

Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift
Herausgeber: Bauen + Wohnen
Band: 17 (1963)
Heft: 7: Flugplatzbauten = Constructions d'aéroports = Air terminals

Werbung

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

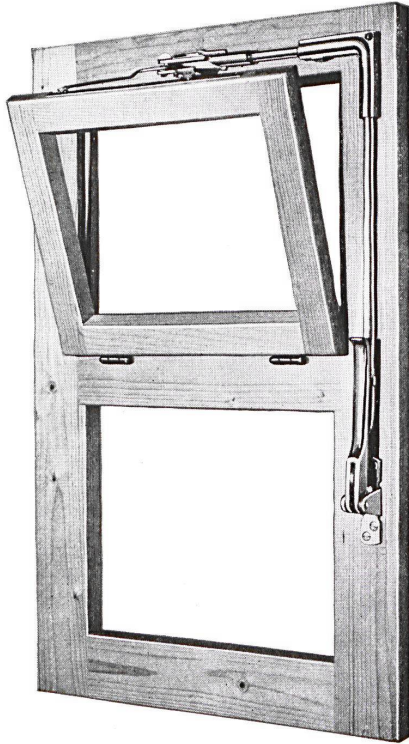
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 18.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



VENTUS E

Schweizer Fabrikat

DER Oberlichtverschluß

funktionssicher, den höchsten Ansprüchen der modernen Bautechnik entsprechend.

Eignet sich für Einzelverschluß und Gruppenanlagen, für Auf- und Unterputz-Montage, für Holz- und Metallkonstruktionen.

Dieser Verschluß hat sich tausendfach bewährt in Schulhäusern, Turnhallen, Bahn-, Post-, Bank- und Bürogebäuden, Fabriken, Hochhäusern usw.

Lieferung durch den Fachhandel

MSL

Unser technischer Dienst steht Ihnen zur Beratung gerne zur Verfügung.

Schloß- und
Beschlägefabrik AG
Kleinlützel SO
Telefon 061/898677/78

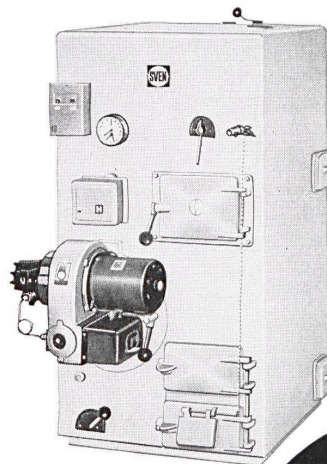
Sie ist Schwedin



... und ihre Heizung auch. Was sie bewundert, imponiert dem Fachmann: einfache Bedienung – form-schönes Schwedenstahlgehäuse – alle Regelungen von der Stirnseite – von Anfang an für Oelfeuerung konstruiert – hoher Wirkungsgrad für Heiz- und Warmwasserleistung – spart im Keller Platz – 5 Jahre Garantie

Verständlich, denn SVEN hat Schwedenerfahrung, erprobt in harten Wintern.

SVEN verbrennt Oel Kohle
Holz Abfälle



5 Typen passen sich ihren Bedürfnissen an

5 echte Schweden



Heizkessel
und
Oelbrenner

Generalvertretung und Service

Paul Kolb AG, Bern

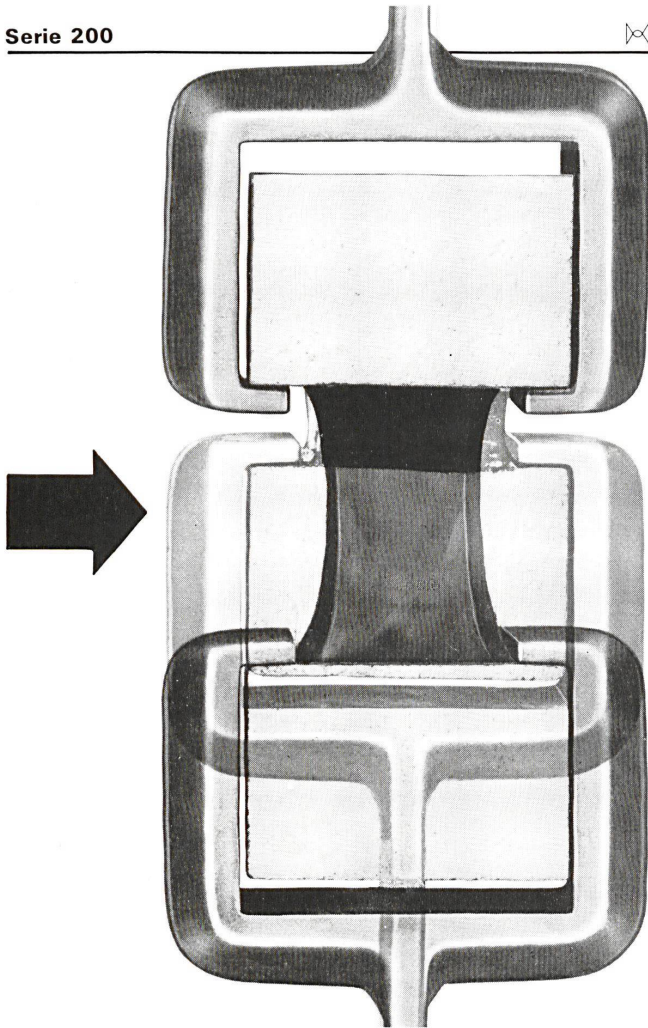
vormals Kolb und Grimm

Effingerstr. 59

Tel. 031 211 12

GOMASTIT

Serie 200



ELASTISCHE FUGENKITTE UND DICHTUNGSMASSEN IM HOCH- UND TIEFBAU

Gummielastische Verdehnung bis zu mehr als 300% ☹
 Absolut beständig gegen alle Witterungseinflüsse ☹
 Alterungsbeständigkeit über 20 Jahre ☹
 Kein Ausfließen aus der Fuge bei erhöhter Temperatur. Kein Verspröden bei tiefer Temperatur ☹
 Paste wird mit Druckluftpistole in Fuge eingespritzt ☹
 GOMASTIT polymerisiert zu Kunst kautschuk ☹
 Mit ausgemischten tiefgekühlten Patronen keine Misch- und Reinigungsarbeiten, daher doppelte Verarbeitungskapazität ☹
 In der Schweiz im Hoch- und Tiefbau wo Qualität gewünscht bestens bekannt und eingeführt. Referenzen stehen zur Verfügung

Technische Beratung und Demonstration durch Merz + Benteli AG Bern 18 Telefon 031 66 19 66. Erster schweizerischer Hersteller von Dichtungsmassen auf Thiokolbasis

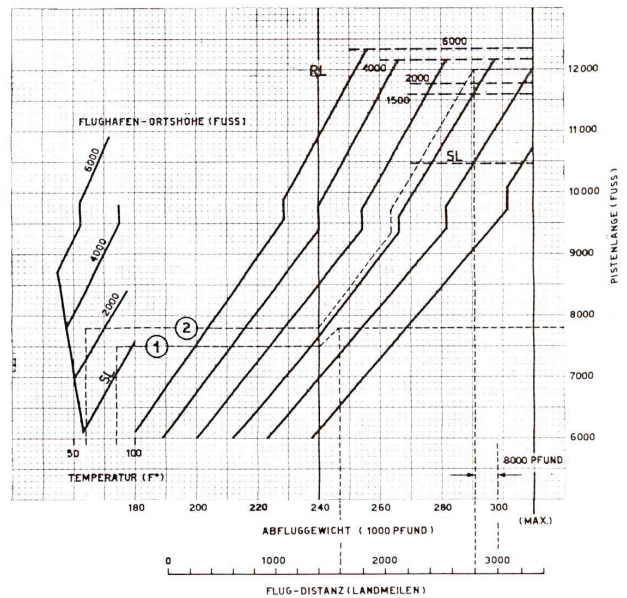
Ausführung von GOMASTIT-Arbeiten durch: Bauchemie Bern, Telefon 031 65 65 49 ☹ Galvolux SA, Lugano, Telefon 091 2 49 01 + 04 ☹ Glasmanufaktur AG, Basel, Telefon 061 24 18 30 ☹ Künzli, Emmen, Telefon 041 5 10 97 ☹ Schneider/Semadeni, Zürich, Telefon 051 27 45 63 ☹ Salva SA, Lausanne, Telefon 021 23 12 87

MERZ + BENTELI AG



BERN 18

FIG 3



STARTLEISTUNGS - DIAGRAMM

Für die Bestimmung der Pistenlänge sind die Start- und Landelängen der zu erwartenden Luftfahrzeuge maßgebend. Dabei darf nicht unbeachtet bleiben, daß die Startlänge von der Flugstrecke abhängig ist. Die Pistenlänge eines bestimmten Flughafens ist somit auch eine Funktion des Flugstreckennetzes, von dem er einen Knotenpunkt bildet. Dies sei mit Hilfe des Startleistungsdiagrammes eines viermotorigen Strahlflugzeuges vom Muster Douglas DC 8 verdeutlicht (siehe Bild 3). Aus diesem Diagramm ist ersichtlich, daß die Startleistung von der Lufttemperatur und von der Ortshöhe des Flughafens abhängig ist. (Die Einflüsse des Windes, des Pistengefülls und der Pistenbeschaffenheit sind zur Vereinfachung weggelassen.) Beim Beispiel 1 handelt es sich um einen Flughafen, dessen maßgebende Temperatur 85° F (= 29° C) beträgt und der auf 1000 Fuß (= 300 m) Meereshöhe liegt. Die längste in Frage kommende Flugstrecke mißt 1600 Meilen (= 2570 km). Es sind dies Rahmenbedingungen, die beispielsweise für den Flughafen Basel zutreffen. Aus dem Diagramm ist nun ersichtlich, daß die erforderliche Pistenlänge 7800 Fuß (= 2370 m) betragen muß, was übrigens für die Hauptpiste des Flughafens Basel-Mülhausen zutrifft.

Beim Beispiel 2 handelt es sich um einen hochgelegenen Flughafen, dessen Meereshöhe 3000 Fuß (= 900 m) und dessen maßgebende Temperatur 60° F (= 15° C) beträgt. Die kritische Flugstrecke beträgt 3000 Meilen (= 4800 km). An Hand des Diagramms kann man feststellen, daß die Flugplatzhöhe limitierend wirkt. Das größtmögliche Abfluggewicht beträgt 290000 Pfund. Für einen Flug von 3000 Meilen sollte jedoch ein Abfluggewicht von 298000 Pfund zulässig sein. Dies bedeutet, daß die zahlende Last um 8000 Pfund verringert werden muß, damit die Strecke von 3000 Meilen im Ohnehaltflug zurückgelegt werden kann. Die erforderliche Pistenlänge muß 12000 Fuß (= 3600 m) messen.

Der geschilderte Zusammenhang zwischen Flugstreckennetz und Pistenlänge erklärt, daß für die schwei-

zerischen Flughäfen Zürich und Genf, die Knotenpunkte eines Langstreckennetzes sind, Hauptpisten von 3700 beziehungsweise 3800 m erforderlich waren, daß man sich jedoch beim Flughafen Basel-Mülhausen, der vorläufig ein Flughafen des kontinentalen Verkehrs ist, mit einer Hauptpiste von 2370 m begnügen konnte. Da jedoch mit der Möglichkeit gerechnet werden muß, daß auch Basel-Mülhausen einmal zum Flughafen des interkontinentalen Verkehrs aufsteigt, war es unumgänglich, sein Pistensystem so anzulegen, daß ein späterer Ausbau möglich sein wird.

Diese Planung auf lange Sicht ist in allen Sparten des Flughafenbaues wegen der stürmischen Entwicklung der Zivilluftfahrt unerlässlich, wenn vermieden werden soll, daß die Investitionen vor der Zeit abgeschrieben werden müssen. Ganz besondere Beachtung ist dabei der eingangs skizzierten Zunahme des Verkehrsvolumens zu schenken.

So gibt es schon viele Flughäfen, deren Pistenkapazität dem Verkehrsanfall in den Spitzenstunden nicht mehr gewachsen ist und die keine Möglichkeit haben, durch Verdopplung einzelner Pisten die Sequenzen der Start- und Landebewegungen zu erhöhen.

Für jede Flughafenanlage sollte deshalb ein weitgespannter Endausbauplan für das Pistensystem erstellt werden. Die Leistungsfähigkeit dieses Pistensystems, das heißt die zulässigen stündlichen Flugzeugbewegungen, multipliziert mit der mittleren Transportkapazität der Flugzeuge, ergibt den stündlichen Anfall von Fluggästen und Gütern. Diese Zahlen sind alsdann dem Endausbauplan der Abfertigungsanlagen für Passagiere und Fracht zugrunde zu legen. Bevor ein Zwischenausbau eines Flughafens in Angriff genommen wird, sollte dieser Endausbauplan (plan de masse, masterplan) vorhanden sein, wobei der Zwischenausbau eine Etappe des Endausbaues zu sein hat.

Was beispielsweise gegenwärtig auf dem Flughafen Genf geplant wird, ist ein Zwischenausbau. Der