

## BESCHREIBUNG

- **Konzept**

- In dem neuen dynamisch gestalteten Baukörper wurden die 3 geforderten Funktionen Wartungsbetrieb, Flugeinsatzstelle Wien, Hubschrauberschule konzipiert. Sämtliche Bereiche können über einen Haupteingang barrierefrei erschlossen werden. Durch die zentrale Erschließung ist die ungehinderte Kommunikation zwischen den verschiedenen Funktionsbereichen gewährleistet und durch das Zutrittssystem insofern gesichert, dass keine unbefugten Personen in die gesperrten Bereiche eintreten können. Die einzelnen Raumfunktionen wurden so positioniert, sodass ein optimaler Arbeitsablauf im Betrieb möglich ist.
- Position Flugplatzbetriebsleiter:  
Das Büro als auch der Ruheraum des Flugplatzbetriebsleiters sind im ersten Obergeschoß im nordöstlichen Bereich des Gebäudes angeordnet, so hat der Flugplatzbetriebsleiter von beiden Räumen einen direkten Blick auf das gesamte Vorfeld bzw. die Landepiste.
- Position Einsatzhubschrauber:  
Die zwei Hubschrauber der Flugeinsatzstelle befinden sich im neuen Hangar, von wo jeweils Schienen mit einer Transportplattform zu den äußeren Abstellflächen führen. Dadurch ist ein schneller Abflug im Ernstfall möglich.
- Position Flugschule:  
Die Flugschule ist beim zentralen Haupteingang zwischen Wartungsbereich und Flugeinsatzstelle situiert. Die Flugschule ist von den anderen Bereichen getrennt und kann direkt von den Parkplätzen erreicht werden.
- Position Wartung:
  - Anordnung und Situierung der Räume:  
Der Wartungsbereich wurde so geplant, dass die Wartungsarbeiten lt. Norm EU VO 1321/14 Part M durchgeführt werden können. Bei der Planung der Anordnung der Räume wurde auf einen reibungslosen Arbeitsablauf und auf Kompaktheit geachtet. Alle Werkstätten und Büros sind so geplant, dass eine natürliche Belichtung und eine Sichtverbindung ins Freie vorhanden ist. Auf die erforderlichen Raumhöhen in den Hangars wurde geachtet. Der Waschhangar befindet sich zwischen dem Wartungshangar und der Flugeinsatzstelle. Eine Garage für Dienstfahrzeuge ist im südwestlichen Bereich des Gebäudes geplant.
  - Lager:  
Das Lager ist zutrittskontrolliert und darf somit nur von den zuständigen Lagerarbeitern betreten werden. Die Material- und Werkzeugausgabe erfolgt über ein Ausgabefenster mit direkter Verbindung in den Wartungshangar. Die Anlieferung diverser Ersatzteile erfolgt über die nordwestliche Seite des Gebäudes. Die Zufahrt der Sattelschlepper ist so geplant, dass die Fahrzeuge nicht auf das Vorfeld fahren können und der Flugverkehr daher nicht gestört ist. Ebenfalls wurde auf die Wendemöglichkeiten der Sattelschlepper Rücksicht genommen.
- Sicherheit:  
Die Anforderungen von Fluchtwegen wurde in der Planung berücksichtigt. Die drei unterschiedlichen Bereiche des Gebäudes sind zutrittskontrolliert.

- **Abgrenzung**

Damit keine fremden Personen auf das Vorfeld gelangen, wird ein Zaun als Abgrenzung aufgestellt. Im südlichen Bereich des neuen Hangars ist ein Zufahrtstor auf das Vorfeld geplant.

- **Landepplatz: Auslegung nach der ZFV 1972**

- Größe und Markierung:  
Mit einer Pistenlänge von 16,50 Metern wurden die Mindestmaße der Pistengrundlänge plus Höhenzuschlagsfaktor berücksichtigt. Die Höhe über Adria beträgt ca. 282 Meter über Adria, das ergibt bei 1% Zuschlag der Pistenlänge je 30 Meter Höhendifferenz bei einer Pistengrundlänge von 15 Meter 1,50 Meter Zuschlag, woraus sich eine tatsächliche Pistenlänge von 16,50 Meter ergibt. Die Piste wird von zwei 5 Meter breiten Sicherheitsstreifen in An- und Abflugrichtung sowie 5 Meter breiten Sicherheitsstreifen an den beiden anderen Seiten umgeben. Piste und Sicherheitsstreifen werden gem. ZFV 1972 markiert. Die Hubschrauberpiste wird mit einem 0,9 m breiten, ununterbrochenen Randstreifen markiert. Die

Mitte der Hubschrauberpiste wird mit einem gleichseitigen Dreieck nach dem Muster der Anlage 12 der ZFV 1972 markiert. Die Spitze des Dreiecks oberhalb des Buchstaben „H“ zeigt nach magnetisch Nord. Der Landeplatz ist für ein Gesamtgewicht bis zu 6 Tonnen ausgelegt.

- An- und Abflug:  
Der An- und Abflug erfolgt parallel zur Straße der Gendarmerie. Somit gibt es keine Überschneidungen der An- und Abflugflächen der Pisten 18/36 und der Piste 14/32 von Flugplatz Ost.  
Bei der Planung der An- und Abflugfläche wurde auf die Windrichtungen lt. der Windstatistik von „windfinder.com“ geachtet. Die Hauptwindrichtung ist in diesem Gebiet Nord-Nord-West. Die Hindernisfreiheit bei der An- und Abflugfläche von 10% sowie bei den Übergangflächen von 25% ist gegeben.
  - Anflugverfahren:  
Während der Betriebszeit des Militärs wird der Flugplatz Wr. Neustadt West vom Tower aus kontrolliert, in dieser Zeit muss bei An- und Abflügen auf die Landepiste der Flugeinsatzstelle der Funkkontakt mit dem Tower hergestellt werden. Außerhalb der Betriebszeiten des Militärs ist der Kontakt mit dem Flugplatzbetriebsleiter des Flugplatzes Wr. Neustadt West herzustellen. Außerhalb der Betriebszeiten des Militärs sowie der zivilen Nutzung des Flugplatzes Wr. Neustadt West hat die Kontrolle über den Flugplatzbetriebsleiter der Flugeinsatzstelle zu erfolgen. Die Ausrichtung der An- und Abflugflächen sowie des Anflugverfahrens wurde bereits mit Hr. Oberstleutnant Weninger (Flugplatzbetriebsleiter Militär) besprochen.
  - Befeuerung
    - Landepiste:  
Es werden insgesamt 16 Stück Perimeter-Unterflurfeuer außerhalb des 0,90 m Streifens der Landepiste platziert, um die Landefläche aus der Luft bei Nacht sichtbar zu machen. Für die Ausleuchtung der Piste sind 12 Stück LED-Überflurleuchten geplant, eine Ausleuchtung von mindestens 20 LUX wird somit sichergestellt.
    - Vorfeld:  
Flächenstrahler werden für die Beleuchtung des Vorfeldes inkl. der Abstellflächen eingesetzt, welche sich oberhalb der Hangartore befinden.
    - Rollweg:  
Der befestigte Rollweg wird entlang der Rollwegmittellinie mit Unterflurleuchten befeuert. Die unbefestigten Airtaxing-Wege werden mittels reflektierenden Schwebeflugwegmarkern gekennzeichnet.
    - Hindernis:  
Hindernisbefeuerungen sollen auf dem neuen und dem bestehenden Gebäuden lt. §93 der ZFV 1972 situiert werden, um die Gebäudegeometrien aus der Luft erkennen zu können.
    - Flugplatzleuchtfeuer:  
Ein Flugplatzleuchtfeuer wird am Dach im Bereich des Lagers situiert. So ist das Leuchtfeuer aus der Luft in jede Himmelsrichtung sichtbar und im Endanflug bzw. beim Absetzen auf den Abstellpositionen kann eine Blendung verhindert werden.
- Die Aktivierung der gesamten Befeuerung kann über Funk sowie vom Büro des Betriebsleiters erfolgen.
- Rollwege:  
Die Abstellflächen sind von der Landepiste über unbefestigte Airtaxing-Wege erreichbar. Ebenso gibt es einen befestigten Rollweg zum Vorfeld für Hubschrauber mit Rädern. Dieser Rollweg dient auch den Schneeräumfahrzeugen.
  - Abstellpositionen:  
Insgesamt gibt es sechs Abstellflächen, drei vor der Flugeinsatzstelle und drei vor dem Wartungsbetrieb. Die Kompensierscheibe (= Groundroundplatz) ist am südlichsten Abstellplatz vorgesehen, da Aufgrund der Lage ein störungsfreier Probelauf möglich ist. Die Abstellpositionen sind mit 15 x 15 m geplant. Beim Aufsetzen und beim Abheben befindet sich der gesamte Hubschrauber über befestigtem Boden.
  - Schienen und Plattform:  
Die drei Abstellplätze der Flugeinsatzstelle sind mit Schienen und Transportschlitten ausgestattet, diese ermöglichen das händische Ein- und Ausschleppen des Hubschraubers aus dem Hangar.
  - Vorfeld:

Der Abstand zwischen den Abstellpositionen und dem Hangar beträgt 25m. Somit ist bei Manipulation von Hubschraubern am Vorfeld ein ausreichender Sicherheitsabstand gegeben.

- Windsack:  
Der Windrichtungsanzeiger mit einer Befeuerung ist mittig am Hangardach platziert, somit ist der Windsack aus der Luft sowohl als auch von allen Abstellpositionen aus gut sichtbar. In diesem Bereich ist dieser von Luftverwirbelungen durch Hubschrauber geschützt. Durch die Montage am Dach ist der Windrichtungsanzeiger keinen Luftverwirbelungen ausgesetzt.
- Signalfeld:  
Das Signalfeld mit einer Größe von 9 x 9 m ist im südlichen Bereich des Flugplatzes vorgesehen. Mit dem Luftfahrtsachverständigen der NÖ Landesregierung wurde der Entwurf bereits abgestimmt.

- **Tankstelle**

- Tank:  
Aufgrund des Alters des bestehenden Tanks wird ein neuer unterirdischer Tank mit einem Fassungsvermögen von 30.000 Liter im Bereich des bestehenden Hangars eingebaut.
- Betankung der Hubschrauber:  
Eine zentrale Zapfsäule wird mittig vor dem Gebäude platziert. Um an den Abstellpositionen der 3 Einsatzhubschrauber tanken zu können, werden direkt an den Abstellflächen ebenerdige Domschächte errichtet. In diesen Domschächten ist eine Schlauchtrommel mit Zapfpistole und ein Bedienfeld untergebracht. Die Versorgung erfolgt über die zentrale Zapfsäule, welche auch direkt für Betankungen genutzt werden kann. Ein gleichzeitiger Tankvorgang von 4 Hubschraubern wird somit ermöglicht.  
Die Domschächte werden ebenerdig montiert, damit im geschlossenen Zustand kein Hindernis entsteht. Zusätzlich wird bei der zentralen Zapfsäule eine Abstellposition für die Betankung von fremden Hubschraubern eingerichtet.
- Tank:  
Aufgrund des Alters des bestehenden Tanks wird ein neuer unterirdischer Tank mit einem Fassungsvermögen von 30.000 Liter im Bereich des bestehenden Hangars eingebaut. Die Befüllung des Tanks ist über eine Fernfüllstation im Bereich des bestehenden Hangars geplant. Somit ist eine Befüllung außerhalb des Vorfeldes gegeben.
- Die Abstellpositionen, an welchen getankt werden kann, werden über Rigole und einem Mineralölabscheider entwässert.
- Die Sicherheitsabstände der Tankanlage zu den Gebäuden (min. 5m) entsprechen den Vorschriften der VBF bzw. der VEXAT.

- **Tore**

- Wartung:  
Beim Wartungshangar werden händisch öffnbare Schiebetore mit integrierten Fluchttüren eingebaut. Bis zu einer Höhe von ca. 3m werden die Tore verglast, damit eine natürliche Belichtung und eine Sichtverbindung ins Freie gegeben ist. Im oberen Bereich werden durchscheinende Fiberglaselemente (Lichttransmission ca. 55%) eingesetzt, diese sind somit lichtdurchlässig, bieten aber einen Sonnenschutz.
- Flugeinsatzstelle:  
Bei der Flugeinsatzstelle sind elektrisch öffnbare Hubgliedertore geplant. Die Elemente bestehen aus Steg-Doppelplatten aus Fiberglas gleich den Schiebetoren. Neben den guten Wärmedämmwerten bietet das Tor somit auch eine Belichtungsfläche.
- Beim Entwurf wurden Tore von der Firma Butzbach gewählt.

- **Konstruktion**

- Es ist daran gedacht, die tragenden Wände in Stahlbeton (Fertigteile), die Bürogeschossdecken, Werkstätendecken ebenfalls in Stahlbeton (Fertigteil), die Tragkonstruktionen der Hangar in Stahlfachwerksträgern (Fertigteilsysteme), zu errichten. Die Dacheindeckung und Wandverkleidungen werden in vorgehängten Trapezblechkonstruktionen bzw. mit Sandwichelementen, wärme gedämmt, industriell vorgefertigt, ausgeführt, die Fundamentierung erfolgt in Einzel- bzw. Streifenfundamenten. In den Erdgeschossbereichen, Werkstätten, Lager, Hangar, werden Monolithplatten als Fussbodenkonstruktion hergestellt.  
In den Bürogeschossen schwimmender Estrich.