

Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 17 (1963)

Heft: 7: Flugplatzbauten = Constructions d'aéroports = Air terminals

Artikel: Der Flughafen Paris-Orly

Autor: J.H.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-331643>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 21.02.2026

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

Chronik

Der Flughafen Paris-Orly

Am Ende des ersten Weltkriegs wurde das 280 ha große Gelände Orly nördlich von Paris, 9 km von der Hauptstadt entfernt, zum Flugfeld. Es gab hier eine Pilotenschule, und zahlreiche Meetings wurden in Orly abgehalten. Aber erst 1949 begann für Paris-Orly eine neue Zeit. In 10 Jahren wurde aus dem einstigen Kleinfeldplatz unter Aufwendung von 480 Millionen Francs der erste Flughafen des europäischen Kontinents.

Orly ist mit Paris durch eine besondere Abzweigung der Autobahn Süd verbunden und wird von Norden nach Süden durch die verlegte und tiefegelegte Route nationale 7, Paris-Fontainebleau, durchquert, über die zwölf Brücken führen, von denen eine, 300 m breit, die Hauptstart- und -landebahn mit ihren Sicherheitsstreifen trägt. Das Flughafengelände ist hindernisfrei und erstreckt sich heute über 1080 ha, zu denen noch weitere schon erworbene 410 ha für den Bau einer zweiten Hauptpiste kommen werden. Der Flächeninhalt des Flughafens wird so ein Fünftel der Fläche von Paris erreichen.

Der Generalausbauplan eines Flughafens soll die Anlagen ergeben, die einer doppelten Aufgabe zu entsprechen haben: Das freie Gelände, seine Pisten, seine Rollwege, Vorfelder, Wartungs- und Unterbringungsplätze sowie die Hallen stehen den Flugzeugen zur Verfügung. Die Abfertigungszone mit den Abfertigungsgebäuden, den Lagern, den Verwaltungsgebäuden, ihren Wagenparkanlagen und ihrem Straßennetz steht im Dienste der Fluggäste und des Frachtverkehrs. In Orly ist eine geräumige Abfertigungszone von einem Netz von Start- und Landebahnen umgeben, die, da die Flugzeuge schwerer und weniger empfindlich gegen Seitenwinde geworden sind, vermindert werden konnten. Der Generalbauplan von Orly sieht zur Zeit zwei parallele Pisten in «Bajonettform» in der Hauptwindrichtung Ost-West vor, die eine für das Landen, die andere für

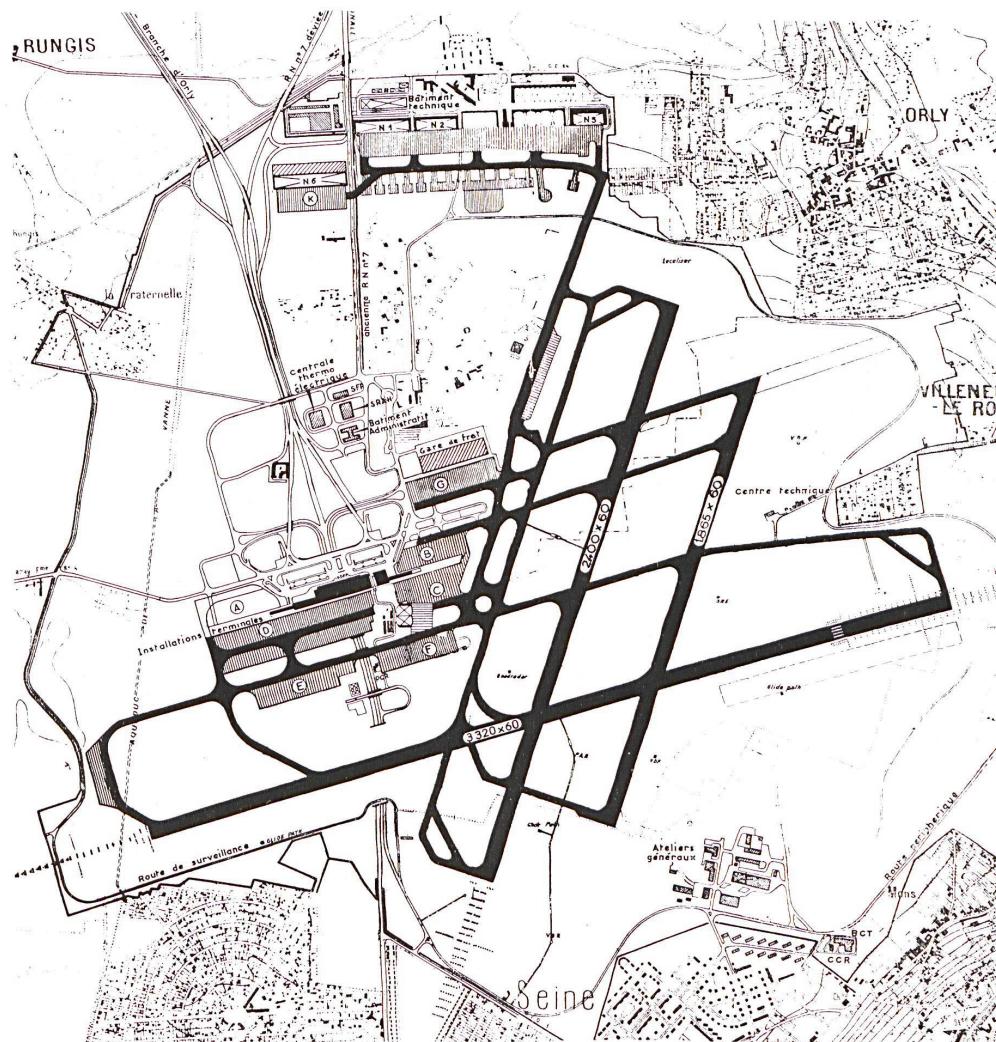
den Start. Eine dritte, welche ebenfalls vorgesehen war, wird wahrscheinlich nicht gebaut werden. In der Nebenrichtung existieren zwei parallele Pisten, von denen die ältere durch eine längere und bessere ersetzt werden soll. Die Hauptstart- und -landebahn ist 3300 m lang und in ihren neuen Abschnitten, insbesondere in dem Abschnitt über die Brücke, welche über die Route nationale 7 führt, so gebaut, daß sie 250 t schwere Flugzeuge aufnehmen kann. Sie ist an ihren beiden Enden mit einem vollständigen Schlechtwetterlandesystem ausgestattet, insbesondere mit einer starken Beleuchtung, die aus in Beton eingelassenen Leuchten und zwei Reihen äußerst heller Blitzleuchten besteht. Der Kontrollturm und die Feuerwache stehen im Osten des Geländes in Reichweite der bestehenden Pisten. Später, sobald der Bau der neuen Pistenanlagen es rechtfertigen wird,

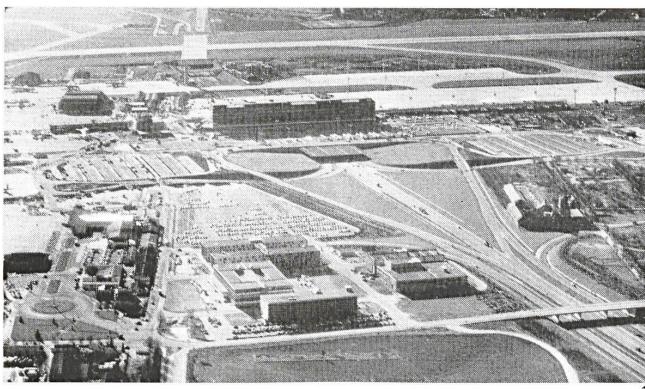
wird der Kontrollturm auf dem Abfertigungsgebäude aufgebaut werden. Ein komplettes Abwasserkanalisationssystem, insbesondere für den Abfluß von Regenwasser einer über 100 ha großen wasserdichten Fläche und 15 ha Dachfläche, sowie die Wasserröhren und verschiedenen Leitungen sind unterirdisch verzweigt. Die Wartungs- und Reparaturzone für Flugzeuge liegt konzentriert im Norden des Flughafens. Über eine 1500 m lange Front erstrecken sich Werkstattanlagen und Flugzeughallen. Die Hallen sollen auch die künftigen Flugzeuge aufnehmen. Die vier letzten Flugzeughallen, die vom Aéroport de Paris errichtet wurden, gestatten infolge der freitragenden Bauart ohne störende Pfeiler die Aufnahme aller Typen, Tragflächen mit inbegriffen. Diese Bauart wurde erstmals in Orly angewendet. Die größte der Hallen ist 300 m lang, 500 m tief

und hat eine freie Höhe von 14,50 m; sie ist die größte dieser Art in der Welt. Sie bietet sechs Maschinen mit vier Strahltriebwerken oder acht Maschinen mit zwei Strahltriebwerken Platz.

Dieses Zentrum bietet einen Flächeninhalt von 15 600 m² und bildet mit seinen zusätzlichen Anlagen – 35 000 m² – einen wahren Industriekomplex, in welchem Flugzeuge unter den besten Voraussetzungen in bezug auf Wirtschaftlichkeit und Sicherheit überholt und repariert werden. Für den Ausbau dieser Anlagen wurden 30 Millionen Francs investiert. Das Stahlgerippe der Halle wiegt allein 1000 t, davon entfallen 620 t auf den freitragenden Teil. Sechs elektrisch betriebene Doppeltore von je 30 t Gewicht schließen die Halle.

Flughafen Orly 1:25 000.

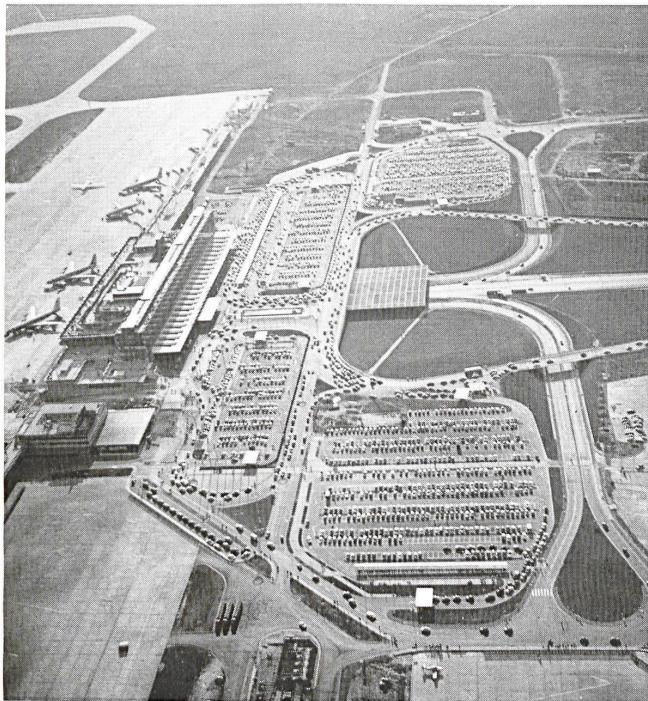




1



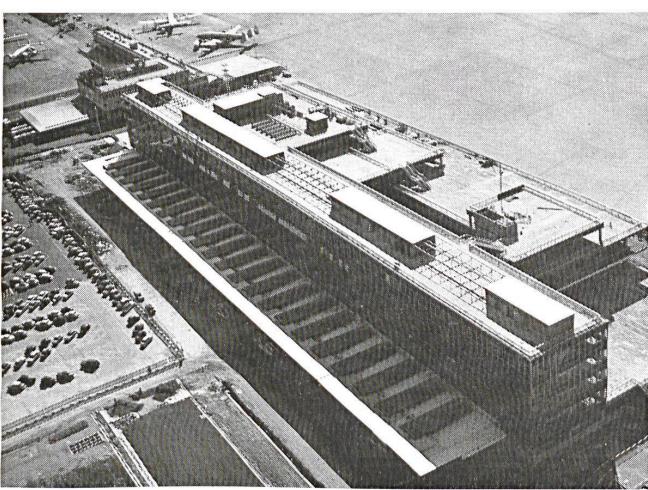
2



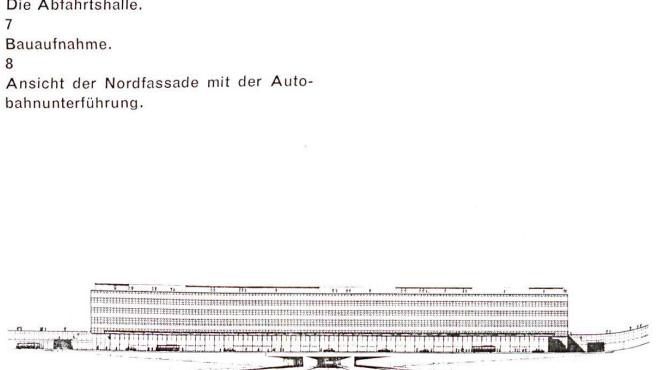
3



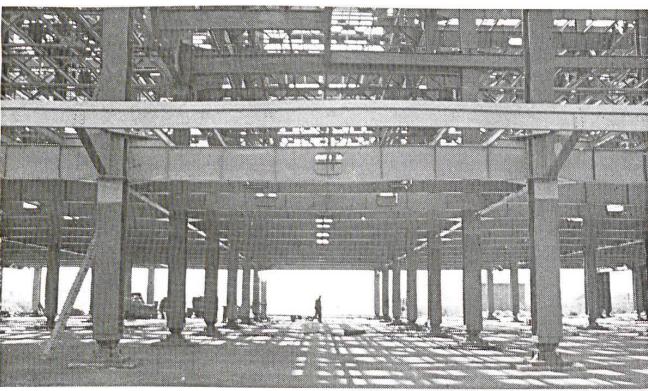
4



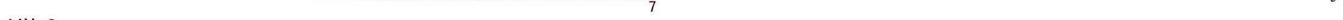
5



6



7



8

das Schwingflügelfenster für moderne Bauten

Carda-Schwingflügelfenster bieten überzeugende Vorteile sowohl in Holzkonstruktion als auch mit äusserem Flügel in Leichtmetall.

Die Herstellung erfolgt in jeder gewünschten Grösse und Kombination, besonders auch als Fassadenelemente. Informieren Sie sich bitte über die interessanten Einzelheiten; verlangen Sie unsere Prospekte.

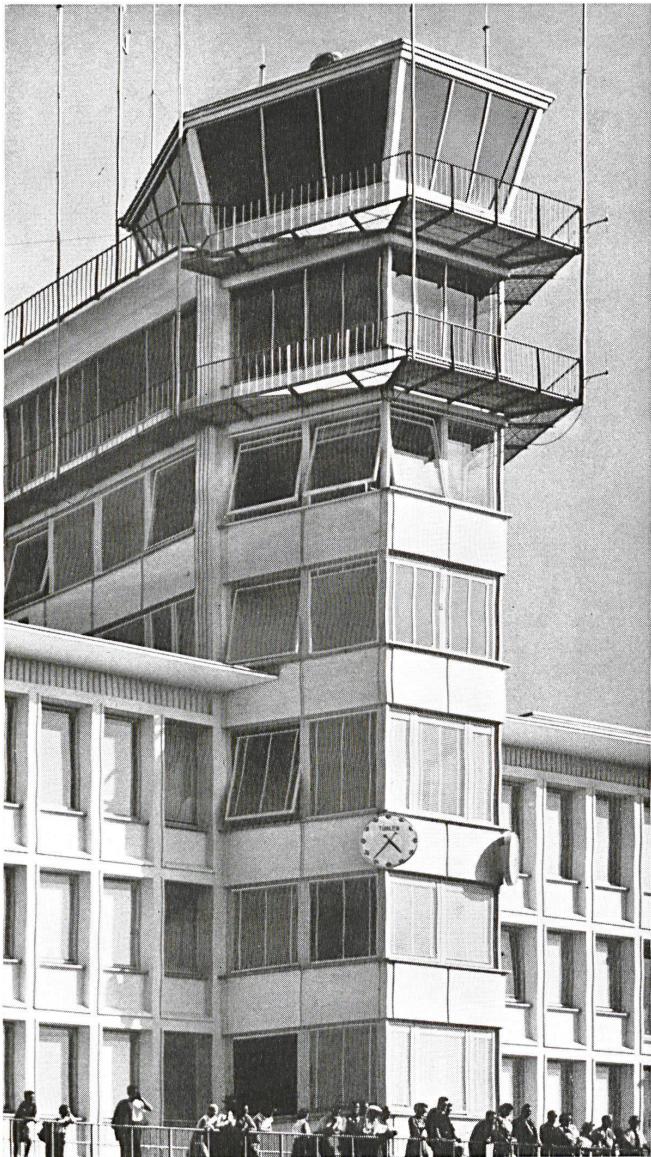
Beispiel:
Flughafengebäude Kloten
Architekten:
A. u. H. Oeschger BSA/SIA
Zürich

Ernst Göhner AG Zürich

Telephon (051) 24 17 80
Hegibachstrasse 47
Vertretungen in Bern, Basel
St. Gallen, Zug, Lugano

Maurice Guyot S.A. Villeneuve VD

Tél. (021) 6 81 31 / 6 81 92
Fabricant de la fenêtre Carda
pour la Suisse romande



Am 24. Februar 1961 wurde vom französischen Staatspräsidenten das neue Abfertigungsgebäude von Orly, eines der hervorragendsten französischen Bauwerke der letzten Jahre, ein bedeutendes Monument aus Glas und Stahl, feierlich eingeweiht. Das Abfertigungsgebäude und seine beiden Abschnitte Ost und West liegen in der Mitte des Flughafens. Es ist an alle Punkte des Flughafens wie auch an Paris durch ein entsprechendes Straßennetz angeschlossen. Man konnte auf die bekannten amerikanischen Lösungen nicht zurückgreifen, weil der Pariser Verkehr in der Mehrzahl aus internationalen Reisenden besteht, das heißt Reisenden, die sich einer Zoll- und Paßkontrolle zu unterziehen haben. Man konnte aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehrere getrennte Abfertigungsgebäude errichten und entschloß sich für ein einziges Gebäude, in dem sich der gesamte Verkehrsablauf konzentriert: Gepäckaufgabe- und -ausgabehallen, Geschäfte, technische und Verwaltungsbüros der Flugverkehrsgeellschaften, Flugsicherung und Wetterwarte, Zoll- und Polizeikontrolle, ärztliche Grenzüberwachung, Zwischenlandedienst der Flugverkehrsgeellschaften, Geschäftseinrichtungen, Restaurants, Hotelzimmer im Frei- und im Zollgebiet, Verwaltungs- und Unterhaltsstellen des Aéroport de Paris, dem die Leitung der Pariser Flugplätze obliegt, Kantinen, ärztliche Hilfe.

Das neue Abfertigungsgebäude in Orly hat seinen Erbauern schwierige Probleme zur Lösung aufgegeben. Die Kosten erreichten 1,2 Milliarden Francs. Seit der Errichtung des Invalidendomes wurde nichts ähnlich Großes durchgeführt. Die Abfertigungseinrichtungen bestehen aus einem Parallelepiped von 200 m Länge und 70 m Breite mit zwei Untergeschossen und sechs Stockwerken. Am Ost- und am Westende ist das Gebäude durch je einen doppelgeschossigen Finger verlängert; über beide kann man, ohne naß zu werden, zu den Flugzeugen gelangen. Der Westteil wurde Zug um Zug gebaut und hat eine Länge von 250 m, der Ostteil, von dem ein Stück das bisherige Abfertigungsgebäude Süd durchquert, wird die gleiche Länge haben. Das Stahlgerippe der Anlage ruht auf rund 30 000 m² Stahlbeton und wiegt 7800 t, also mehr als der Eiffelturm. Als Fassaden dienen elastische, in einem Gerippe aufgehängte Wände, die die Übertragung von Vibrationen hemmen. Außen haben die Mauern tiefwasserfarbene Emailglästafeln, innen verzinkte Bleche und dazwischen Glaswolle. An einigen Flächen, insbesondere der Finger, wurde das Emailglas durch poliertes Aluminium ersetzt. Die Fassaden haben insgesamt eine Fläche von 18 000 m². Die schwenkbaren oder festen Rahmen aus gehärteten Glasplatten nehmen 10 000 m² ein, das heißt praktisch mehr als 55 % des Ganzen, und hinterlassen einen gewaltigen Eindruck. Völlig verschieden ist jedoch die Nord- von der Südfassade. Wenn der Fluggast von der Stadt kommt, erreicht er die geräumige Nordfassade, wogegen der Besucher von der Südfassade überrascht wird, die pistenseitig liegt, wo er auf den vielen Terrassen dem Schauspiel der Flugzeugbewegungen folgen kann.

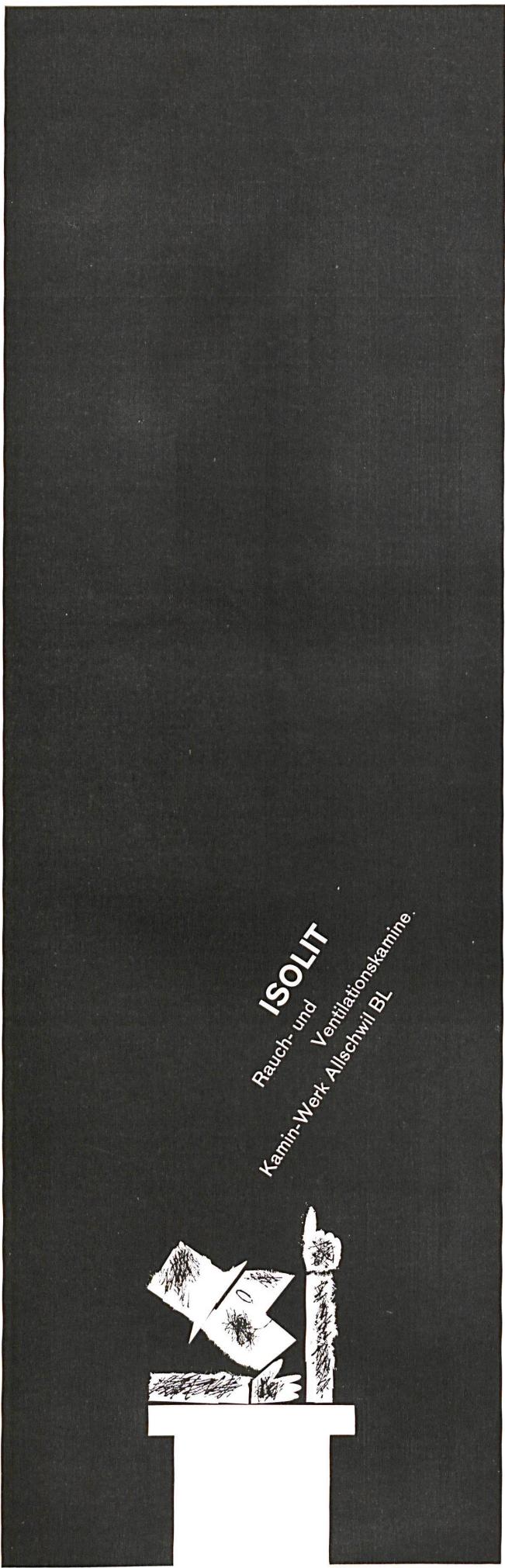
Der Reisende geht, wenn er dem Wagen oder dem Autobus, der ihn

von Paris hergeführt hat, entsteigt, unter einem Vorbau entlang durch eine der Glastüren. Diese öffnen sich automatisch, sobald der Besucher den Fuß auf den davor liegenden Teppich gesetzt hat, gegen die große, 190 m lange öffentliche Halle. Glasscheiben, nichtrostender Stahl und Aluminium wurden aus Gründen der Wirtschaftlichkeit der Wartung für die hauptsächlichsten Außenverkleidungen gewählt. Innen wurde aus den gleichen Gründen ausgiebig vom Hartstein Gebrauch gemacht. Fußbodenverkleidung aus weißen Steinen der Steinbrüche Comblanchien in der Bourgogne, dunkelgrün serpentinverkleidete Stahlpfiler und «Orly-blond», widerspiegelndes anodisiertes Aluminium. Am Tag geben Glasfassade und gefensterte Decke eine ausgezeichnete natürliche Belichtung. Am Abend spenden hinter senkrechten Verkleidungen an der Decke liegende Fluoreszenzlampe rosa Licht von 600 Lux.

Der größere Teil, der Westteil der Halle, ist den Abflügen zugesetzt. Ein langes orangefarbenes Feld gibt jeweils den Namen der Flugverkehrsgeellschaft an und verweist den Fluggast an die Schalter, wo er sein Gepäck aufgeben kann. Im Osten, der Seite der Ankünfte, holt der Fluggast sein Gepäck. Zwischen diesen beiden Teilen führt ein Flur zu einer Reihe von Rolltreppen; dort zeigt der Fluggast seinen Flugschein vor, während Begleitpersonen mit einem Franc nicht nur eine «Bahnsteigkarte», sondern auch das Recht erkaufen können, überall herumzugehen und alles zu sehen.

Für diejenigen Fluggäste, für die Paris nicht Endstation ist, erstreckt sich das Zollausland über zwei Stockwerke des Abfertigungsgebäudes, wo man dem Fluggast den kurzen Aufenthalt in Frankreich so angenehm als nur möglich gestaltet. Die dritte Etage ist die des «gedeckten Tisches». Geräumige Terrassen in der vierten Etage bieten eine weite Sicht. Es ist das Stockwerk für das Publikum, welches immer zahlreicher kommt, um dem unaufhörlich sich wiederholenden Schauspiel der Ankünfte und Abflüge beizuwohnen; den Kleinkindern ist eine Spiecke vorbehalten. Das Hotel im Inneren des Abfertigungsgebäudes ist wohl einmalig. Es ist noch nicht ganz fertig, wird aber das modernste Hotel der «Vier-Stern-Klasse» Frankreichs werden, mit Radio, Fernsehen und Klimaanlage. Hier finden die Durchreisenden Ruhe, ohne die französische «Grenze» überschreiten zu müssen. In der fünften Etage ist alles «Technische» gruppiert: Flugsicherung, Wetterstation, die technischen Abteilungen der Flugverkehrsgeellschaften. Die sechste Etage ist ausschließlich den Terrassen für das Publikum vorbehalten. Es handelt sich dabei um einen wahrhaften Aussichtsturm, von dem man im Norden Paris entdeckt, im Osten das Seetal, und im Südosten geht der Blick bis weit in den Sénartwald. 1960 besuchten 1 400 000 Besucher diese Terrassen.

Das Gebäude ruht auf Stahlbetonfundamenten, in denen zwei Untergeschosse eingerichtet worden sind. Von der öffentlichen Halle des Erdgeschosses, die dem Verkehr vorbehalten ist, bieten Treppen Zugang zu einer Galerie, die sich über 1500 m² erstreckt und zum Teil als Geschäftszentrum dienen wird, das



seine Kunden hauptsächlich unter den 14 000 Personen finden dürfte, die auf dem Flughafen arbeiten und deren Freizeit nicht immer mit den Geschäftszeiten ihres Wohnortes übereinstimmt. Im Zentrum des Gebäudes wölben sich Brücken über die Straßenunterführung. Die Route nationale 7 durchquert diese Untergeschosse. An beiden Seiten liegen Dienstwege und Laderampen. Die technischen Einrichtungen, wie Zwischentransformatorstationen, Telefonverteilanstaltungen usw., nehmen in den beiden Kellergeschosse einen großen Platz ein.

Man erwartet in naher Zukunft einen täglichen Durchschnittsverkehr von 20 000 Personen, und dementsprechend wurden auch die Anlagen ausgebaut.

Die Fluggäste für einen Flug zusammenzutrommeln, mit ihnen gemeinsam die «Grenze» zu überschreiten, sie vor dem Besteigen des Flugzeuges erneut zu gruppieren bedeutet jedesmal Zeitverlust und für die Fluggäste einen vorzeitigen Beginn der Reise. Dieses veraltete System ist in Orly durch die durchgehende Abfertigung ersetzt worden. Genau so wie der Eisenbahnmenschen sich ohne Hilfe an den Bahnsteig seines Zuges zu begeben weiß, kann der Flugreisende einzeln vom Schalter seiner Gesellschaft bis zum Abflugsaal seines Flugzeuges gehen, und er soll eigentlich ohne Warten vor Aufruf sein Flugzeug besteigen können, wie es die am besten organisierten Flugverkehrsgesellschaften bereits eingeführt haben. Für internationale Flüge ist die Grenzkontrolle gänzlich geändert worden. Das Zollkontrollersondersystem, welches englische Fachleute mit «Orly-System» bezeichnen, wird hier allgemein angewendet. Die Kontrolle der aufgegebenen Gepäckstücke wird bei der Aufgabe am Schalter der Gesellschaft vorgenommen, wenn es sich um einen Abflug handelt, oder im Gepäckausgabesaal bei der Ankunft. Die Paß- und die Handgepäckkontrolle werden erst vorgenommen, wenn der Reisende die «Grenze» überschreitet, das heißt einige Minuten vor dem Einsteigen. Dieses System gestattet, viel Zeit zu sparen; wenn der Fluggast kein Großgepäck hat, ist er in wenigen Minuten abgefertigt. Gegenüber dem Abfertigungsgebäude befinden sich die 24 Flugzeugstationsstellen; zu diesen gehören bestimmte Zugänge und Wartesäle. Diese Vorwahl, die Leuchtinformationstafeln betreffend Fluggäste und Gepäckstücke, das Schallproblem, die Verkehrsgruppierungen, die den Zweck haben, die Arbeit der Angestellten der Flugverkehrsgesellschaften zu erleichtern, zeigen die Kompliziertheit der Aufgaben der für den Betrieb des Abfertigungsgebäudes verantwortlichen Abteilungen.

Die Kontroll- und Verteilerstation (PCR), die über die Vorfeldflächen vor dem Abfertigungsgebäude auf einem 25 m hohen Turm wacht, ist das Auge dieser Abteilung. Auch ist sie, wenn mit den Flugzeugen Sprechverbindung aufgenommen werden muß, das ausführende Organ, jedoch ist es dann ein Angestellter der Flugsicherung, der die nötigen Anordnungen erlässt. Die PCR arbeitet eng mit dem Abfertigungsgebäude zusammen; und zwar mit der Koordinierstation des Flughafens, der PCA, in der verantwortliche Angestellte der Verkehrsab-

wicklung tätig sind. Diese Station liegt im Erdgeschoß in der Nähe der Haupttreppe, die zur Geschäftsgalerie führt, und ist vom Publikum durch eine Glaswand zu sehen. Diese Station bestimmt je nach den Erfordernissen des Fluges die Flugzeugparkplätze und die Abflugsäle, leitet Fluggäste und Gepäckstücke durch Steuerung der entsprechenden optischen und akustischen Signale. Mittels Fernsteuerung gibt sie auf einer großen, in der Geschäftsgalerie gelegenen Leuchttafel Informationen über Ankünfte und Abflüge. Sie hält die Tafel der Bewegungen der Flugzeuge auf dem laufenden, die den interessierten Abteilungen durchgegeben werden, und zwar an Hand von 200 Bildempfängern des bedeutendsten Bildfunknetzes Europas.

Um dem Personal und den Fluggästen entgegenzukommen, hat man der Schalldämpfung besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Eine Art «Murmelgesprächssystem» wurde entwickelt: 2900 Lautsprecher, die in den Decken eingebaut sind, verbreiten die Nachrichten mit schwacher Schallintensität. Ein eigenartiger musikalischer Ruf zieht die Aufmerksamkeit des Fluggastes an, und dieser hört leise, was gesprochen wird, ganz gleich wo er sich befindet. Die Sprecherinnen werden für dieses System besonders geschult.

An der Nord- und der Ostseite der ersten Etage ist auf einer Fläche von 1200 m² eine Arztstation eingerichtet. Die Sanitätsgrenzkontrolle untersteht direkt dem Gesundheitsministerium. Es ist eine öffentliche Dienststelle, wie etwa der Zoll, die Polizei und die Flugsicherung. Drei praktische Ärzte, ein Augenarzt, ein Spezialist für Hals-, Nasen- und Ohrenleiden sowie andere Spezialisten stehen ständig zur Verfügung. Für Hilfeleistung bei Flug- und Betriebsunfällen ist alles Erforderliche in weitestem Maße vorgekehrt.

Das Lärmproblem ist eines der schwierigsten des Betriebes der Pariser Flughäfen. Es betrifft unmittelbar etwa zwanzig Ortschaften mit insgesamt 250 000 Einwohnern, 150 000 in der Umgebung des Flughafens von Orly und 100 000 in den angrenzenden Orten des Flughafens von Le Bourget, während indirekt schätzungsweise etwa weitere 500 000 Personen den Lärm der Flugzeuge störend empfinden. Die auf den Lärm zurückzuführende Störung steigt mit dem Umfang des Verkehrs. Von einzelnen wird die Störung dann empfunden, wenn die Gesamtschallenergie einen gewissen Pegel übersteigt. Das war zum Beispiel der Fall, als die Düsenflugzeuge eingesetzt wurden. Seit 1956 ist aus diesem Grund ein sehr höflich geführter, aber dafür um so energischerer Kampf zwischen Flugzeugkonstrukteuren, Flugverkehrsgesellschaften und Flughäfen im Gange. Die Flugzeugkonstrukteure sind dafür besorgt, die Leistungen ihrer Maschinen zu erhalten, die Flugverkehrsgesellschaften sind ängstlich darauf bedacht, ihren Betrieb nicht zu beeinträchtigen, und die Flughafenverwaltungen sind sich der Verantwortung gegenüber der Nachbarbevölkerung bewußt. Die Konstrukteure haben ihre Flugzeuge mit Schalldämpfern versehen, die zwar noch unvollkommen, aber doch vorhanden sind. Die Flugverkehrsgesellschaften haben Lärmbekämpfungsmaßnahmen und verschiedene Ein-

schränkungen erlassen, wie zum Beispiel Bestimmungen über Nachtflüge und Laufenlassen von Motoren. Weiter hat man in Paris Zonen festgelegt, die allerdings verhältnismäßig klein sind, in welchen vom Wohnbauministerium die Erstellung von Wohnbauten untersagt wurde. Diese Zonen sollen zu Grünflächen werden. Zur gleichen Zeit eröffnete der Aéroport de Paris, der die Flughäfen Orly und Le Bourget leitet, eine Dienststelle, die enge Beziehungen mit den Nachbarn der beiden Flughäfen aufzunehmen hat und deren Aufgabe es ist, Beschwerden und Vorschläge der Gemeinden und deren Bewohner zu prüfen. Wenn auch die Lösung des Problems noch im-

mer nicht gefunden ist, so darf man doch annehmen, daß eine aufmerksame Pflege der Beziehungen zu den Nachbarn dazu beiträgt, die Lösung der Probleme zu ermöglichen. Paris hat zwei Flughäfen, Orly und Le Bourget. Weshalb wohl? Weil es in den Großstädten einfach nicht möglich ist, den gesamten Flugverkehr auf einem Gelände zu konzentrieren. New York und Moskau haben je drei, bald sogar je vier Flughäfen, Chicago und London haben je zwei, in Paris, wo man annimmt, daß 1965 der Verkehr insgesamt 6 Millionen Fluggäste zählen und 1975 vermutlich auf 12 Millionen steigen wird, dürfte Orly auch bei einem weiteren Ausbau nicht mehr als 8 Millionen

abfertigen können. Was Le Bourget anbetrifft, so dürfte seine Aufnahmefähigkeit nach gewissen Änderungen auf 4 Millionen Fluggäste steigen. Es könnte freilich auch dazu kommen, daß die Flugzeuge wegen ihrer technischen Eigenschaften nicht in Orly starten oder landen können und man folglich gezwungen sein wird, im Norden der Hauptstadt einen neuen Flughafen anzulegen, der Le Bourget ersetzen müßte. Orly und Le Bourget haben einen großen Vorteil: Kein Standort in Paris ist von den beiden Flughäfen mehr als 35 Autominuten entfernt. Das Problem der Verbindungen zwischen Orly und Le Bourget einerseits und Groß-Paris anderseits

nimmt indessen an Bedeutung immer mehr zu. Infolge der steigenden Geschwindigkeit der Flugzeuge werden lange Bodenreisezeiten und zeitraubendes Warten in den Abfertigungsgebäuden unerträglich. Dieses Problem der Verbindungen ist zwar noch nicht gelöst, aber schnelle direkte Verbindungen zwischen Groß-Paris und den beiden Flughäfen sind bereits projektiert und sollten in den nächsten 2 Jahren verwirklicht werden. Wer in Orly ankommt, ist von dem Schauspiel, das sich seinen Augen bietet, überrascht und überwältigt. Orly, das ist bereits der Flugplatz des Paris von 1975, Umschlagplatz des Weltverkehrs von morgen.

J.H., Paris

Der neue internationale Flughafen in Winnipeg

Weiterausbau des kanadischen Flugwesens

Die kanadische Regierung hat mit Tatkraft ein System von Flughäfen über das ganze Land verstreut, teils neu gebaut, teils ausgebaut. In Benützung stehen bereits die neuen Flughäfen von Gander, Halifax, Montreal, Ottawa, Sault-Sainte-Marie, Windsor, Saskatoon und Regina sowie eine Vergrößerung in Lakehead. Im Bau sind neue Flughäfen in Winnipeg, Toronto und Edmonton.

Der neue internationale Flughafen in Winnipeg nähert sich der Vollendung. Das Hauptgebäude ist von Nebengebäuden umgeben, in denen Kraftstationen, Garagen usw. untergebracht sind. Der Entwurf des Hauptgebäudes stammt von der Architektenfirma Green, Blankenstein und Russel, Associates. Die ganze Anlage ist darauf bedacht, den riesenhaften Düsenflugzeugen der modernen Zeit bereits gerecht zu werden wie auch künftige, vielleicht noch umfangreichere Jetflugzeuge beherbergen zu können.

Flughafen Winnipeg

Der eigentliche Flughafen besteht aus zwei großen Gebäuden. Das eine ist der eigentliche Bahnhof mit Schaltern, Büros, Warthallen, Restaurant usw., das andere enthält wichtige Serviceabteilungen, wie Kontrolle des Flugverkehrs, Fernsprech- und Radioanlagen, Meteorologie usw. Jedes dieser beiden Gebäude ist zwei Stockwerke hoch. Der aufragende Kontrollturm strebt sechs weitere Stockwerke in die Höhe.

Vorläufig sind acht Ausgangstore zu den Flugzeugen im Bau. Es ist bei der Anlage bereits Sorge getragen worden, daß diese Anzahl bis auf zwanzig Tore erhöht werden kann, wenn zunehmender Verkehr dies notwendig macht. Die Flugpassagiere haben vom Ausgangstor nur

ganz kurze Strecken zum wartenden Flugzeug zurückzulegen. Die Ausgangstore liegen im Erdgeschoss. Es ist beabsichtigt, in absehbarer Zukunft die Flugzeuge direkt vom ersten Stockwerk des Gebäudes aus besteigen zu lassen.

Die beiden Gebäude sind durch eine breite Straße voneinander getrennt. Diese für den Autoverkehr bestimmte Straße läßt sich aber vom oberen Stockwerk der Gebäude mittels einer Brücke überschreiten. Ferner ist ein unterirdischer Tunnel zur Verbindung der beiden Gebäude im Bau, in dem auch Gepäckbeförderung mittels kleiner Lastautos vor sich geht. Der Umfang der beiden Gebäude des Flughafens beträgt 46100 Quadratfuß.

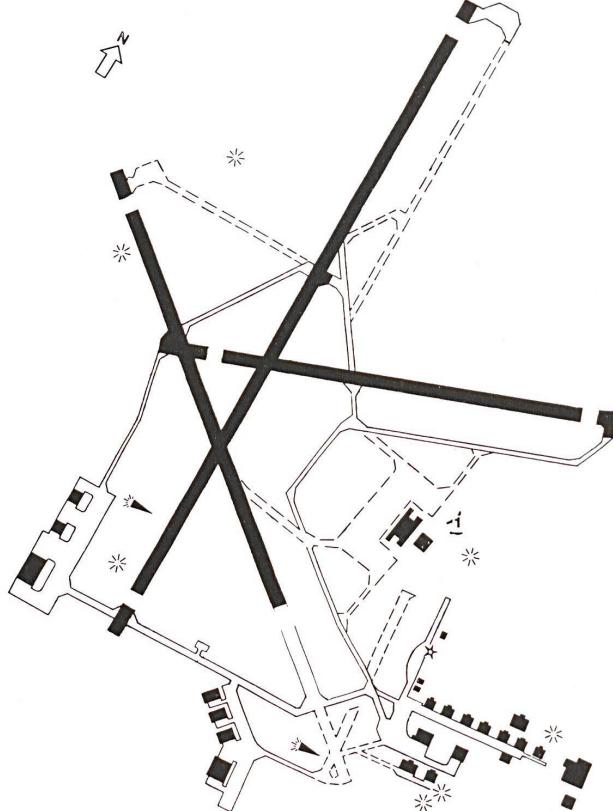
Die Passagiere, die per Auto oder Autobus ankommen, gehen direkt vom Wagen aus in die Schalterhalle, wo die Fahrkarten ausgegeben werden. Es ist dafür gesorgt worden, daß an den Schaltern das Gepäck bequem abgestellt werden kann. Zum Hauptwarteraum im oberen Stockwerk gelangt man über eine Rolltreppe, die sich von der Fahrkartenhalle aus bewegt.

Besucher des Flughafens haben die Möglichkeit, von einer eigens konstruierten Beobachtungsplattform aus die Flugzeuge ankommen und abfliegen zu sehen.

Vom Hauptwarteraum aus können die wartenden Flugpassagiere das Hauptrestaurant aufsuchen oder ein Kaffeehaus, eine Bankfiliale, einen Raum, in dem kleine Kinder sich unter Aufsicht einer Kinderschwester aufhalten können, ein Coiffurgeschäft sowie Einzelzimmer für Flugpassagiere, die sich längere Zeit aus Anschlußgründen im Flughafen aufhalten müssen.

Wie auf allen modernen Flughäfen ist besonders darauf Rücksicht genommen worden, daß die ankommenden Flugpassagiere so rasch wie möglich zu ihrem Gepäck kommen. Mechanisierte Anlagen schaffen das Gepäck unmittelbar vom Flugzeug auf runde Drehscheiben innerhalb des Bahnhofes. Diese Drehscheiben haben einen Durchmesser von je 8 m und drehen sich so langsam, daß die Passagiere bequem die ihnen gehörenden Gepäckstücke herabnehmen können.

Auf dem Gelände des internationalen Flughafens lassen sich 750 Automobile für Besucher und Flugpassagiere parken sowie 300 weitere für das am Flughafen beschäftigte Personal. Die Pläne des Flughafens sehen vor, daß in kommender Zeit ein dreistöckiges Parkgebäude für



1
Situation 1:30 000.

2
Modell der Architekten Green, Blankenstein und Russel, Associates.

