



Arbeit oder Ferien ?

Da mir im vergangenen Herbst zwischen der Maturitätsprüfung und den Festtagen zehn Wochen frei blieben, begann ich mich nach einem geeigneten Job umzusehen. Ich stiess auch bald auf ein Inserat der Swissair, welche Arbeitskräfte für den Beladungsdienst suchte. Bereits eine Woche später war der Vertrag abgeschlossen, und so reiste ich denn am 2. Oktober mit der Balair-Friendship erwartungsvoll nach Genf.

Am darauffolgenden Morgen wurde ich vorerst einmal eingekleidet, und dann ging's ohne lange Umschweife hinaus auf den Tarmac, wo eine Metropolitan und einige Karren Gepäck, Post und Fracht warteten. Der Chef der Equipe, welcher ich zugeteilt worden war, beorderte mich in den hinteren Frachtraum hinauf. Das Förderband sprang an und schob mir alsbald mehr Gegenstände vor die Füsse, als ich bewältigen konnte. Schliesslich war jedoch alles verstaut; der Chef stieg zu mir herauf und zeigte mir, wie man vorerst das Netz befestigt und dann das Tor schliesst. Unterdessen waren die Passagiere einge-

stiegen. Die Equipe, welche die Maschine beladen hat, besorgt ebenfalls die Abfertigung. Der Chef stellt sich links vor die Maschine, um sich mit dem Kapitän in der "Fingersprache" verständigen zu können (bei den Jets besteht jedoch eine Gegensprechanlage). Einer der Arbeiter geht an den Stecker der "Génératrice" (Aggregat zur Transformierung oder Herstellung von elektrischer Energie, selbstfahrend), einer wartet mit dem Feuerlöscher beim rechten Motor der Metropolitan, und einer stellt sich zum Bugfahrwerk, um die Bremsklötze wegzuziehen. Der rechte Motor wird gestartet, Treppe hochgezogen, Génératrice weg (denn nun produziert ja der bereits laufende Motor die benötigte Energie), linker Motor an, Bremsklötze weg - die Metropolitan rollt davon; doch bereits erwartete uns eine anrollende Caravelle der Air France. Bremsklötze hin, Génératrice heranfahren, anschliessen und einschalten (nun können die Triebwerke abgestellt werden), Treppe anrollen. Nach diesen Vorkehren geht man unter der Maschine durch und

Eine Il-18 der Air Guinée vor dem neuen Abfertigungsgebäude von Genf - Cointrin



öffnet die Frachtluken (bei der Caravelle je eine vor und hinter dem Flügel). Daneben bestehen in den meisten Caravelles noch zwei Frachtabteile gleich neben der hinteren Treppe. Die unteren Räume sind relativ niedrig, man kann nur sitzend oder liegend arbeiten. Beim Beladen muss der zur Verfügung stehende Raum optimal ausgenutzt werden. Wenn man also sieht, dass ein Koffer noch gerade knapp unter der Decke Platz finden dürfte, und er sich dennoch weigert, dies zu tun, legt man sich eben auf den Rücken und geht mit den Füßen ans Werk. Ich weiss seither, weshalb die starken Flugkoffer so gut verkauft werden... Was man auch immer schätzt, sind unverschlossene Koffer; sie lieben es nicht, geworfen zu werden, sie springen auf und verstreuen ihren Inhalt im besten Fall nur gerade im Frachtraum.



Abfertigung einer Boeing 727 der Iran Air

Aus "Arrivées" und "Départs" bestand also meine Arbeit - wie vielseitig war sie aber! Einmal die Flugzeugtypen und Ausrüstungen. Von den Lagerhäusern der DC-8 und der Boeing 707/720 bis zu den Mini-Frachträumen der Viscount gibt es alle Abstufungen. Apropos Frachträume: die beiden Engländer Comet und Trident sind gefürchtete Flugzeuge. Die Comet besitzt zwei winzige Luken direkt unter dem Rumpf. Man muss also die Fracht senkrecht nach oben und dann auf die Seite stemmen. Dann kann man in ihren Frachträumen nur liegen, und der Boden ist mit parallellaufenden, drei Zentimeter hohen Schienen verstärkt - eine reizende Angelegenheit! Bei der Trident geht es wohl etwas besser; der Boden ist flach, dafür gibt es aber mengenweise aufgerissene Bodenbleche, an welchen man sich in der Eile ganz schön verletzen kann.



Geschäftsflugzeug Grumman Gulfstream

Auch die Vielfalt der Fracht trug dazu bei, die Arbeit für mich spannend zu gestalten: Ratten, Erbsen, Trauben und Papageien, Flugzeugpneus, zentnerweise Gold, Pumas, Säрге, Perlen usw. Während einiger Wochen wurde es zur Tradition, dass SR 373, die Coronado aus Athen, am Samstag mit vollgepfropften Frachträumen ankam: Hunderte von kleinen Schachteln mit Gemüse aus Zypern, Destination England. Bis diese jeweils ausgeladen waren, hätte die Coronado schon wieder starten sollen.

Mitleid hatte ich mit den Fröschen. Ja, lieber Leser, Sie haben richtig gelesen; es werden nämlich nicht die Froschschenkel allein, sondern die lebendigen Tiere importiert. Sie reisen in besonders ausgerüsteten Kistchen. Soweit ist der Transport einwandfrei. Leider findet man aber immer wieder Transportarbeiter, welche das Wort "Sorgfalt" nicht kennen. Das Resultat sind dann aufgesprungene Deckel und entflozene Frösche; diese



Mystère 20, in den USA Fan Jet Falcon genannt

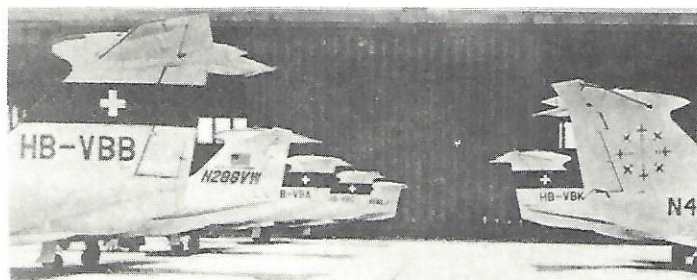
sitzen verlassen auf dem Beton oder, noch schlimmer, suchen sich im Dunkeln unter den Fahrwerken zu verstecken. Einfangen? Sie grollen und machen einen Riesensatz vorwärts, um sich in Sicherheit zu bringen.

Nach sechs Wochen wurde ich zur Equipe der Kabinenreiner versetzt, da dort die Armee die halbe Belegschaft in den WK einberufen hatte. Ich bedauerte die Umteilung vorerst, war dann aber angenehm überrascht, auch hier ein vielseitiges Arbeitsgebiet vorzufinden. Es müssen alle landenden Maschinen (ohne TWA) "gemacht" werden, d.h. Aschenbecher leeren, Sitzgurten ordnen, Lehnen geradestellen und staubsaugen. Dabei lernte ich das Interieur der Maschinen näher kennen. Zu dieser Arbeit stand mir meist ein eigener Traktor zur Verfügung, was natürlich kurze Fotoausflüge zwischen zwei Maschinen sehr vereinfachte.

Und damit wäre ich beim Fotografieren angelangt. Was mir da während zehn Wochen nicht alles vor's Objektiv kam! Mein Register nennt fast jeden Tag Interessantes: Skyvan, Il-18 und An-24 der Air Guinée, etliche Mystère 20, Porters, Gulfstreams, DC-8 der Seaboard World, Convaire 640, Jet Star usw.

Ich möchte die Arbeit auf dem Flughafen nicht dauernd ausüben. Für Semesterferien ist sie aber genau das, was ich mir gewünscht habe.

Text und Bilder: M. Bütikofer



Genf - Europa-Stützpunkt der Lear-Jets

Genève - Cointrin

HV - Nicht überall werden die heute unbedingt notwendigen Vergrößerungsarbeiten so langsam vorangetrieben, wie leider auf dem Flughafen Basels. Der Genfer Flughafen stellt ein gutes Beispiel dar, denn dieser hält mit der raschen Entwicklung der Luftfahrt schritt.

Die Entwicklungsgeschichte dieses Flughafens, der dank seiner Lage im Zentrum Westeuropas eine wichtige Stellung im europäischen Liniennetz einnimmt, soll hier kurz geschildert werden.

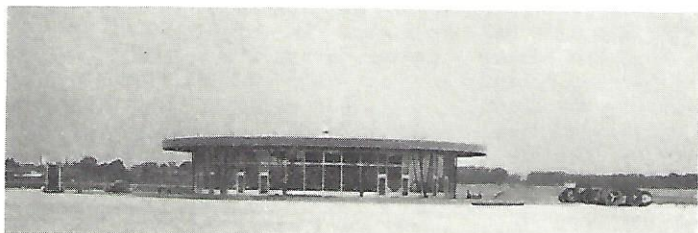
Der erste "Aérogare" auf dem Fluggelände von Cointrin entstand im Jahre 1922. Die erste Betonpiste wurde 1937 fertiggestellt, deren Länge damals 405 Meter und die Breite 21 Meter betrug. Dies genügte für die seinerzeit-

tigen Verhältnisse natürlich vollauf. Während des zweiten Weltkriegs, als der zivile Luftverkehr eingestellt war, bauten die Genfer Behörden den Flughafen aus, um für die Zukunft gerüstet zu sein. Am Ende des Krieges war Genève-Cointrin bereit, einen Platz im interkontinentalen Luftverkehr einzunehmen. Im Jahre 1946 landeten die ersten Langstreckenverkehrsflugzeuge der TWA vom Typ Lockheed "Constellation". Am 2. Mai 1947 folgten diejenigen der SWISSAIR mit Douglas DC-4, die damals den regelmässigen Linienverkehr nach den USA eröffneten.



Genf - Cointrin vor dem Beginn des Strahl-Luftverkehrs

1949 hatte Genf einen Flughafen zur Verfügung, der eine jährliche Passagierabfertigung von 300 000 Personen bewältigen konnte. Diese Zahl wurde aber bereits 1953 überschritten, als man 360 000 Passagiere zählte. 1956 waren es sogar mehr als 500 000 Flugreisende und 1961 wurde erstmals die Millionengrenze überschritten! Als man Ende 1963 feststellen konnte, dass pro Tag durchschnittlich 3 500 Passagiere abgefertigt werden mussten, gestanden sogar die ärgsten Zweifler, (die gibt es auch dort) dass die Flughafendirektion den richtigen Weg eingeschlagen hatte, als sie sich im Jahre 1958 mit dem Weiterausbau des Flughafens zu beschäftigen begann. (Dies war im gleichen Jahr, in dem in Basel ursprünglich mit dem Ausbau begonnen werden sollte).



Eines der drei Satelliten-Abfertigungsgebäude

Die Einführung der Düsenverkehrsflugzeuge erforderte längere Landebahnen, weshalb beschlossen wurde, vorerst die Piste auf 3 900 Meter zu verlängern. Dann folgte der Bau eines neuen Abfertigungsgebäudes, das in der Lage sein wird, jährlich rund 5 Millionen Passagiere abzufertigen. Heute steht dieses architektonisch sehr ansprechende Gebäude bereits. Auf dem Flughafen wurden drei kreisrunde Satelliten errichtet, welche durch unterirdische Gänge erreicht werden können. Da die jetzige alte Anlage während dem Spitzenverkehr bereits zu klein ist, wird der neue Flughafen schon heute verwendet. Im Uebrigen wickelt sich fast der gesamte Charterverkehr dort ab.

Bei der Planung des neuen Flughafens trug die Flughafendirektion verschiedenen Problemen Rechnung. So wird eine zollfreie Strasse vom Flughafengebäude nach der französischen Stadt Ferney führen, welche den Reisenden aus Frankreich ermöglicht, den französischen Sektor des Abfertigungsgebäudes zu erreichen, ohne den Zoll passieren zu müssen. Für Fluggäste aus dem Département Haute-Savoie wird eine spezielle Bus-Verbindung errich-

tet, die zwar durch Genfer Territorium führt, aber nirgends anhält. Somit können Anschlüsse nach Annemasse und den übrigen Departementen gewährleistet werden.

Der Genfer Flughafen hat seit seinem Bestehen immer grössere Bedeutung erlangt, dies nicht zuletzt, weil sich verschiedene internationale Institutionen in Genf befinden. Zahlreiche ausländische, vor allem amerikanische Firmen, haben hier den Sitz ihrer Europa-Vertretungen.

Von Genf aus bestehen heute sehr gute Verbindungen mit allen grossen europäischen Wirtschafts- und Geschäftszentren. Ebenfalls führen zahlreiche direkte Linien nach Nord- und Südamerika, Afrika, dem Nahen- und Fernen Osten.

CLUBMITTEILUNGEN

Basel

Der Vorstand dankt allen Mitgliedern, die den grünen Schein, der der November-Nummer beilag, bereits verwendet haben, bestens. Allen Andern sei in Erinnerung gerufen, dass eine Möglichkeit, den Mitgliederbeitrag niedrig zu halten, das schwache Belasten unseres Spendenkontos ist. Ersparen Sie deshalb dem Verein das Porto für die Nachnahmen und dem Kassier die enorme Mehrarbeit, indem Sie Ihren Beitrag bis zum 31. dieses Monats auf unser Postcheckkonto 40 - 29 315 überweisen.

Nächste Veranstaltung: 25. Januar 1968, Guido E. Bühlmann: "Ueber einen Flugplatz!?"

Bern

Am 3. November konnten wir den ca. 40 anwesenden Mitgliedern verschiedene Filme zeigen. Besonderes Interesse fanden der RF-4C und die beiden Helikopter-Filme.

Damit wünschen der Vorstand des FLUGZEUGERKENNUNGSKREISES BASEL und die Redaktionskommission des DELTA allen Mitgliedern und Lesern frohe Festtage und ein glückliches Jahr 1968!

KURZNACHRICHTEN

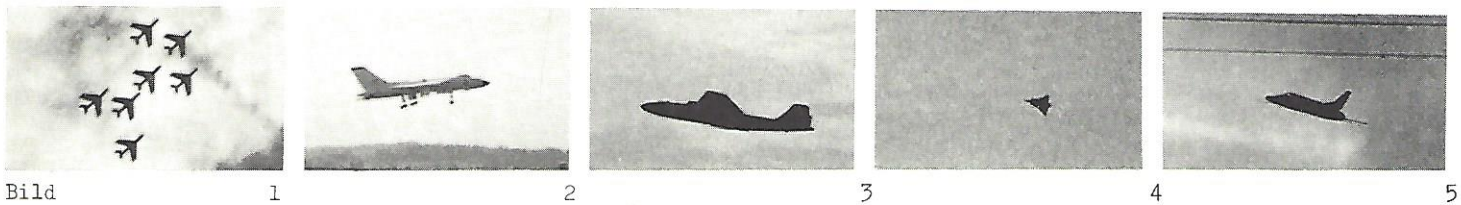
Das zehnpfützige Lear-Jet Modell 25 hat Anfangs Oktober den Lufttüchtigkeits-Ausweis der FAA erhalten. Wie das ältere Muster, das achtpfützige Modell 24, wird auch diese Maschine durch Gates Aviation Corp. vertrieben.

Die Direktion von McDonnell-Douglas hat die weitere Entwicklung und Produktion der DC-10 unter der Bedingung bewilligt, dass genügend Bestellungen eingehen. Die DC-10 wäre ein grosser Jet mit drei Triebwerken für mehr als 300 Passagiere mit einer geräumigeren Kabine als die der heutigen Jets.

Fokker erhielt bis jetzt Bestellungen für 458 Friendships. 106 Kunden aus 40 Ländern werden die Friendships einsetzen. 369 Flugzeuge sind für den Liniendienst, 55 als Geschäftsflugzeuge und 34 für Spezialaufgaben bestimmt.

Eine Pilatus Turbo-Porter ist am 13. November in Stans zu einer grossen Afrika-Tournee gestartet. Die Propaganda-Tour von 25 000 km enthält 20 Vorführungen in den meisten Staaten Nord- und Aequatorialafrikas. Am 6. Januar 1968 wird die Maschine wieder in Stans eintreffen.

Die Swissair hat am 23. Oktober die erste DC-9-32 erhalten. Die Maschine ist 4,5 m länger als die DC-9-15 und verfügt bei einer Rumpflänge von 36,4 m über 87 Sitzplätze, wovon 12 der ersten Klasse. Nach einigen



Lösungen bis 31.12.67 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, 4410 Liestal. Die Namen der Einsender von fünf richtigen Lösungen werden publiziert.

Auflösung Test 11/67: Comet / Norécrin / Super Aero 45 / Piper Cup / Jodel

Vom Test 10/67 haben Lt. Eckert, Fl. Kp. 20 und H.R. Schmid, Allschwil je vier richtige Antworten eingesandt. Im Weiteren gingen eine Lösung mit drei, zwei mit zwei und eine mit einer richtigen Antwort ein.

Anpassungsarbeiten, Prüfung durch das Eidg. Luftamt und Einsatz zu Schulungszwecken wird die neue HB-IFF "Fri-bourg" Ende November in den Liniendienst gehen.

DELTA - Werbeaktion

Wie Sie wissen, hemmt die niedrige Auflage (ca. 500) die Entwicklung unserer Zeitschrift. In einer einmaligen Aktion, die bis zum 30. Juni 1968 dauert, belohnen wir unsere Leser für geworbene Neuabonnenten mit folgenden Prämien:

- 1 neuer Abonnent - unsern Dank!
- 2 neue Abonnenten - namentliche Erwähnung des Werbers im DELTA
- 4 neue Abonnenten - 1 Flugzeugfoto 30 x 40 cm
- 6 neue Abonnenten - 1 Fliegerbuch von ca. Fr. 10.-
- 10 neue Abonnenten - 1 individueller halbstündiger Rundflug ab Basel
- 20 neue Abonnenten - 1 Gratisflug Basel - Genf und zurück.

Natürlich zählt auch die Werbung neuer Mitglieder für den Flugzeugererkennungskreis Basel sowie das Schenken von Abonnements.

W i c h t i g :

Als Werbung gilt nur Ihre Einzahlung von Fr. 6.- pro Neuabonnent auf unser Postcheckkonto 40 - 29 315. Auf der Vorderseite des Abschnitts hat Ihr Name und auf der Rückseite die Namen und Adressen der Neuabonnenten zu stehen. Haben diese nicht Platz, so sind nur die Namen zu vermerken und eine Liste mit Namen und Adressen mit gleicher Post an Ueli Betsche, Reichensteinerstrasse 10 4153 Reinach zu senden.

Bei für den FEKB geworbenen Mitgliedern ist deren Jahrgang zu vermerken und entsprechend Fr. 16.- ab Jahrgang 47 und Fr. 12.- bis Jahrgang 46 einzubezahlen.

Vorstand und Funktionäre des FEKB können an diesem Wettbewerb nicht teilnehmen.

Sonic Boom

Da hat er sich aber schnell korrigieren müssen, unser lieber Paul Jenny, als er an der letzten Generalversammlung die Wörter DELTA und Käseblatt gebrauchte. Was so ein Komma alles ausmachen kann...

Der Migger hatte seine helle Freude an unserem Clüblein pardon, Club, oder besser Verein. Warum denn immer gleich englische Ausdrücke verwenden, so toll tönt das gar nicht, "Klöbb...". Und wenn die Engländer noch ein paar Mal Geld von uns pumpen, dann schlage ich vor, dass wir diese Insel (inkl. Lord Arran) grad kaufen, dann wird für uns wenigstens der Whisky billiger, und Willi Green's Fliegerbücher auch...

Spass auf die Cessna, ist Ihnen auch aufgefallen, wie plötzlich in letzter Zeit wieder die Rede von Erdkampflugzeugen in den Zeitungen vorherrscht? Und Herr Celio hat sich doch sicher verhaspelt, als er sagte: "Die Mirage ist für uns erledigt!". Er meinte sicher, die Mirage-Affaire sei erledigt. Hoffentlich korrigiert er sich bald, sonst gibt's wieder giftige Bemerkungen in ein paar Jahren, wenn er uns dann eröffnet, dass die Flz.Besch.Komm. (= Flugzeug-Beschnepperungs-Kommission) nach sorgfältiger und langer Prüfung (ha,ha,) sich entschlossen habe, die Mirage 5A-VI Nfe, Version S wie Schweiz, mit etwa hunderttausend kleinen Aenderungen, als DAS Erdkampflugzeug der Jahrhundertwende in Serie aufzulegen.

Gewiss, ich begreife, dass man das unserem ehemaligen Hirtenvolk schonend beibringen will, daher all das Theater mit P-16, Skyhawk, Corsair II, Viggen und F-5. Aber, haben wir das nötig??? Unser Volk besitzt doch sicher so viel Logik, dass es sich nüchtern sagt, wenn wir schon alle Maschinen zum Nachbau einer Mirage besitzen, und dieses Flugzeug, etwas abgeändert, als Erdkämpfer zu gebrauchen ist, dann ist das doch die sich aufdrängende Lösung! Gebt doch um Gottes Willen diesem Vogel einfach einen anderen Namen und verzichtet auf das sog. Erproben von unzähligen anderen Typen, wenn Ihr doch genau wisst, dass sie nicht in Frage kommen! Es soll mir doch niemand in nüchternem Zustande erzählen, die Viggen sei als Erdkämpfer für die Schweiz zu gebrauchen. Und unser guter alter P-16 wird durch die Bezeichnung AA-7 auch nicht viel schneller und kann für eine erfolgreiche "Interdiction" (Interdiction - Angriff auf feindliche Bereitstellungsräume, neues Mode- und Schlagwort der Presse, der alte, gebrauchte Ausdruck "Polyvalenz" zieht nicht mehr...) kaum eingesetzt werden.

Also - ich bin dafür, dass man unseren prächtigen Ingenieuren im F+W Emmen bald grünes Licht gibt und dann werdet Ihr mal erleben, ob wir in der Schweiz nicht imstande sind, einen Erdkämpfer zu produzieren, mit welchem wir die höchstens noch zu Keuchhustenflügen zu gebrauchenden Vampi's und Venoms ersetzen können.

Das wär's für diesmal, Freunde, ich verbleibe, wie immer, mit den besten Grüßen

Euer Migger