamt

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **111/112 (1938)**

Heft 17

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-49938>

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.

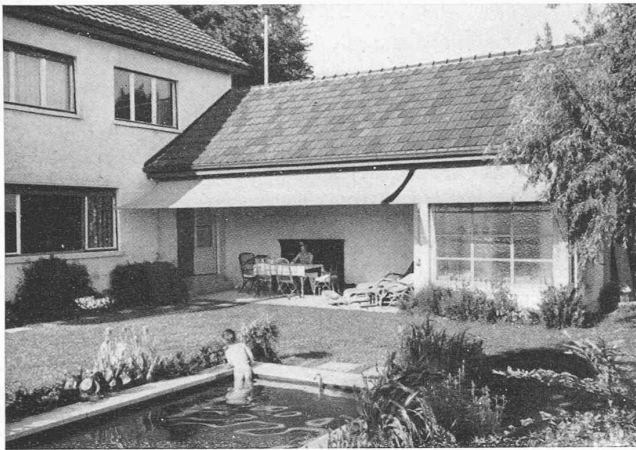


Abb. 16. Gartenterrasse mit freiem Sitzplatz

Haus de Vallière in Küsnacht-Zürich

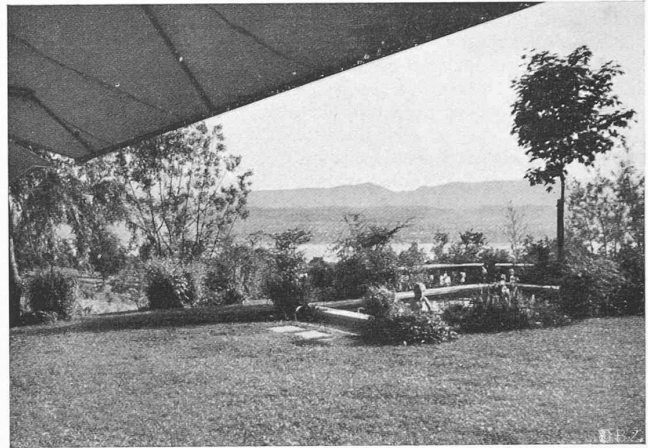


Abb. 17. Aussicht gegen Süden (Zürichsee und Albis)

Eidgenössisches Luftamt

Dem Berichte des Amtes über seine Geschäftsführung im Vorjahr entnehmen wir die folgenden Angaben.

Das Amt hat sich, wie in früheren Jahren, an den Arbeiten der verschiedenen internationalen Kommissionen, die sich mit Luftfahrt befassen, beteiligt.

Fluglinien. Das Hauptnetz ist das gleiche geblieben wie 1936, mit der Ausnahme, dass der Zwischenhalt in München der Wienerlinie aufgehoben worden ist, sodass nunmehr Zürich und Wien in direktem Fluge verbunden werden. Die Ostschweizerische Aerogesellschaft hat auf den Betrieb der Linie St. Gallen-Innsbruck verzichtet; diese ist durch eine neue, von der Swissair betriebene Linie Zürich-St. Gallen-München ersetzt worden. Die Air France hat versuchsweise während 3 Monaten eine neue direkte Linie Genf-Paris betrieben.

Technische Kontrolle. Die laufende Ueberwachung, an Stelle der periodischen Kontrolle und der Prüfung nach Ueberholung, wurde auch für die Privatflugzeuge endgültig eingeführt, wie dies für Verkehrsmaschinen schon bisher der Fall ist. Der Chef der Flugmaterialkontrolle, Ing. Ed. Amstutz, wurde zum Professor an die E. T. H. berufen; er wird als Experte dem Luftamte weiter zur Verfügung stehen. Infolge Vermehrung des Personals im Bureau Veritas kann nun auch die Durchführung der Baukontrollen als genügend gesichert betrachtet werden.

Flugpolizei und Ausbildung. Am 1. April 1937 trat der revidierte Anhang D zum Pariser Luftverkehrsabkommen vom 13. Oktober 1919 in Kraft. Dieser Anhang D enthält die Vorschriften über Lichterführung und Signale sowie die Verkehrsregeln für die Luftfahrt. Die Reglemente der schweizerischen Zollflugplätze wurden im Sinne seiner Bestimmungen revidiert. Für die Sportfluglehrer sowie die Teilnehmer der höheren Ausbildung, Stufe III, wurden Kurse über moderne Navigation durchgeführt. Ueber den Stand der Ausbildung gaben verschiedene Konkurrenzen Aufschluss, so die erste nationale Kunstflugmeisterschaft für Sportflieger und die Staffelkonkurrenz des 4. internat. Flugmeetings in Zürich. Im übrigen wurde die höhere Ausbildung, die nun auch Funktelegraphieunterricht umfasst, durch einen Experten für Motorflug laufend überwacht. Gemeinsam mit der Flugplatzgenossenschaft Bern und dem Aero-Club der Schweiz wurden die Vorarbeiten für die Schaffung einer flugtechnischen Lehrwerkstätte, verbunden mit einer Segelflug- und Navigationschule, aufgenommen.

Flugsicherungsdienst. Die Einrichtung einer Verkehrskontrollstelle auf dem Flugplatz Dübendorf hat sich bewährt; der Kontrollingenieur des Luftamtes konnte, nachdem diese Organisation sich eingespielt hat, nach Bern zurückversetzt werden. Nach Abklärung der technisch-organisatorischen Fragen ist die Tätigkeit der Verkehrskontrolle vorwiegend polizeilicher Natur; sie wurde daher vom technischen Dienst des Luftamtes abgetrennt und der Flugpolizei angegliedert. Die Ausrüstung der Zentralfunkstation Dübendorf wurde weiter verbessert; man hat modernere Empfänger beschafft, die gleichzeitig die als Flughindernis unerwünschte Hochantennenanlage unnötig machen. Für die Zentralsendestation Kloten konnte eine Stromreservegruppe für alle Sender mit einfachsten Mitteln geschaffen werden. Die Zentralisation mit 6 Sendern hat sich betrieblich und wirtschaftlich ausgezeichnet bewährt. — Erfahrungen mit nachteffektfreien Peilern nach dem Impulssystem sind in Basel und

Zürich gewonnen worden; ein Versuch mit dem Adcocksystem neuer Ausführung ist angebahnt, ebenso die Benützung der neuen, die Raumstrahlung unterdrückenden Antenne von Beromünster als Funkfeuer für nachteffektfreie Eigenpeilung an Bord. Versuche mit Radiokompassen zum Aufbau einer neuartigen Allwetter-Kurzstreckennavigation sind eingeleitet, ebenso solche für Eigenpeilnavigation in der Flugtouristik.

Landungsplätze. Gestützt auf Elemente der internat. Regelung im Luftverkehr und auf praktische Erfahrungen hat das Luftamt ein Exposé über die Standardisierung der schweizerischen Normflugplätze für internat. Allwetterverkehr herausgegeben. Die beratende Mitwirkung bei Flugplatzumbauten und Neuanlagen machte einen grossen Teil der Gesamtarbeit des technischen Dienstes aus. Arbeiten von Bedeutung mussten besonders für die Frage der Verlegung des Flugplatzes Basel, der durch den Rheinhafen verdrängt wird, geleistet werden. Die Verbesserung des Flugplatzes Genf schreitet fort, in Zürich wurde die Betonstartpiste verlängert. Die Schaffung neuer Flugplätze bei Luzern, bei Locarno und bei Samaden wurde vorbereitet.

MITTEILUNGEN

Trommelloser Hochdruckkessel mit natürlichem Wasserumlauf. Mehrjährige Versuche führten die Schmidt'sche Heissdampfgesellschaft in Kassel-Wilhelmshöhe zu einer beachtenswerten Lösung des trommellosen Hochdruckkessels mit natürlichem Umlauf, der ein neuartiges Verdampfungsverfahren zu Grunde liegt. Dieses beruht auf der Erkenntnis, dass in einem nahezu waagrechteten Teil eines Verdampferrohres der Dampf ausscheidet und in eine Erweiterung des gleichen Rohres oder in ein anderes Rohr abgeführt werden kann, wenn dieses mit dem obern Teil des Verdampferrohres verbunden ist (siehe Detail I in der Abb.).

Zwischen einem oben liegenden Dampfsammelring und einem unten angeordneten Speiserring sind eine Anzahl Verdampferschlangen eingeschweisst, deren Anfang und Ende je durch ein Fallrohr verbunden sind. Das Dampf-Wassergemisch steigt in den Verdampferschlangen auf, der Dampf wird in den Sammelring abgeführt und das Wasser fällt zurück zum Anfang des Verdampfers. Durch Zufluss aus dem Speiserring wird das verdampfte Wasser ersetzt. Trotz der Einfachheit des Dampfabscheiders und des kleinen Inhaltes des Dampfsammlers wurde der Wassergehalt des Dampfes zu nur 0,5 bis 1% gemessen. Die Wasserführung erfolgt ohne Aenderung der Bewegungsrichtung, sodass sich minimale Widerstände ergeben, und weil jede Rohrschlange

einen in sich geschlossenen Kreislauf hat, ist eine gegenseitige Störung ausgeschlossen. Da die Gemischgeschwindigkeit im obern Teil des Verdampfers 2,5 bis 3 m/sec beträgt, wird die Fallbewegung des Wassers nicht nur durch die Differenz der Dichte bewirkt, sondern noch durch die Trägheitswirkung

