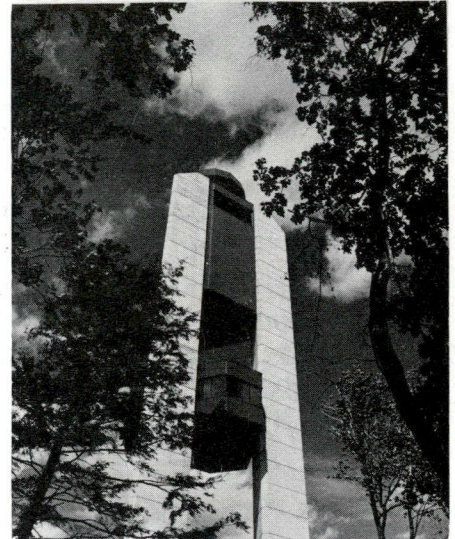


Mirabel "habe den Zweck, jede Möglichkeit auszuschließen, daß der Flughafen von der immer weiter nach Norden greifenden Verstädterung um Montreal erstickt werde." Er gab die Zusicherung, daß die Flughafenplaner "auch weiterhin gebührend Rücksicht auf die natürliche und soziale Umwelt des Flughafens nehmen würden". Premierminister Bourassa erklärte, der Flughafen werde "zahlreiche positive Perspektiven auf regionaler und lokaler Ebene eröffnen und dazu beitragen, daß der wirtschaftliche Wohlstand bis in die entlegensten Gebiete der Provinz Quebec vordringt". Der ehemalige Bundesverkehrsminister Jean Marchand bezeichnete den Flughafen als das "vom Gesichtspunkt des Luftverkehrs und der Flugverkehrsindustrie umfassendste Unternehmen der Gegenwart".



Allmähliche Verlegung des Flugverkehrs von Dorval

Mirabel ist für den gesamten internationalen Flugverkehr nach Montreal sowie für innerkanadische Anschlußflüge und Verbindungen nach den Vereinigten Staaten konzipiert. Die Verlegung dieses Flugbetriebs vom bisherigen Montrealer Flughafen Dorval wird allmählich vor sich gehen, wobei bereits in diesem Jahr die Zahl der Fluggäste in Dorval auf 5 Millionen sinken soll, im Vergleich zu 8 Millionen im Jahre 1974. Der Flughafen Dorval ist auch weiterhin für alle innerkanadischen Flüge und für den Flugverkehr mit den Vereinigten Staaten zuständig. In den achtziger Jahren wird Mirabel voraussichtlich 50 % des gesamten Montrealer Luftverkehrs bestreiten.

Wie ein Wahrzeichen ragt der 66 m hohe Kontrollturm von Mirabel mit seinem dreieckigen Grundriß in den Himmel

Mirabel ist so konzipiert, daß ein Ausbau bestimmter Anlagen unabhängig von anderen Einrichtungen erfolgen kann. Von den gegenwärtig zwei Pisten und einem Abfertigungsgebäude (ca. 350 m x 90 m Grundfläche) wird sich der Flughafen im Laufe der Zeit auf sechs Pisten und sechs Abfertigungsgebäude vergrößern. Die beiden bereits gebauten Pisten sind 3700 m lang, 60 m breit und haben eine Tragfähigkeit bis zu 450 Tonnen. Sie können schon jetzt maximal 75 Flugzeugbewegungen pro Stunde (oder ca. 300 000 jährlich) bewältigen.

Trennung von Flugsteig und Abfertigungsgebäude

Die Architekten des neuen Flughafens entschlossen sich für eine vollständige Trennung von Flugsteigen und Abfertigungsgebäuden. Die Fluggäste werden mit eigens konstruierten Fahrzeugen befördert. Diese Konstruktion ermöglicht ein völlig unbehindertes Rollen der Flugzeuge vom und zum Standplatz, schnelle und ungestörte Wartung und die Unterbringung der verschiedensten Flugzeugtypen und -größen. Es sind 18 solcher Flugsteige für die Endphase geplant; sie gruppieren sich zu je sechs um drei Wartungspositionen auf dem Vorfeld. Die Fahrzeuge zur Fluggastbeförderung, nach der englischen Bezeichnung "passenger transfer vehicle" kurz PTVs genannt, fassen je 150 Personen und haben eine Geschwindigkeit von 32 km/h. Durch eine Spezialvorrichtung können sie je nach der Höhe der Flugzeug-Einstiegtür gehoben oder gesenkt werden. 14 dieser Fahrzeuge sollen bereits 1975 in Betrieb genommen werden.

Nach Ausrollen des Flugzeugs steigen die Fluggäste in ein PTV um und werden so zur Ankunftsseite des Abfertigungsgebäudes befördert. Abreisende Fluggäste erhalten auf ihrer Einsteigkarte einen Hinweis auf die Nummer der für sie zutreffenden PTV-Einsteigstelle. Insgesamt sind drei solcher Einsteigstellen für je