

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93 (1975)**

Heft 42: **SIA-Heft, 7/1975: Konjunkturelle Perspektiven**

PDF erstellt am: **05.08.2024**

### **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.

## Bremsscheiben aus Kohlenstoffasern

Bremsscheiben aus Kohlenstoffasern, die im Vergleich zu herkömmlichen stählernen Bremsscheiben grosse Gewichtseinsparung und Verschleissminderung bieten, sind in einem V/STOL Kampfflugzeug HS Harrier erfolgreich getestet worden. Seitens des Flugzeugwerks wurde erklärt, dass die von der Dunlop Aviation Division entwickelten Bremsscheiben beim Rollen, Landen und bei Vollbremsung eine stark verbesserte Bremsleistung bieten.

Eine mit Kohlenstoffasern-Bremsscheiben ausgestattete Super VC-10 der British Airways hat inzwischen mehr als 400 Landungen im internationalen Liniendienst durchgeführt. Bremsscheiben aus Kohlenstoffasern haben eine fünfmal längere Standzeit als stählerne Bremsscheiben; ferner halten sie Reibungstemperaturen bis zu 3000 °C aus und zeigen auch bei starkem Bremsen kein Fading. Das Gewicht macht weniger als die Hälfte desjenigen von stählernen Bremsscheiben aus, was je Flugzeug einer Gewichtseinsparung von rund 545 kg entspricht — ein entscheidender Faktor bei einem Hochgeschwindigkeitsflugzeug wie der Concorde, wo dadurch zusätzlich sechs Passagiere mehr befördert werden können.

*Dunlop Group, 25 St. James Street, London*

## Handliche Notstromgruppen

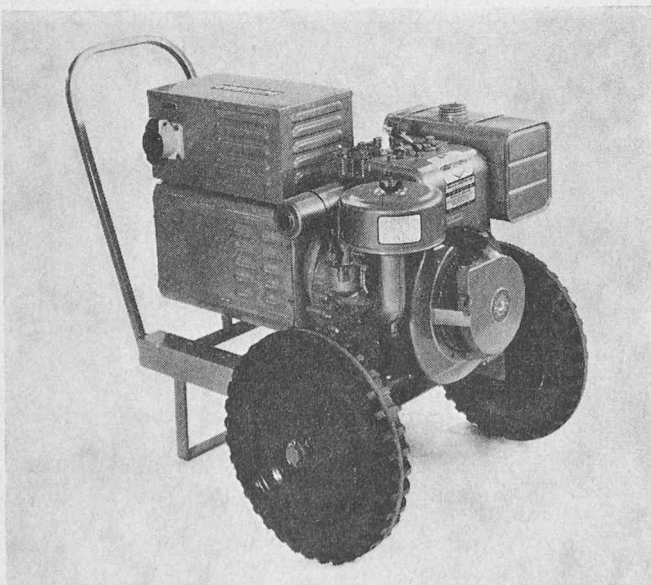
Die handlichen Erskine-Generatorgruppen wurden speziell für den ortsveränderlichen Einsatz in der Industrie, auf Bauplätzen und im Privathaushalt konzipiert. Sie sind leicht transportierbar und können problemlos von einer Person manipuliert werden. Die beiden kleineren Gruppen mit den Leistungen 1,25 und 2,0 kVA sind in einer Rahmenkonstruktion eingebaut, bequem tragbar und standfest im Betrieb. Die beiden Gruppen mit den Leistungen 3,5 und 5,0 kVA, geeignet für Industrie und Bauplatz, sind mit grossen, gummiereiften Rädern ausgerüstet.

Der Antrieb aller Gruppen erfolgt durch bewährte luftgekühlte Einzylinder-Viertaktmotoren.

Die Wechselstrom-Generatoren erzeugen 115 oder 230 V (50 Hz). Die Umschaltung erfolgt durch einen Schalter, die Stromabnahme an zwei entsprechenden, nicht verwechselbaren Anschlüssen. Die eigenventilierten, spritzwassergeschützten Generatoren, isoliert nach Klasse E, sind eigenreguliert und selbstregulierend; die Stromabnahme erfolgt über vier Schleifringe. Die Spannungskonstanz beträgt  $\pm 5\%$  bei wechselnder Belastung. Die Dauerleistungen der vier verschiedenen starken Gruppen betragen: 1,25 kVA/1,25 kW, 2,0 kVA/2,0 kW, 3,5 kVA/2,8 kW und 5,0 kVA/4,0 kW. Sie können kurzzeitig stark überlastet werden, zum Beispiel beim Anlauf grösserer Elektromotoren.

*Electime AG, Oberer Quai 52, 2503 Biel*

Erskine-Generatorgruppe



## Mitteilungen aus dem SIA

### Sektion Bern

*Besichtigung der Sammelkanäle Bümpliz,*

Diese Besichtigung (Vortrieb mit Stollenfräse unter dem Riedererhubel) findet am 30. Oktober 1975 unter der Leitung von Stadtgenieur B. Schaar statt. *Treffpunkt:* Baustelle Marti, Kappelenfeld (in der Nähe der Abwasserreinigungsanlage Wohlen) um 17.00 h.

### Baustellen der Kraftwerke Sarganserland

Der Bau des kombinierten Pumpspeicherwerkes im Sankt Galler Oberland wurde 1971 in Angriff genommen. In einem Jahr soll die erste Maschine in Betrieb gehen, während die letzten Fertigstellungsarbeiten sich bis Mitte 1978 hinausziehen werden.

Nebst dem technischen Interesse im Hinblick auf ein am 19. November 1975 vorgesehenes Energiehearing der Fachgruppe verspricht die Exkursion ins herbstliche Calfeisental von der reizvollen Landschaft her, nicht zuletzt aber auch durch die gesellige Note, ein Erlebnis zu werden. Programm:

7.15 h: Abfahrt mit Car ab Zürich (Landesmuseum), 9.00 h: Begrüssung in Pfäfers, Restaurant Adler. Anschliessend geführte Besichtigung der Zentrale Mapragg (Baustellen Stauanlage und Zentrale Mapragg, Wasserschloss Rueboden und Stauanlage Gigerwald).

13 h: Mittagessen im Restaurant Tamina in Vättis, anschliessend Abfahrt nach Pfäfers und Besichtigung der Klosterkirche Pfäfers. Die Ankunft in Zürich wird etwa um 18 h erfolgen.

Die Besichtigung kann nur bei herbstlichem Wetter stattfinden bei einer Teilnehmerzahl von 25 bis 35 Personen. Zweckmässige Ausrüstung wird empfohlen. Alle Angemeldeten erhalten am Freitag, dem 24. Oktober, eine telefonische Bestätigung der Durchführung bzw. Absage. Die *Kosten* für Bus und Mittagessen (Grössenordnung 50 Fr.) werden während der Veranstaltung eingezogen. *Anmeldekarten* sind beim Generalsekretariat des SIA, 8039 Zürich, Selnaustrasse 16, Postfach, Telefon 01 / 36 15 70, erhältlich (Anmeldefrist: 20. Okt. 1975).

## Öffentliche Vorträge

**Bauforschung.** Dienstag, 21. Oktober. Institut für Bauplanung und Baubetrieb der ETH Zürich. 9.15 Uhr im Hörsaal E 12 des Maschinenlaboratoriums der ETH Zürich. Dr. *Karl Fantl*, österreichisches Institut für Bauforschung, Wien: «Gedanken zu einem Konzept für eine Bauforschung».

**Klärwärter-Ausbildung.** Dienstag, 28. Oktober. Linth-Limmatverband. 16.15 h im Vortragssaal des EWZ-Hauses, Beatenplatz, Zürich. *Th. Stocker* und *Jos. Kappler*, Amt für Gewässerschutz des Kantons Zürich: «Klärwärter-Ausbildung».

**Fragen der Umformtechnik.** Mittwoch, 29. Oktober. ETH-Kolloquium für Materialwissenschaften (mit SVMT). 16.15 h im Hörsaal D 28 des Maschinenlaboratoriums der ETHZ, Sonneggstrasse 3. *A. Fust*, dipl. Ing.: «Grenzformänderungskurven — Problematik und Bedeutung», *W. Schmid*, dipl. Ing.: «Anwendung der Instabilitätsbetrachtung auf den Abstreckziehvorgang», *Frau N. Kasikova*, dipl. Ing. (alle Referenten aus dem Institut für Umformtechnik der ETHZ): «Experimentelle Bestimmung des Reibungsbeiwertes beim Tiefziehen».

**Stahl und Eisen, Pulvermetallurgie.** Donnerstag, 30. Oktober. Technischer Verein Winterthur und Sektion Winterthur des SIA. 20.00 h im Technikum Winterthur, Hörsaal im Erdgeschoss des neuen Laborgebäudes. PD Dr. mont. *Erich K. Modl*, ETHZ, Gebr. Sulzer AG, Winterthur: «Stahl und Eisen — Neue Aspekte, neue Verfahren», *Frau Prof. Dr. Ing. Emma-Maria Modl*, PD an der ETHZ, Gebrüder Sulzer AG, Winterthur: «Pulvermetallurgie».