

Airport City

Eine Legende entsteht

Von BlueGenie1974

Kapitel 2: Der Beginn der Baumaßnahmen

Der Beginn der Baumaßnahmen

Und wie Kyle Hathaway angekündigt hatte, rollten zwei Tage nach dem Treffen zwischen ihm und Dirk Pitt, dem Leiter des Sky City International Airport, die Bautrupps an. 4 Trupps bestehend aus 3 Baggern, 3 Bulldozern, einem Kran und 6 Muldenkippern. Die Bulldozer rissen die Grasnarbe auf und die Bagger hoben Gruben von unterschiedlicher Größe und Tiefe aus. Die erste Grube hatte eine Fläche von 660 m², die beiden nächsten hatten eine Fläche von 987 m², danach wurden 4 Gruben mit einer Fläche von 1.800 m² ausgehoben. Anschließend hoben die Bautrupps zwei Gruben mit einer Fläche von 2.700 m². Danach kamen noch einmal 14 Gruben mit einer Fläche von 8.500 m². Die Gruben waren zwischen 15 und 25 Meter tief.

Am späten Vormittag um 11:45 Uhr landete Kyle Hathaway in Sky City. Wie immer wurde er von seiner Golden-Retriever-Hündin Gina und seinem persönlichen Sekretär Gene Simmons begleitet. Auf diesem Flug war jedoch noch jemand dabei. Ein Mann und eine Frau. Dirk Pitt wartete bereits auf dem Flugfeld. „Schönen guten Tag Mr. Hathaway. Freut mich Sie wiederzusehen.“ „Ich freue mich auch. Darf ich Ihnen meine Begleiter vorstellen? Dies ist Mr. Bronson Barnard. Er ist Statiker von Beruf und soll die Beschaffenheit des Bodens prüfen. Nicht das am Ende eine Concorde oder eine TU-144 im Hangar steht und selbiger zusammenbricht. Außerdem ist es seine Aufgabe die Sicherheit der Fundamente zu prüfen. Nicht dass die Hangars am Ende nicht mehr an Ort und Stelle stehen. Und dies Ms. Daena Hernandez. Sie ist die Architektin und wird die Gebäude entwerfen. Sie ist übrigens die erste Einwohnerin von Sky City.“

Diese Ankündigung haute Dirk Pitt voll aus den Fundamenten. „Ich finde, wir sollten mit der Arbeit anfangen. Je weniger Zeit wir vergeuden, umso besser.“, ließ sich die Architektin vernehmen. „Wir haben kein Hotel, in dem Sie übernachten können.“ „Machen Sie sich keine Sorgen. Ich habe für alle Fälle mein Zelt mitgebracht.“ „Na ob das eine gute Idee ist? Ich würde vorschlagen, Sie und Mr. Barnard beziehen ihre Quartiere erst mal in den leerstehenden Geschäftsräumen im Terminal. Dort ist es sicherer, als hier draußen.“ „Einverstanden.“

Nachdem der Statiker sein Quartier bezogen hatte, machte er sich gleich an die Arbeit. Zuerst nahm Bronson Barnard einige Bodenproben und analysierte sie. Nach

zwei Stunden, die manchem wie eine Ewigkeit vorkamen, präsentierte Mr. Barnard seine Ergebnisse. „Der Boden ist perfekt. Auch die Tiefe der Gruben ist in Ordnung. Die Fundamente können gegründet werden.“ Die Kräne ließen die ersten Segmente in die Gruben. 13 Stützpfeiler aus massivem Stahl wurden an den Rändern der Gruben in den Erdboden getrieben. Bei den größeren Hangars waren es 20 bis 30 Pfeiler. Als nächstes folgten massive Stahlgitter, um die Zugfestigkeit des Fundaments zu verbessern. Danach wurden die Gruben mit Beton gefüllt.

Und während der Zement aushärtete, saß Daena Hernandez im internationalen Bereich und designte an ihrem Zeichenbrett die Hangars. Nach drei Tagen Wartezeit war der Beton fertig ausgehärtet. Auch die Entwürfe für die Hangars waren fertig. Für die kleine Flugzeughalle hatten sich Dirk Pitt und Kyle Hathaway für einen Entwurf der Architektin entschieden, der Platz für sechs zweimotorige Propellerflugzeuge bot. Das Gebäude an sich war quadratisch doch die Tore des Hangars erinnerten an die alten Luftschiffhallen der 30er Jahre. Auf dem Dach sollte ein Sockel aus vier massiven Marmorquadern angebracht werden, auf dem ein umgedrehter Flugzeugflügel aus schwarzem Marmor aufsitzen sollte. Doch bis zum Beginn des Baus verging noch eine Woche, denn die notwendigen Genehmigungen für den Bau lagen noch nicht vor.

Doch am Freitag den 11.10.2013 kam dann endlich das Ok aus Sacramento. Ein Kran brachte zunächst eine Seitenwand mit drei Öffnungen, die fast bis zum Rand der Wand reichten. Die Wand wurde mit Stahlseilen gehalten, bis die Rückwand kam. Kaum war die Wand an Ort und Stelle, wurden die beiden Segmente miteinander verbunden. Dann kam die zweite 01

Seitenwand, die mit der Ersten baugleich war. Auch hier wurden die Rück- und die Seitenwand miteinander verbunden. Doch bevor die Arbeiten weitergehen konnten, musste erst wieder der Zement aushärten, was wieder drei Tage dauerte. Am Morgen des 14. Oktober 2013 ging es dann weiter. Die Bauarbeiter bereiteten alles vor um das Flachdach auf den Torso der Flugzeughalle zu platzieren. Ganz langsam hob der Kranführer die tonnenschwere Betonplatte an und bugsierte sie an ihren Bestimmungsort. Die Kollegen verbanden das Dach mit dem Torso. Damit war die Halle eigentlich so gut wie fertig. Doch es fehlten noch die Tore.

Ein Team fräste eine Spalte in den Beton und montierte Führungsschienen, die im Halbkreis um das Gebäude herumliefen. Doch das Dach sah an der Front etwas eigenartig aus. Es wölbte sich nach oben. Doch dies musste so sein, wegen der Hangar-Tore, die bei einer Spezialfirma in Long Beach gefertigt werden mussten. Eine ganze Woche dauerte es, bis die riesigen Tore geliefert werden konnten.

Und noch mal 4 Tage vergingen, bis die beiden Spezialkräne vor Ort waren, die nötig wurden, weil die herkömmlichen Baukräne für dieses Gewicht keine Zulassung besaßen. Erst kurz vor dem Ernte-Dank-Fest war die erste Flugzeughalle fertig. Am Tag vor Thanks Giving wurden die Fenster eingebaut und die ganzen Kabelstränge für die gesamte Elektronik verlegt. Erst am Vorabend des Ernte-Dank-Festes, war die Halle betriebsbereit. Doch auch bei den anderen Hangars ging es nicht so schnell.

Zuerst kamen die großen Hallen für die Jumbos und die großen Maschinen Typ Airbus A380 und Airbus A350. Diese wurden nach zwei verschiedenen Entwürfen von Daena

Hernandez gebaut. Für die Jumbohalle hatte sich die Kolumbianerin eine Stahl-Glas-Konstruktion ausgearbeitet. Die Konstruktion beschrieb einen Halbkreis und bestand aus 10 entsprechenden Segmenten, die in Reihe angeordnet waren. Die einzelnen Segmente waren durch mehrere Stahlstreben verbunden, die in Querrichtung verliefen.

Das Gerüst stand bereits, als der nächste Rückschlag kam. Ein erbitterter Gegner von Kyle Hathaway hatte bei einem Gericht in San Diego einen vorläufigen Baustopp erwirkt. Es behauptete, es sei zu prüfen, ob die Baugenehmigungen überhaupt rechtens seien. Wegen dieser Angelegenheit verstrich ein ganzer Monat, ehe der Baustopp aufgehoben wurde. Danach wurden die Fenster eingebaut und die Kabelstränge für die Elektronik und für die Beleuchtung verlegt. Die Lampen wurden montiert und die Markierungen für die Parkpositionen in der Halle aufgemalt. Da synchron gearbeitet wurde, waren bald die Hallen für die Jumbos betriebsbereit.

Als nächstes kamen die Hallen für die Airbus-Maschinen. Hier hatte sich Daena Hernandez was ganz besonderes einfallen lassen. Die Hallen sahen dem Airrail-Center in Frankfurt am Main sehr ähnlich waren aber breiter und auch wuchtiger. Zusätzlich waren zur weiteren Stabilisierung auf jeder Seite 10 Stahlpfeiler mit einem Durchmesser von 80 m2 vorgesehen.

Der Bau begann am 14.11. um 9:40 Uhr Ortszeit. Zuerst hob ein Kran die Vorderseite an ihren Platz. Ein weiterer Kran brachte die rechte Seitenwand und passte sie ein, ehe die Arbeiter die beiden Segmente miteinander verbanden. Danach kam die linke Seitenwand an die Reihe, die nun ebenfalls mit der Vorderseite verbunden wurde. Danach kam die Rückwand an die Reihe. Und kaum waren die Wände miteinander verbunden wurden auf beiden Seiten im Abstand von 5 cm und in einem Winkel von 85 Grad die 10 Stützpfeiler. Und kaum waren die Pfeiler mit den Wänden verschraubt kam das erste der drei Dachsegmente. Danach kam das zweite Segment und zum Schluss das dritte. Die offen stehenden Fugen wurden mit Fugendichter geschlossen.

Den ganzen Tag schufteten die Bauarbeiter wie verrückt. Und am Abend waren die Hallen so gut wie fertig. Lediglich die Fenster und die elektrischen Anlagen fehlten noch. Doch es war nicht mehr hell genug um die Bauarbeiten fortsetzen zu können. 02 Doch bereits am nächsten Morgen rückten die Bautrupps erneut an. Die Scheiben wurden eingepasst und mit Dichtmasse abgedichtet. Dann wurden die Kabel für die elektrischen Anlagen und die Lampen verlegt, die Lampen montiert und die Tore angebracht. Am frühen Vormittag waren die Hallen betriebsbereit. Doch damit war die erste Phase der Baumaßnahmen aber noch nicht abgeschlossen. Es fehlten noch sämtliche Hangars.

Kyle Hathaway und Dirk Pitt saßen in der VIP-Lounge des Terminals und berieten sich. Auf einem Cafetisch lag eine Zeichnung des Flughafens. „Das sieht doch bis jetzt ganz gut aus. Hier drüben haben wir die Hallen für die Airbus-Flugzeuge und die Jumbos. Hier die Halle für die kleineren Flugzeuge.“ Dirk zeigte auf einen Bereich der ein Stück weiter südwestlich lag. „Da sind doch die Fundamente für die Turboprop-Hallen.“, sagte er. „Genau. Wir können sie gerne in Angriff nehmen. Oder wir bauen die Hangars für die Jets.“ „Kümmern wir uns um die Turboprops.“ „Wie Sie meinen Dirk. Es ist Ihr Flughafen.“

Nach der Mittagspause gingen die Arbeiten weiter. Für die beiden Turboprop-Hallen hatten sich Kyle Hathaway und Dirk Pitt für einen anderen der vielen Entwürfe von Daena Hernandez entschieden. Dieser Entwurf war dem Washingtoner Hauptbahnhof der Union Station nachempfunden. Doch sowohl Kyle Hathaway als auch Dirk Pitt verwarfen diese Idee wieder. Stattdessen entschieden sie sich für einen Entwurf, der als Vorbild das neue Terminal 3 auf dem Haneda-Flughafen von Tokio hatte. Der Hauptkomplex bestand aus einer Stahl-Glas-Konstruktion, die von einer Säulenreihe mit einer Dachkonstruktion getragen wurde, die wie ein umgedrehter Flugzeugflügel aussah.

Als erstes begannen die Bautrupps mit der Errichtung der Säulenreihe und der Dachkonstruktion. Doch dann war erst mal wieder warten angesagt. Es dauerte bis zum späten Abend bis alles soweit ausgetrocknet war, dass man weiter arbeiten konnte. Doch da begann die Sonne bereits unterzugehen. Die Trupps schafften es gerade noch die jeweilige Stirnseite auf der Dachkonstruktion der Säulenreihe zu platzieren und miteinander zu verbinden. Dann war Feierabend.

Doch am nächsten Morgen war um 7:00 Uhr wieder die Nacht rum. Die Bauarbeiter holten die beiden Stahlrahmen für die jeweils linke Hallenseite. Die Kranführer der beiden Kräne brachten die beiden Rahmen in Position, dann wurden diese mit der Stirnseite der Halle verschweißt. Danach kam die rechte Seite dran. Doch aufgrund der Tatsache, dass diese Seite auf dem Dach der Säulenreihe errichtet wurde, war sie viel kürzer als die linke Hallenhälfte. Danach kam die Rückwand an die Reihe. Als letztes wurden das Dach und die Hallentore angebracht. Die Kabel und die Lampen wurden verlegt und die Park-Markierungen aufgemalt. Um die Mittagszeit standen die beiden Turboprop-Hallen und waren betriebsbereit.

Auch die anderen Hangars waren bald fertig. Und mit dem Bau der beiden Hallen für die Concorde und die TU144 war die erste Phase der Baumaßnahmen abgeschlossen. Doch es sollte bald weitergehen.