

Flughafen Kloten, Terminal B : Problemlösung Blendschutz : Architekten Gebrüder Pfister und Partner

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **63 (1976)**

Heft 3: **Zug und Flug = Train et vol**

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-48569>

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.

Flughafen Kloten Terminal B

Bauherrschaft: Flughafen Immobilien-gesellschaft, FIG Zürich

Architekt: Gebr. Pfister + Partner, Zürich

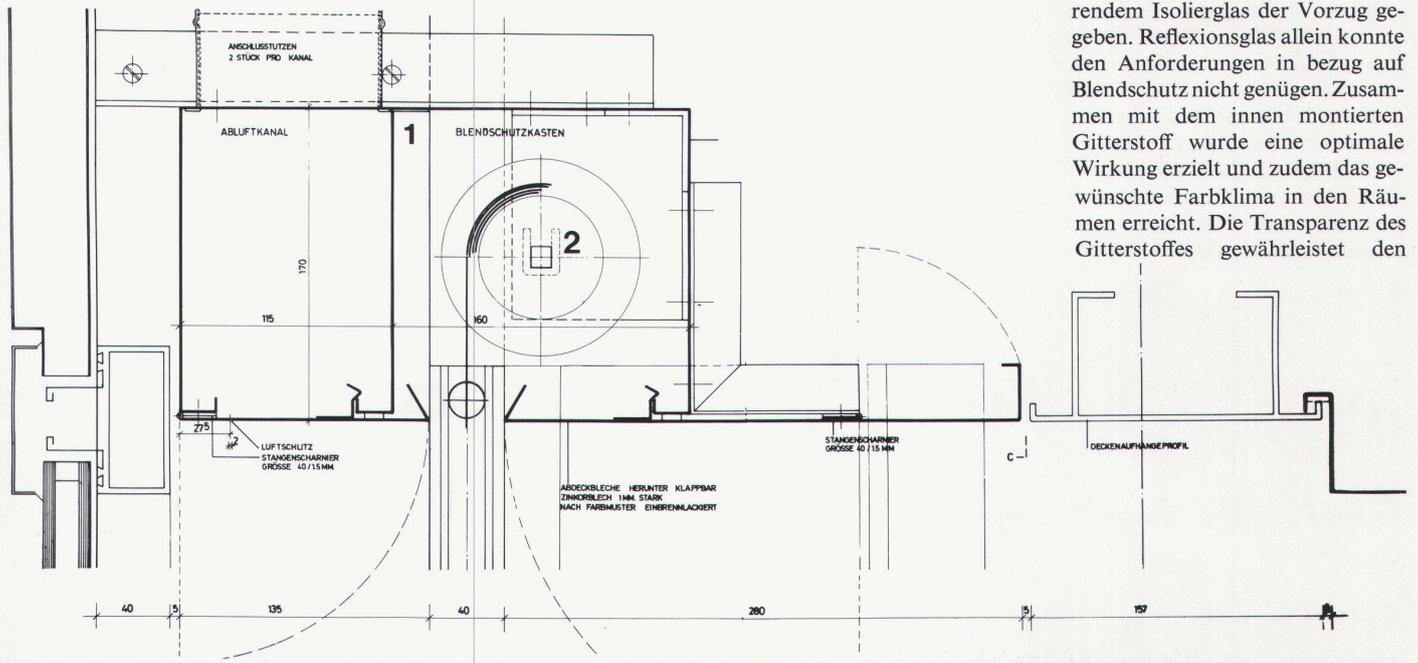
Innenarchitekt: Keller + Bachmann, Zürich

Zur Wahl der Gitterstoff-Senkrechtstoren im Terminal B haben folgende Überlegungen geführt: Die grossen Betonflächen der Pisten und die Metallflächen der Flugzeuge reflektieren sehr stark in horizontaler Richtung. Ebenso das starke Scheinwerferlicht in der Nacht. Aussenliegende Lamellenstoren hätten diese Extremstrahlung zu wenig abgehalten oder bei entsprechender Lamellenstellung die Sicht behindert. Zudem sind die Abgasniederschläge im Kehrbe-

reich der Flugzeuge gross. Ablagerungen auf den waagrecht gestellten Lamellen wären unvermeidlich gewesen. Im offenen Pistengelände sowie beim Wenden der Strahlflugzeuge können extrem hohe und turbulente Windgeschwindigkeiten entstehen, was einzelne Lamellentypen ausgeschlossen hatte.

Aus diesem Grunde wurde auf die üblichen Vorteile aussenliegender Lamellenstoren verzichtet und einer glatten Aussenhaut mit reflektie-

Problemlösung Blendschutz



rendem Isolierglas der Vorzug gegeben. Reflexionsglas allein konnte den Anforderungen in bezug auf Blendschutz nicht genügen. Zusammen mit dem innen montierten Gitterstoff wurde eine optimale Wirkung erzielt und zudem das gewünschte Farbklima in den Räumen erreicht. Die Transparenz des Gitterstoffes gewährleistet den

freien Blick auf das Gelände, was z. B. im Überwachungsturm besonders wichtig ist. Hier wurde, trotz schräg nach innen geneigten Fenstern, die gleiche Blendschutzkombination angewandt.

Mit den Storenkästen kombiniert wurden die Abluftschächte. (1) Die Senkrechtstoren unterstützen die Kanalwirkung.

Die Gitterstoren sind durchwegs motorisiert. Die sehr leisen Moto-

ren sind aus Platzgründen in den Walzen eingebaut. (2) Die Steuerung erfolgt serienweise oder zum Teil einzeln über verschiedene Zentralen.

Besondere Beachtung wurde den seitlichen Führungsschienen geschenkt. (3)

Diese mussten den bauseitigen Konstruktionen der tiefgliedrigen Aluminiumstützen angepasst werden. Zusätzliche Abschlussprofile, speziell zum bündigen Anschluss an

die Brüstungsverkleidungen konstruiert, schützen die Führungen vor Beschädigungen (Bodenreinigungsmaschinen). (4)

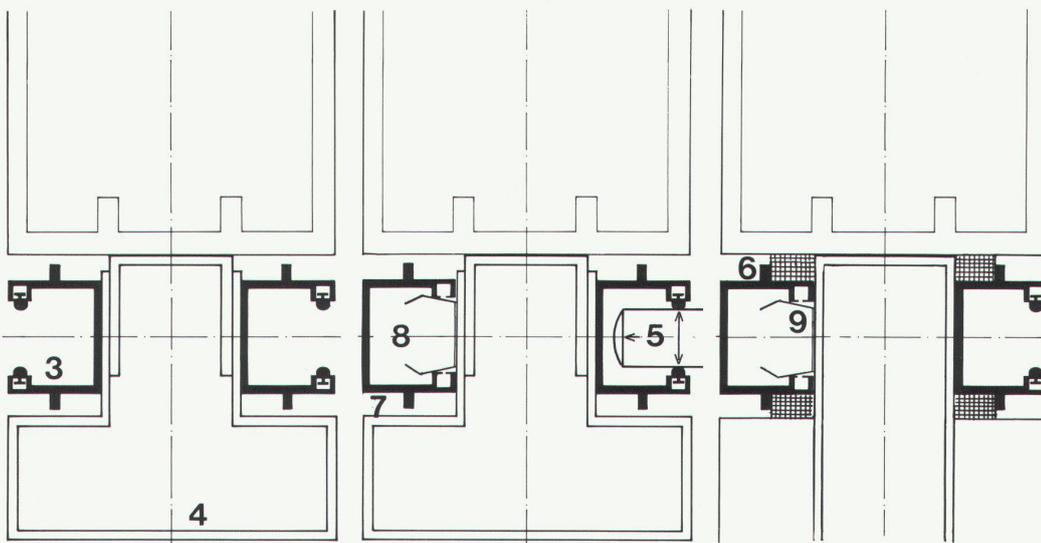
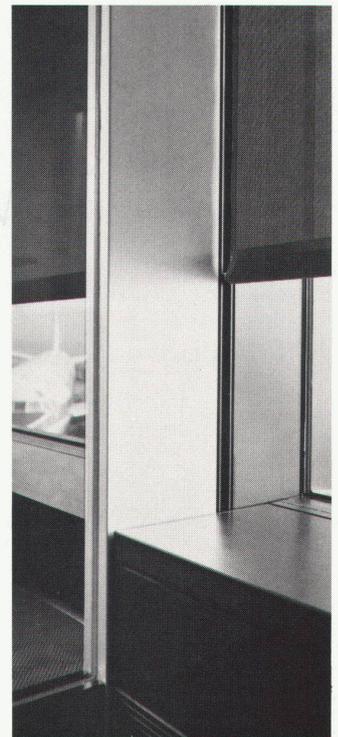
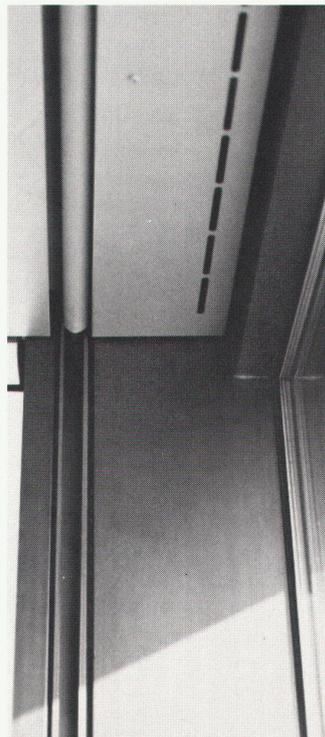
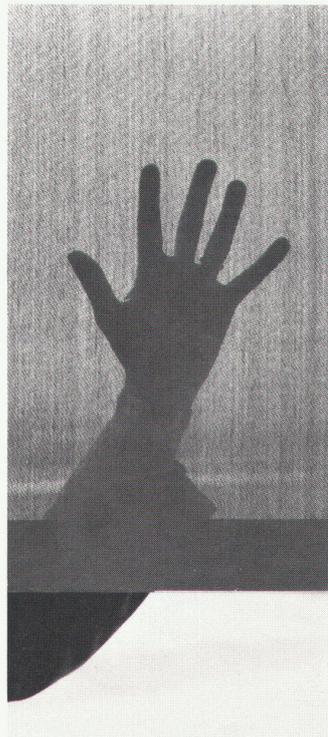
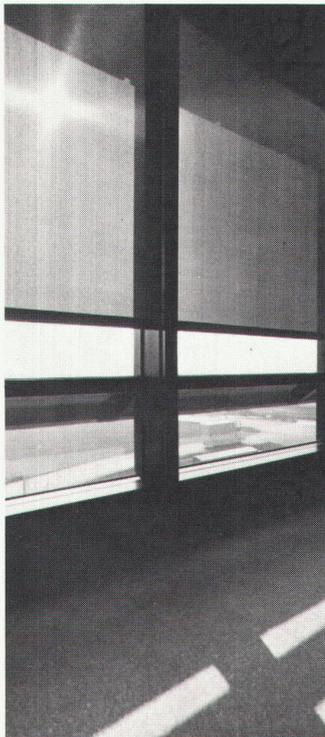
Die Führungsschiene sowie der Stoffstab sind mit Kunststoff-Lärmdämpfungen ausgerüstet worden. (5)

An den äusseren Wangen der Führungsschienen wurden symmetrisch Halterippen vorgesehen, um die Lärmdichtungseinlagen zu fixieren. (6) Wert legte man auf die Ausbil-

dung der Schattenfugen, welche die Bautoleranzen aufzunehmen hatten. (7)

Da der Blendschutz nicht überall gewünscht wurde, sind aus Einheitlichkeitsgründen die gleichen Führungsprofile einfach umgekehrt angebracht worden (8) und mittels Federn als Klemmprofil aufgedrückt. (9)

Die Lösung des Blendschutzproblems im Terminal B hat gezeigt,



dass durch frühzeitigen Kontakt mit dem Storenlieferanten funktionell wie ästhetisch optimale Lösungen gefunden werden können.

Storenlieferant im Terminal B:
Emil Schenker AG
Maschinen- + Storenfabrik
5012 Schönenwerd

Material:		
Gitterstoff	621 Stück	3320 m ²
Stahlprofile	800 Stück	2445 m
Hutprofile	725 Stück	2475 m
Führungen		
normal	1242 Stück	
Führungen		5565 m
blind	707 Stück	
Klemmfedern	4800 Stück	
Montagezeit: 2 Monteure während 6 Monaten		