

AUSFAHRBARER SPIRALFÖRDERER FLUGGEPÄCKVERLADUNG

cADP

PROBLEMSTELLUNG_

Nachdem die Gepäckstücke die Sicherheitskontrollen durchlaufen haben, müssen diese am Ende der Transportbänder von sogenannten Baggage-Handlern von Hand auf Gepäckwagen oder Container verladen werden. Mit einer Zugmaschine werden mehrere Gepäckwagen oder Container zum parkenden Flugzeug auf das Vorfeld gefahren. Hier werden die Container mit Hebebühnen in den Flugzeugrumpf gehoben und verstaut. Bei kleineren Maschinen wie der Boeing 737 oder dem Canadair Jet passen keine Container in den Flugzeugrumpf. Was bei größeren

Maschinen zum Teil passiert, muss hier für die gesamte Fracht gemacht werden: Die Koffer müssen alle einzeln per Hand ver- und auch wieder entladen werden. Im sogenannten „Belly“ des Flugzeuges ist kaum Platz und im Sommer kann es dort sehr heiß werden. Ein Baggage-Handler verlädt am Frankfurter Flughafen ca. 1200 bis 1500 Koffer pro Tag. Bei einem geschätzten Durchschnittsgewicht von 30 kg ergibt das ein Gewicht von bis zu 4,5 Tonnen pro Tag, was eine enorme körperliche Belastung darstellt.

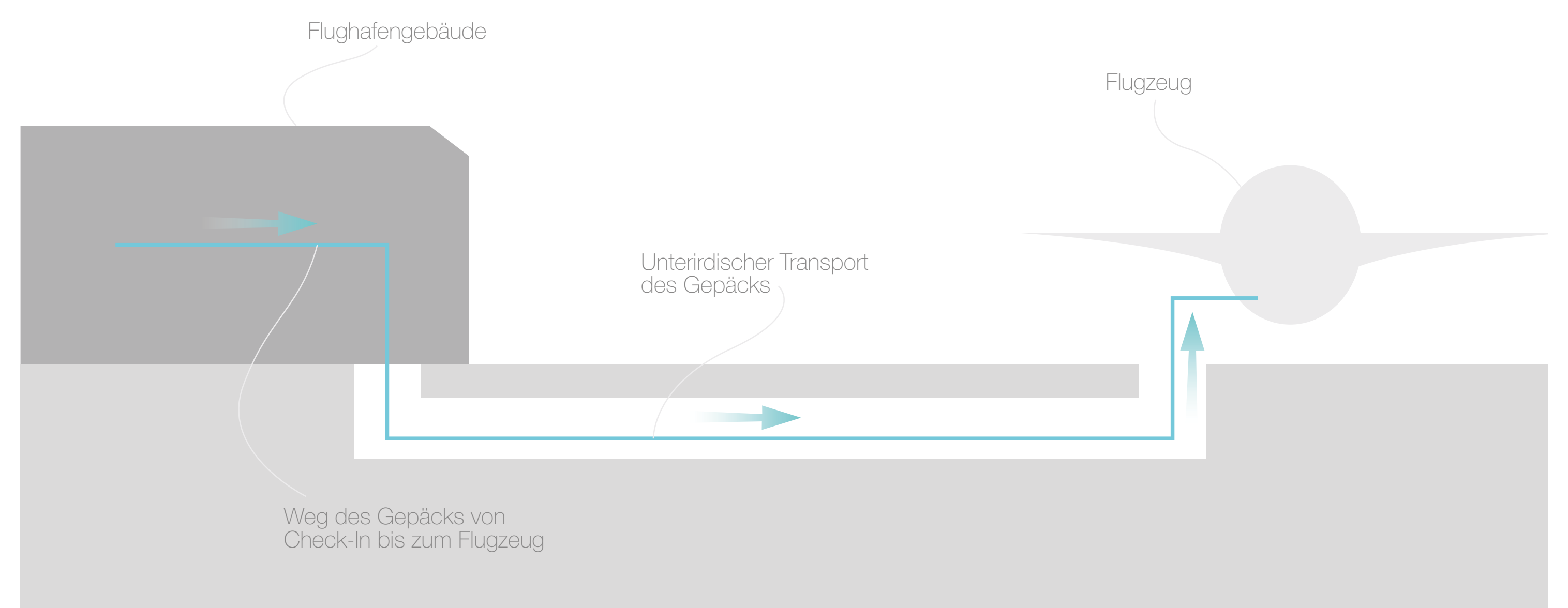
ZUKUNFTSSZENARIO_

In Zukunft soll die Gepäckverladung am Flughafen mit Hilfe eines unterirdischen Logistiknetzes optimiert werden. Das Gepäck wird unterirdisch von der Flughafenhalle bis zu den einzelnen Flugzeugpositionen transportiert.

ermöglicht einen schnelleren Gepäcktransport. Außerdem verringert sich die Anzahl an verspätetem Gepäck und die körperliche Arbeit des Flughafenpersonals entfällt.

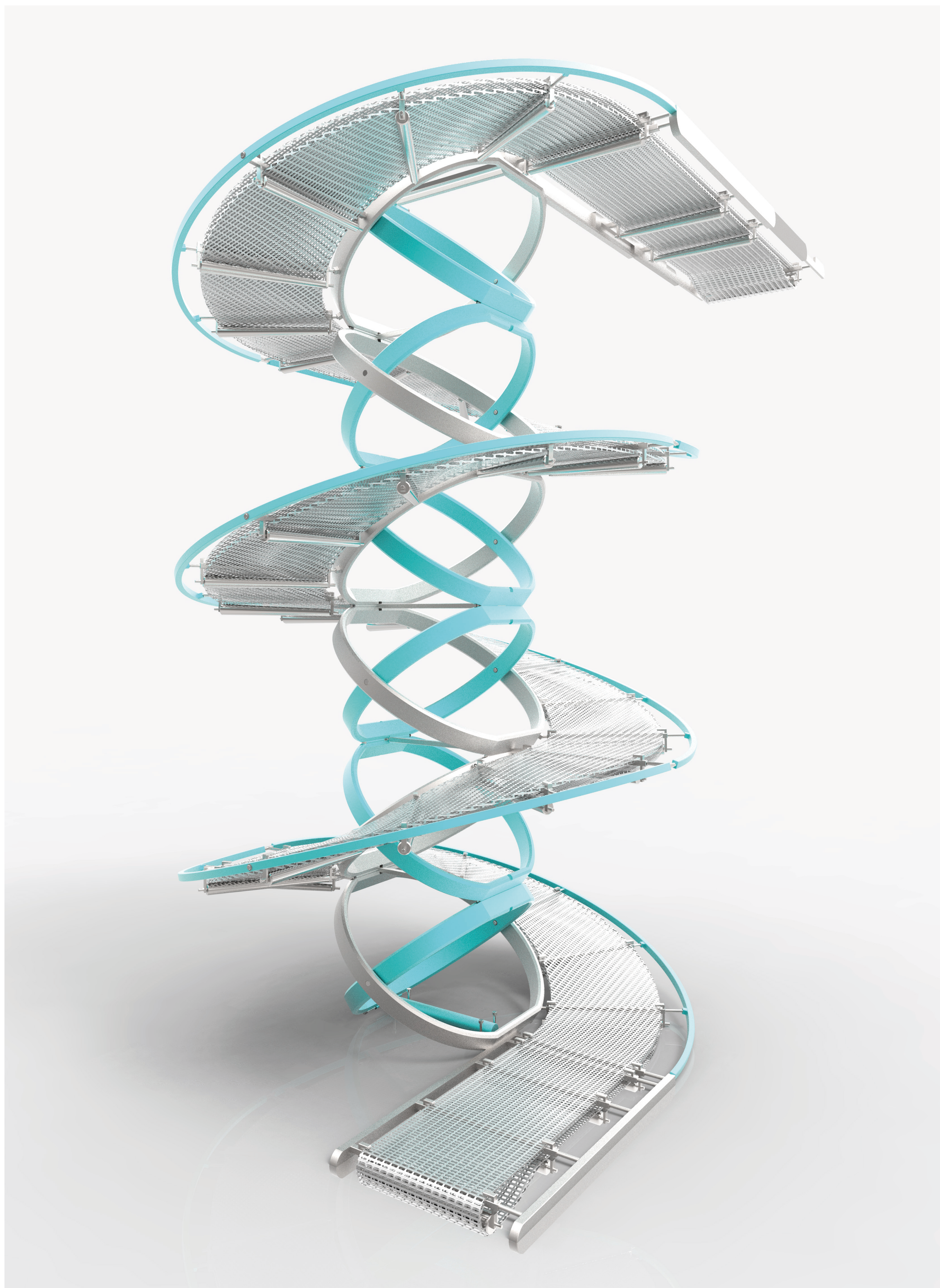
An der Flugzeugposition angekommen, wird das Gepäck aus dem Boden heraus zur Flugzeugladeluke befördert. Der gesamte Prozess ist automatisiert und

Der ausfahrbare Spiralförderer ist Teil dieser neuen Gepäckverladung in der Zukunft. Das Produkt befördert das Gepäck aus dem Boden heraus in den Rumpf des Flugzeuges.

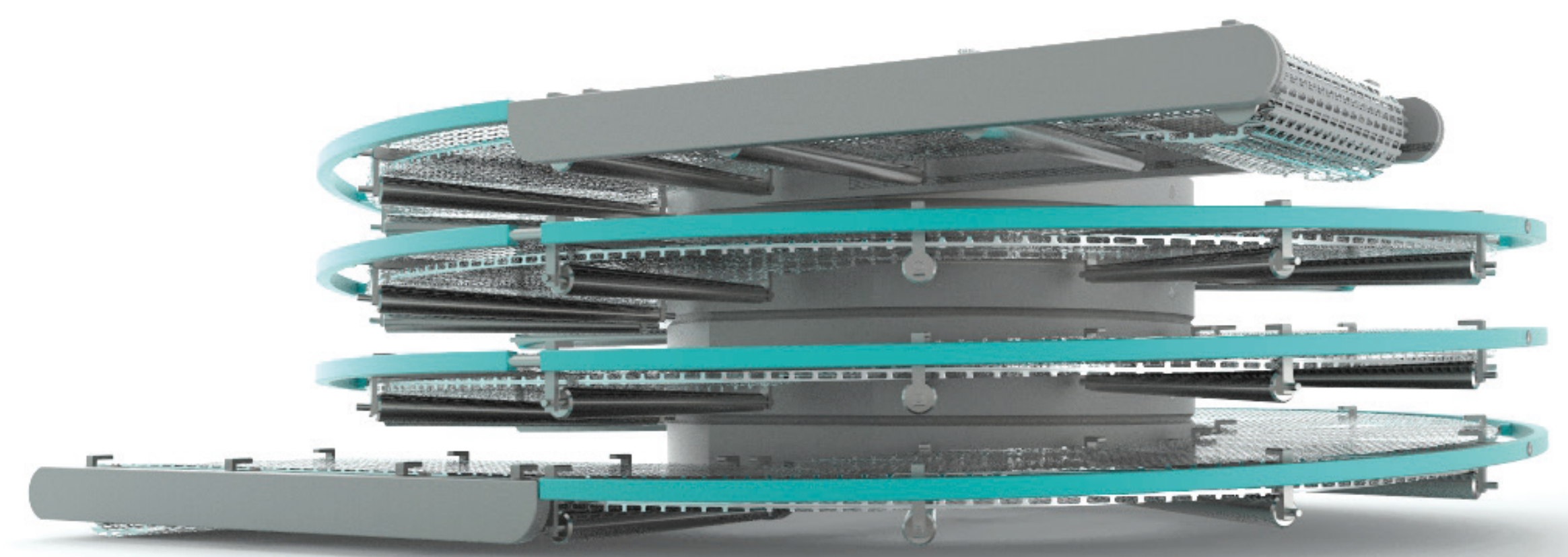


KONZEPT_

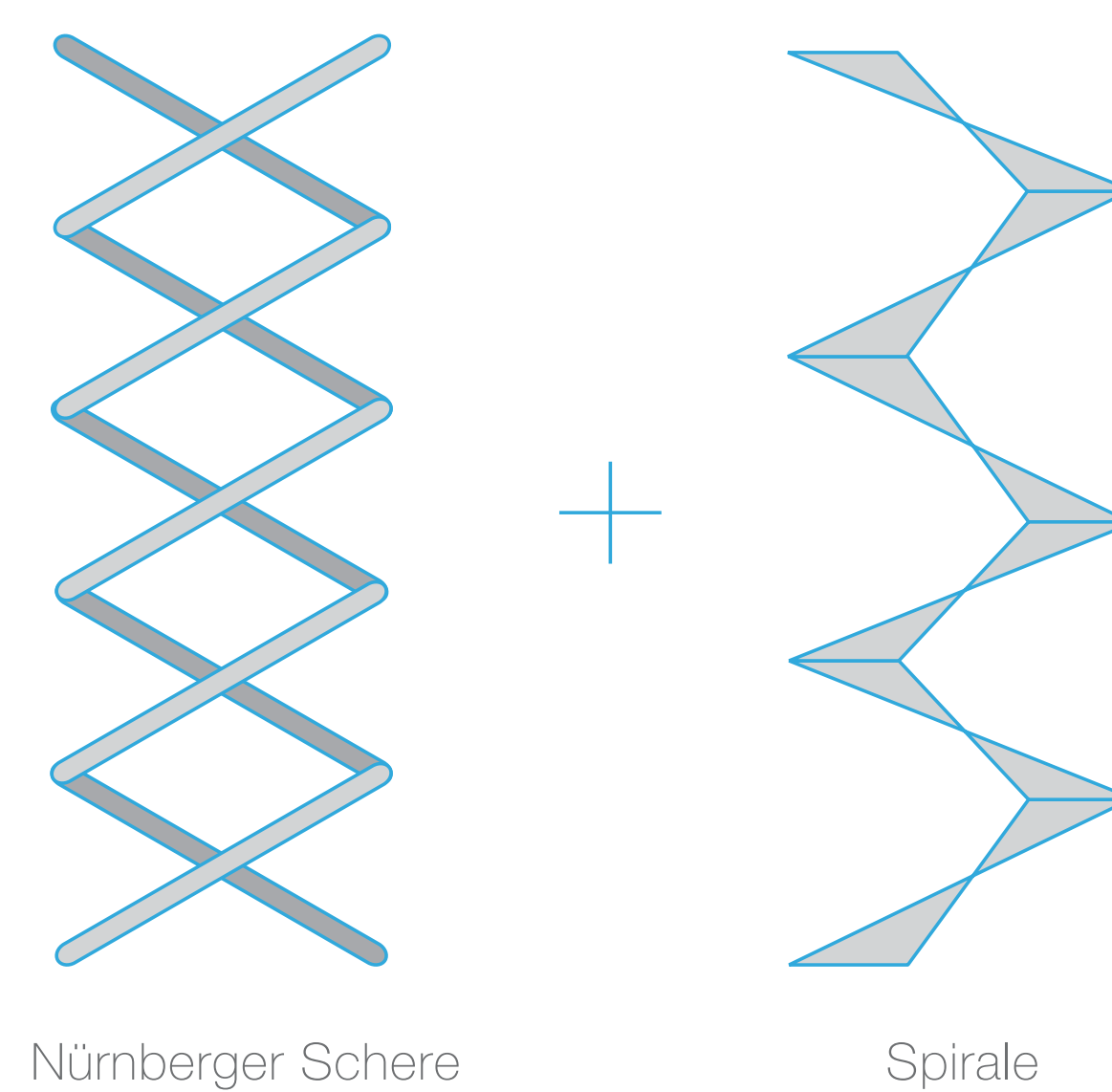
AUSGEFAHREN



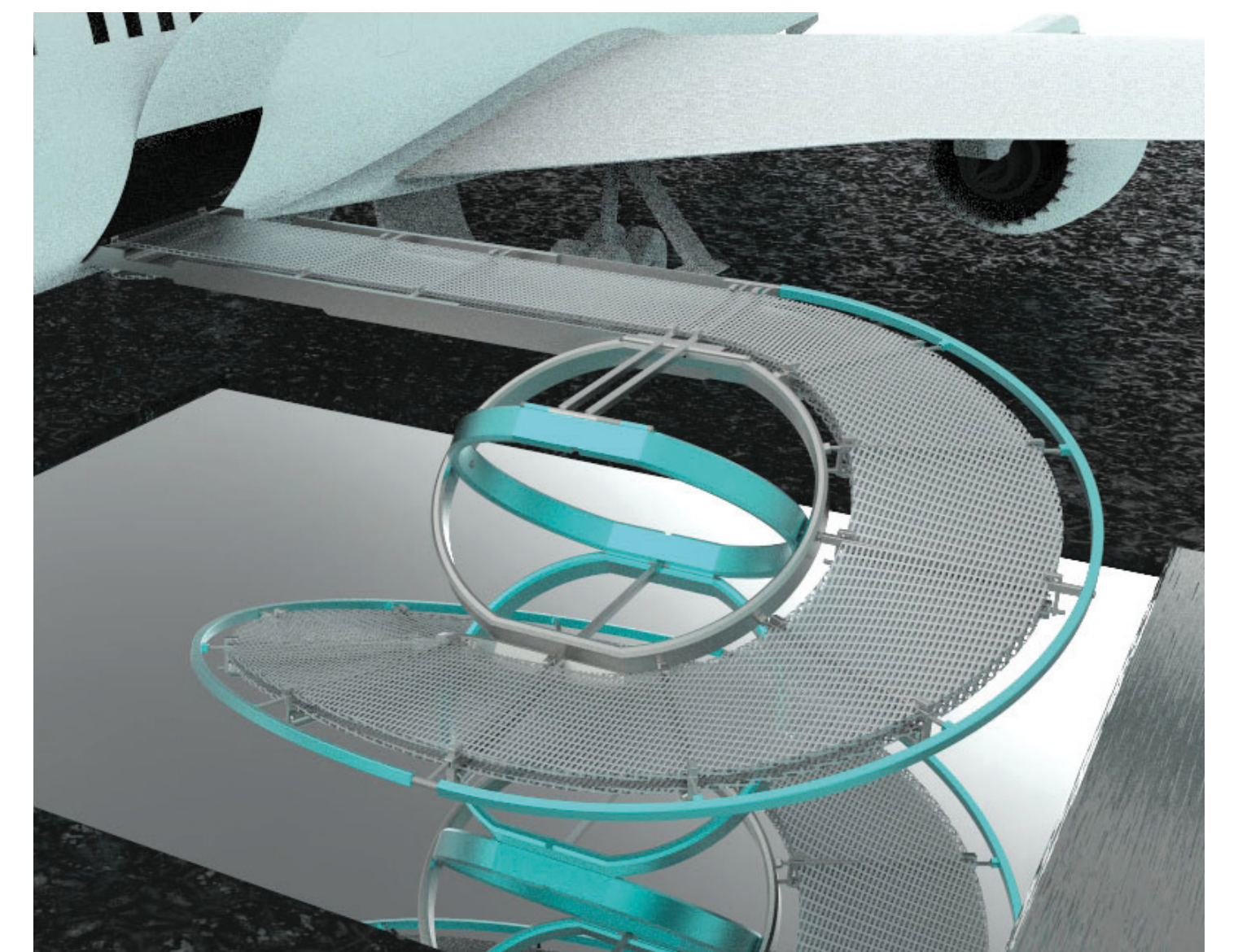
EINGEFAHREN



AUFBAU



BRÜCKE



ANWENDUNG

