

# airborne



4/70

das magazin für luftverkehr

1.-dm





## airborne

Herausgeber:  
Airborne GdbR

Organ der:  
COINCAT, Interessengemeinschaft  
für zivilen Luftverkehr

Chefredakteur:  
Werner vom Brocke

Geschäftsf. Redakteur:  
Juan-José Hartlöhner

Dokumentation:  
Gerd Steinmüller

Produktion:  
Erhard Schulz

Redaktionsstab:  
Alan R. Lathan  
Karl F. Ochs  
Gerhard Pitzer  
Rolf R. Türk

Postanschrift:  
D6 Frankfurt/Main 1  
Leerbachstraße 8

Telefon:  
(0611) 723189 / 813005

Postscheck-Konto:  
Frankfurt/M. 55858

Korrespondenten:  
AMS: P.V. ten Duis  
BER: M. Szymaniak  
CGN: R. Rothe  
DUS: H. Niggemann  
GRQ: J. Wolbrink  
HAJ: Ch. Hilmer  
HAM: H. Hoffmann  
MUC: W. Hell  
OST: A. Doyen  
PAR: J.P. Berrehouc  
RTM: D. Booster  
STR: G. Wolff  
TYO: S.H. Kuwabara  
VIE: F.X. Hollensteiner

Bezugspreis:  
Einzelheft DM 1.-  
Jahresabonnement DM 12.-  
incl. Versandkosten

Erscheint monatlich

April 1970  
Heft - 4  
Jahr - 5

*Lieber Leser!*

Anlässlich der Deutschen Luftfahrtschau 1970 lädt die COINCAT hiermit zu einem Mitgliedertreffen auf dem Gelände des Flughafens Hannover ein.

Treffpunkt ist am 25. April (Samstag) und 26. April (Sonntag) jeweils um 15.00 Uhr die den Besuchern zugängliche Plattform auf dem Tower. Da der Mitgliedsausweis zum kostenlosen Aufenthalt auf dem Tower berechtigt, sollte er nicht vergessen werden.

Nur selten bietet sich den Mitgliedern die Möglichkeit, gleichzeitig viele Kollegen aus der Bundesrepublik und auch dem Ausland zu treffen. Wir bitten Sie daher als Mitglied, wenn Sie sich zu dieser Zeit in Hannover aufhalten, die Gelegenheit wahrzunehmen.

Notieren Sie sich bitte Ihre Kritik an der 'airborne' und Ihre Vorschläge zur Verbesserung und scheuen Sie sich nicht, in Hannover darüber zu sprechen. Wir sind für jeden Hinweis dankbar.

*Ihre Redaktion*



# FLUGHAFEN KÖLN/BONN

Neue Empfangsanlage eröffnet

Der Interkontinentale Flughafen Köln/Bonn liegt zwischen den Städten Köln und Bonn auf der rechten Rheinseite, 14 Kilometer von Köln und 16 Kilometer von Bonn entfernt. Das Flughafengelände umfaßt 1000 Hektar und ist meteorologisch besonders begünstigt.

Erst im Sommer 1957 wurde der Flughafen Köln/Bonn richtig für den zivilen Luftverkehr freigegeben, zu einer Zeit, als alle anderen deutschen Verkehrsflughäfen bereits seit einigen Jahren Anschluß an das internationale Streckennetz zahlreicher Luftverkehrsgesellschaften gefunden hatten. In den zurückliegenden Jahren nahm jedoch die Bedeutung dieses Flughafens für die Industrie und Wirtschaft und die Bevölkerung seines Einzugsgebietes ständig zu, wie die hohen Zuwachsraten des Verkehrsaufkommens erkennen lassen.

Von 1958 bis 1969 stieg das Fluggast- und Luftfrachtaufkommen um mehr als das Sechsfache an. Im Jahre 1969 passierten Köln/Bonn nahezu 1,2 Millionen Fluggäste, die Zahl der Starts und Landungen lag bei 52.475. Auch in den nächsten Jahren ist mit ungewöhnlich hohen Zuwachsraten zu rechnen. Für 1972 wird ein Aufkommen von rd. 2 Millionen und für 1975 von rd. 3 Millionen Fluggästen erwartet.

Die geschilderte günstige Entwicklung des Verkehrsaufkommens war nur deshalb möglich, weil das Angebot an Flugverbindungen in den vergangenen Jahren ständig vergrößert und verbessert wurde. Im Jahre 1969 war Köln/Bonn durch zahlreiche Linien- und Charterverbindungen mit anderen deutschen, europäischen und überseeischen Flughäfen verbunden, darunter auch mit den in der Flugtouristik bevorzugten Ferientzielen am Mittelmeer und am Schwarzen Meer.

Mit der ständigen Zunahme des Verkehrsaufkommens auf dem Flughafen Köln/Bonn stiegen auch die Anforderungen an seine betrieblichen Anlagen. Es ist verständlich, daß wegen der erforderlichen hohen Investitionssummen ein Ausbau nur in mehreren Stufen verwirklicht werden konnte. Der Ausbau der beiden von den britischen Streitkräften übernommenen Runways von 2.460 Meter und 1.860 Meter Länge sowie der Neubau der 3.800 Meter langen und mit modernsten optischen und funkelektrischen Anflughilfen ausgerüsteten dritten Bahn waren die ersten und von der flugbetrieblichen Seite entscheidenden Schritte, den in der Nachkriegszeit von der Royal Air Force angelegten militärischen Flugplatz Wahn in einen zivilen Verkehrsflughafen umzugestalten.

Seit der Fertigstellung der dritten großen Start- und Landebahn im Jahre 1961 gehört der Flughafen Köln/Bonn zu den drei Flughäfen in der Bundesrepublik, von denen aus der interkontinentale Non-stop-Verkehr durchgeführt wird. Die heutige Größe und technische Ausstattung des modernen Bahnsystems reichen aus, um alle zur Zeit im Luftverkehr eingesetzten Flugzeuge einschließlich der Großraumflugzeuge und auch die künftigen Überschallflugzeuge selbst bei schlechten Wetterverhältnissen aufnehmen zu können. Auf der Grundlage des vorhandenen großzügigen Start- und Landebahnsystems wurde 1966 nach mehrjähriger Planung mit dem weiteren Ausbau begonnen. Der Generalausbauplan sieht eine völlige Verlagerung der Bauzone vor. Während die bisherigen Abfertigungsanlagen für Passagiere, Luftfracht und Luftpost, die alten Flugsicherungs- und sonstigen

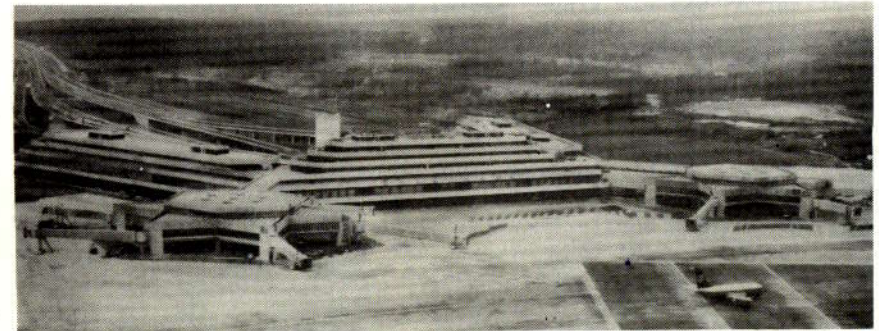
Betriebsgebäude im südlichen Teil des Flughafens liegen, wurde nun das Gelände im nordwestlichen Teil bebaut, das durch die beiden parallelen Startbahnen und die Querwindbahn begrenzt wird. Im äußeren Bereich dieses Geländes liegen das neue Fluggast-Empfangsgebäude sowie die Zufahrtsstraßen und Parkplätze. Im inneren Bereich sind das neue Flugsicherungszentrum, eine große Flugzeughalle, die neue Feuerwache und das Betriebsgebäude der Lufthansa Service GmbH bereits in Betrieb genommen.

Kernstück des Flughafenausbaus ist das neue Fluggast-Empfangsgebäude, das nach seinem Endausbau aus einem hufeisenförmigen Hauptgebäude mit vier vorgelagerten sternförmigen Flugsteigköpfen bestehen wird. Zu der ersten Ausbaustufe, die am 20. März durch den Bundespräsidenten eröffnet wurde, gehören neben dem Hauptgebäude zwei Flugsteigköpfe. Die beiden anderen werden in Anpassung an die Verkehrsentwicklung in den kommenden Jahren gebaut.

Die Flugsteigköpfe dienen der Fluggastabfertigung und enthalten im Inneren - jeweils dezentralisiert, d.h. den einzelnen Flugzeugpositionen zugeordnet - die notwendigen Einrichtungen und Räumlichkeiten für den Abflug und die Ankunft. Teleskopartige Fluggastbrücken verbinden die Flugsteigköpfe mit den Flugzeugen und ersparen dadurch zeitraubende Bustransporte über das Vorfeld.

Kurze Gänge verbinden die Flugsteigköpfe mit dem hufeisenförmigen Hauptgebäude, das alle Einrichtungen enthält, die nicht direkt mit der Abfertigung zusammenhängen, im Rahmen eines Flughafengebäudes jedoch wichtige Funktionen erfüllen. Dazu gehören Flugscheinverkaufsstellen und Informationsstände, Bank- und Postschalter, Restaurants und ähnliche Einrichtungen. Die Form und die Konstruktion dieses Hauptgebäudes sind wesentlich von den Zufahrten und den Parkmöglichkeiten bestimmt. Die Zufahrtsstraßen führen auf zwei verschiedenen Ebenen - die obere für abfliegende, die untere für ankommende Passagiere - in das Hauptgebäude bis in unmittelbare Nähe der Flugsteigköpfe hinein. Das Hauptgebäude umschließt eine mehrstöckige Parkplatzanlage, wodurch sich kurze Wege für die Fluggäste, ihre Begleiter und Abholer ergeben.

Zwischen Köln und Bonn wird die Fahrtzeit durch eine neue kreuzungsfreie Schnellstraße halbiert und beträgt von der Stadtmitte Kölns bis zum Flughafen nur noch ca. 10 Minuten und von Bonn aus nur noch knapp 20 Minuten. Die neuartige funktionelle Konzeption des Gebäudes führt zusammen mit seiner vorzüglichen Straßenanbindung zu einer Zeitersparnis, die dem Flugzeug als dem schnellsten aller Verkehrsmittel gerecht wird.







### Flugzeugtaufe in Hannover

Durch guten Kontakt zur Leitung des Flughafens Hannover und der Stationsleitung der GERMANAIR bekam ich eine Einladung zu einer nicht alltäglichen Flugzeugtaufe, um den Lesern der airborne darüber berichten zu können.

Anlässlich der Einweihung des jüngsten Mitgliedes der GERMANAIR BAC-one-eleven Familie mit dem Kennzeichen D-AMIE am 12. März 70 wurde der Presse die Möglichkeit geboten, sich einen guten umfassenden Eindruck über diese deutsche Chartergesellschaft zu verschaffen.

Das umfangreiche Informationsprogramm wurde mit einer Pressekonferenz eingeleitet. Der Geschäftsführer der GERMANAIR Christian Baron von Kaltenborn-Stachau berichtete, daß ihnen die Flughafenleitung in Hannover beim Ausbau ihres Hauptstützpunktes großzügige Hilfe gewährte. Ein zweiter Grund Hannover als Stützpunkt zu wählen war die Möglichkeit, einen Abstellplatz in der neubauten Großflugzeughalle zur Verfügung zu haben, ohne den eine gewissenhafte technische Wartung des Fluggerätes nicht möglich ist.

In der kommenden Saison wird die GERMANAIR vom Flughafen Hannover 238 Starts durchführen, die vor allem Spanien, Griechenland und Mallorca zum Ziel haben. Auf diesen Flügen sollen 25.000 Passagiere mit dem Jet in den "sonnigen Süden" befördert werden.

Die GERMANAIR verfügt zur Zeit über eine Jet-Flotte von drei BAC One-eleven-500, für die jeweils fünf vollständige Besatzungen bereit stehen. Anfang 1971 soll die Flotte durch eine weitere Maschine vom gleichen Muster ergänzt werden. Die älteren DC-6B wurden verkauft.

Die englischen Strahlflugzeuge One-eleven wurden den zuvor optimierten McDonnell Douglas DC-9 bevorzugt, weil die British Aircraft Corporation die besseren Finanzierungsmöglichkeiten anbot und die Ersatzteilbeschaffung aus dem näherliegenden Großbritannien weniger Schwierigkeiten bereitet.

Eine besonders beachtenswerte Neuerung bei der GERMANAIR sind die modischen farbenfrohen Uniformen ihrer Stewardessen. Die Kombination besteht aus einem leuchtend roten oder blauen Trägerrock mit einer kontrastierenden blauen oder roten Bluse. Dazu wird von den Stewardessen ein ansprechender breitkrempiger Florentinerhut und ein blauer Mantel getragen. Im Winter wird diese Ausstattung durch eine lange Hose ergänzt. Diese sonst im Flugbusiness ungewohnte Uniform trägt in großem Maße dazu bei, den Fluggast in die entsprechende Ferienstimmung zu versetzen.

Nach dem Eintreffen der Ehrengäste, unter ihnen der niedersächsische Ministerpräsident Dr. Diederichs mit Gattin und anderen Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und Verkehr, wurden die Gäste mit zwei Vorfeldbussen zur Halle 1 des Flughafens gefahren.

Nach einer kurzen Festrede des Geschäftsführers Baron von Kaltenborn-Stachau taufte Frau Karin-Rut Diederichs, begleitet von den Klängen flotter Marschmusik, die sauberpolierte Maschine auf den Namen "Niedersachsen". Nachdem der Sekt den Bug der Düsenmaschine geweiht hatte und der frischlackierte Name enthüllt war, lud die GERMANAIR ihre Gäste zu einem anschließenden Jungferflug in Richtung Helgoland ein.

In angenehmer Erwartung bestiegen die Passagiere die zweistrahlige Düsenmaschine. Wir wurden in einer gemütlichen in rot gehaltenen Kabine von freundlichen Stewardessen empfangen. Nachdem wir Platz genommen und uns angeschnallt hatten, wurde die Maschine aus der Halle geschleppt und rollte kurz darauf aus eigener Kraft zur Startposition. Über die Bordlautsprecher begrüßte uns Flugkapitän Ernst Ryser, er nannte uns die Flugroute Hannover-Hamburg-Helgoland-Groningen-Bremen-Hannover und wünschte einen angenehmen Flug. Um 12:46 war INDIA ECHO airborne. Mit dem Ab schnallen der Sitzgurte machte man es sich bequem und warf einen Blick aus dem Fenster. Hannover lag unter einer leichten Wolken decke, da die Flughöhe aber nur 3.500 Meter betrug konnte man doch die tief unten vorbeiziehende Landschaft aus der Vogelperspektive betrachten. Während wir uns in den komfortablen Sesseln entspannten, hatten unsere Stewardessen mit dem servieren eines kleinen Imbiß alle Hände voll zu tun. Wer keinen Appetit hatte, bekam ihn beim Anblick der liebevoll zubereiteten Snacks. Zu den Roastbeef, Lachs und Schinkenplatten wurde ausgesuchter Wei:- und Rotwein serviert. Von Zeit zu Zeit machte Captain Ryser auf die unten vorbeiziehenden Städte aufmerksam. Der nördlichste Punkt unserer Reise, die Insel Helgoland, war leider in eine undurchsichtige Wolkendecke eingehüllt. Über die weniger gute Aussicht konnte man sich mit einem Glas Sekt hinwegtrösten, der im Anschluß an das Essen gereicht wurde.

Mit in der Sonne blitzenden Tragflächen überflogen wir die Stadt Groningen in den Niederlanden und änderten den Kurs um 180°. Es herrschte Hochstimmung an Bord. Auf in 3.500 Meter ungewöhnliche Weise bedankten sich mit lautem anhaltenden Beifallklatschen alle - es waren über 100 Fluggäste - bei den Veranstaltern für diesen schönen Flug.

Über dem Festland war die Sicht wieder etwas besser, die Wolkenbänke rissen auf. Bremen lag schon viele Kilometer hinter uns; bald darauf konnte man bei einem Blick aus dem Fenster den Anflug auf Hannover verfolgen. Nach einer Schleife über der niedersächsischen Landeshauptstadt schwenkte D-AMIE zum Anflug auf Runway 27 R des Flughafens Hannover - Langenhagen ein. Um 13:57 setzte Captain Ryser das Fahrwerk der BAC zu einer "Bilderbuchlandung" auf. Als die Maschine um 14:03 auf Position 3 ausrollte, hatte sie ca. 5.300 Liter Kerosin verbraucht und über 800 Kilometer zurückgelegt.

Zusammenfassend kann man sagen, dieser Flug war eine eindrucksvolle Demonstration der Leistungsfähigkeit dieser jungen deutschen privaten Bedarfsluftfahrtgesellschaft, der GERMANAIR.

Christian Hilmer





## SOUTH AFRICAN AIRWAYS

(Fortsetzung aus Heft 3)

Aber schon 1956 machte die South African Airways von sich reden, als sie als erste Fluggesellschaft der Welt außerhalb der Vereinigten Staaten die Douglas DC-7B einsetzte, das damals schnellste propellergetriebene Verkehrsflugzeug. Vier solcher Maschinen verkehrten zur Westküste Amerikas via Kono. Da sich die DC-7B sehr bewährten, nahm die SAA am 25. November 1957 zusammen mit Qantas die Strecke Johannesburg-Mauritius-Cocos Inseln-Perth als "Wallaby Service" auf. Sie eröffnete den Jet-Service nach Australien am 29. März 1967, wobei auch Sidney einbezogen wurde.

Das Düsenzeitalter begann für die SAA am 1. Oktober 1960 mit der Einführung der Boeing 707. Derzeit werden 11 reguläre Dienste pro Woche nach neun europäischen Hauptstädten angeboten: Madrid, Rom, Lissabon, Athen, Zürich, Frankfurt, Paris, London und seit Herbst 1969 - also im 35. Bestandsjahr - auch nach Wien, vorläufig einmal wöchentlich. Dipl.Kfm, Franz H. Floch leitet die Österreich-Vertretung. Ein Stadtbüro und ein Passagelokal wurden attraktiv.

1953 stand SAA überraschend vor Schwierigkeiten, denn sie mußte die traditionelle Trans-Afrika-Route aufgeben, da einige afrikanische Staaten plötzlich den Überflug über ihr Territorium untersagten. SAA meisterte das aber ohne Unterbrechung des Flugverkehrs und errichtete eine völlig neue interessante Route nach Europa entlang der Westküste Afrikas. Am 3. Juli 1966 eröffnete sie einen ungewöhnlich schnellen Liniendienst mit der Bezeichnung "Southern Sprint" von London über Ilha do Sal (Kapverdische Inseln) nach Johannesburg. Auch in der Gegenrichtung steht ein schneller Dienst mit Zwischenlandungen in Luanda und Las Palmas zur Verfügung.

Für die Zahl der Flüge haben sich die Pool-Abkommen bewährt. Außer mit BOAC und Qantas wurden folgende interkontinentale Strecken nach Europa geschaffen: Zwischen Johannesburg und Lissabon mit TAP seit 1. April 1965, mit UTA nach Paris seit 1. Januar 1966, mit Lufthansa ein Pool-Abkommen seit 1. April 1966 nach Frankfurt und mit Alitalia nach Athen-Rom, ferner mit Swissair seit 1. April 1968 nach Zürich. Alle diese Übereinkünfte kommen dem Luftreisepublikum durch eine große Anzahl von Flügen auf den verschiedenen Routen zugute. Die ersten und einzigen Direktdienste über den Südatlantik von Johannesburg nach Rio de Janeiro und weiter nach New York brachte 1969 eine gewaltige Erweiterung des Flugnetzes.



Ein ähnliches Angebot ergibt sich auch bei den regionalen Diensten. Zusammen mit Air Rhodesia verbindet die SAA Südafrika mit Rhodesien, gemeinsam mit DETA betreibt sie die Strecke Lourenco Marques in Monzambique. Im Pool mit DETA fliegt sie die Kurse von Windhoek nach Luanda. Gemeinsam mit Botswana National Airways bedient die südafrikanische Fluggesellschaft Gaborone und mit Lesotho Airways auch Maseru.

Besonders ausgebaut ist aber das Binnenflugnetz im Hinblick auf die großen Entfernungen und die Nachfrage, wobei zeitweise sogar in der Hochsaison und den Ferienzeiten Engpässe entstehen können. Für die mehr als 200 wöchentlichen Inlandsflüge benutzt SAA in erster Linie ihre Boeing 727 und 737. Daneben werden die älteren Viscounts größtenteils als Zubringer verwendet, die speziell für die stark vergünstigten Familien-Ferienreisen eingerichtet sind.

Die Flotte der South African Airways besteht derzeit aus sieben Boeing 707, sieben Boeing 727, vier Boeing 737, sieben Vickers Viscount 813 und vier Dakotas. Bestellt sind zwei Boeing 707, drei Boeing 737 und drei Boeing 747. Dabei zeichnet sich eine Homogenisierung des Fluggerätes ab.

Seit der Gründung legte die SAA einen langen Weg zurück und erzielte in steigender Entwicklung einen großen Erfolg. Hier ein paar Zahlen:

	1934/35	1965/66	1966/67	1968
Fluggäste	3.074	721.522	887.056	über 1 Mill.
Fracht to/Meile	-	19.826.943	26.737.453	-
Geflogene Meilen	266.494	14.106.212	16.402.524	-
Einnahmen Rand	5.348	38.247.250	48.526.130	7,5 Mill.

An Personal wird beschäftigt: 216 Piloten, 414 Flugbegleiter, 1417 Techniker und weitere 6286 Angestellte. Vertretungen befinden sich in allen größeren Zentren innerhalb Süd- und Südwestafrikas und im Ausland, davon allein fünf in der Bundesrepublik Deutschland.

Die nationale Fluggesellschaft der Republik Südafrika kann mit viel Optimismus in die Zukunft blicken, denn sie hat sich durch ihre Tüchtigkeit, Verlässlichkeit, Service und Komfort einen ausgezeichneten Ruf erworben. Sie ist natürlich auch IATA-Mitglied. Seit 31. März 1968 führt die SAA als ihr Emblem den "Fliegenden Springbock", der viele Freunde fand, hat und gewinnen wird.

Franz Xaver Hollnsteiner





# Mallorca

Flugziel vieler Urlauber

Die Mittelmeerinsel Mallorca bietet mit Ihrem ausgeglichenen Klima und sehr verschiedenartigen Geländeformationen das ideale Urlaubsziel für die unterschiedlichsten Ansprüche. Es ist also nur zu natürlich, wenn der Begriff "Palma de Mallorca" von den Reiseveranstaltern als eines der beliebtesten europäischen Urlaubsziele angeboten wird.

Ohne große Schwierigkeiten erreichen die Erholungsbedürftigen die Baleareninsel zum Teil mit dem eigenen Kraftfahrzeug, denn zwischen Palma und dem spanischen sowie französischen Festland besteht ein viel in Anspruch genommener Fährdienst. Andere wählen den kombinierten Bus- bzw. Bahn- und Schiffsverkehr. Der größte und damit überwiegende Teil der Ferienreisenden entscheidet sich für den bequemsten, schnellsten und nicht einmal viel teureren Weg in den Süden. Für das Fliegen haben die Reiseveranstalter, Fluggesellschaften und das örtliche Hotelgewerbe mit Einwilligung der Behörden Preise erarbeitet, die man im Verhältnis zu anderen Ferienorten beinahe als Entgelt betiteln könnte. Die Flugpreise einschließlich Unterkunft mit Verpflegung sind zwar je nach Komfort gestaffelt, wer jedoch für sein Zimmer keinen Swimming-Pool braucht, für den ist eine vierzehntägige oder dreiwöchige Visite in Mallorca beinahe ohne weiteres erschwinglich.

Aufgrund des immer stärker anschwellenden Touristenstroms haben die spanischen Behörden den Flughafen bei Palma mit modernen Abfertigungsanlagen und einer großen Empfangshalle, in der auch Post, Bank und ein gutes Restaurant zu finden sind, der Ebene internationaler Verkehrsknotenpunkte aufgeschlossen. Paß- und Zollkontrollen, sofern letztere überhaupt durchgeführt, gehen bei korrekt ausgefüllten Papieren reibungslos und ohne wesentlichen Zeitverlust über die Bühne. Einreisende Urlauber können praktisch kurz nach ihrer Ankunft von den Reiseleitern der entsprechenden Veranstalter in Empfang genommen werden. Bequem eingerichtete Busse bringen die "Neuen" - wie braungebrannte Feriengäste stets zu lästern pflegen - schnell und sicher an jeden Bestimmungsort.

In seinem jetzigen Zustand ist der Flughafen in der Lage, binnen 10 Stunden etwa 120 Ankünfte und ebenso viele Abflüge zu bewältigen. Dieser Wert würde anschaulicher dargestellt alle fünf Minuten das Eintreffen eines Flugzeuges bedeuten. Als Vergleich sei hier erwähnt, daß während der Berliner Luftbrücke 1948 alle zwei bis drei Minuten eine Maschine mit lebenswichtiger Fracht landete. In Palma werden die erläuterten Flugzeugbewegungen aber nur in Spitzenzeiten an den Wochenenden erreicht. Zeitweise müssen einfliegende Touristenbomber im Warteraum kreisen, bis auf dem Vorfeld ein Halteplatz frei ist. Bei ja nicht gerade seltenem wolkenlosem Himmel kann der interessante Rhythmus des Einweisens der Flugzeuge mit dem Fernglas beobachtet werden.

An dem Verkehrsaufkommen ist Großbritannien mit seinen Charterfluggesellschaften Britannia, Monarch, BUA und Dan Air - um nur einmal die aktivsten zu nennen - an erster Stelle beteiligt. Danach steht schon die Bundesrepublik vertreten durch Condor, LTU und ferner auch durch Pan International, Germanair und Bavaria (von den Bayern "Weißwurst-Express" genannt). An einem Werktag pro Woche ist die gesamte Condor-Flotte nur auf den Strecken nach Palma eingesetzt. Sterling, Falconair und Scanair (mit Flugzeugen von SAS) kommen aus den skandinavischen Ländern, den dritten in dieser Spitzengruppe.

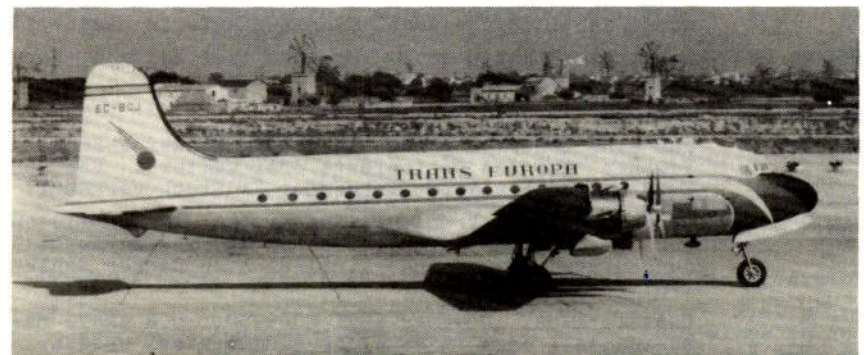
Alle anderen westeuropäischen Staaten fliegen Palma ebenfalls an, nur in weitaus geringerem Maße. Bei näherem Betrachten der Sachlage vermißt man - wie in anderen Urlaubsgegenden auch - leider die Charterfluggesellschaften des Ostblocks. Diese reichen mit ihren Flugplänen nicht allzu tief in die westliche Welt, das Wenige auch nur, um devisenschwere Urlauber in die Heimatstaaten einzufliegen. Umgekehrt ist dieser "Tapetenwechsel" immer noch nicht möglich.

Dem Zuschauer auf der vorbildlich gestalteten Besucherplattform bietet sich neben diesem gewöhnlichen Geschehen noch Sehenswertes an, das in der Regel nur auf einer Flugschau zu sehen ist. Da der Flughafen Palma von der spanischen Luftwaffe zu einem Teil in Anspruch genommen wird, sind die exakten Formationsflüge der F-86 über dem Gelände gut zu beobachten. Auch die Rottenstarts dieser Düsenjäger erregen Aufsehen, wenn sie auch mitunter wegen der Betankung und Bewaffnung etwas lahm ausfallen.

Am Schluß sei noch erwähnt, daß alle Mallorca anfliegenden Fluggesellschaften an den dortigen Schaltern ihre spanischen Mitarbeiter beschäftigen, die den Reisenden alles Notwendige der Abfertigung und etwaige Fragen in der jeweiligen Heimatsprache mitteilen können.

Auch in der Reisesaison 1970 wird die bisher ständig gewachsene Urlauberquote trotz der vorjährigen negativen Kritik betreffend Unterkunft und Speisemöglichkeiten in manchen Gegenden weiterhin steigen. In diesem Falle muß sich die spanische Regierung mit Plänen für eine Erweiterung des Flughafens befassen. Die Ausdehnung des Vorfeldes dürfte dabei an erster Stelle in der Tagesordnung stehen, da das Parkproblem als wichtigster Punkt gelöst werden sollte. Zur Zeit konnte diese Schwierigkeit umgangen werden, denn der Flugplan der spanischen Fluggesellschaften ist an den der Charterunternehmen günstig angepaßt. In der fernerer Zukunft wird wohl auch an eine zweite Runway für eine raschere Verkehrsabwicklung gedacht werden müssen.

Michael Szymaniak





AIR ALGERIE bestellte zwei Boeing 727-200 die im Dezember 70 bzw. Januar 71 ausgeliefert werden sollen.

B A C hatte bis Ende März 1970 188 One-eleven der verschiedensten Ausführungen verkauft. Eine neue Version der One-eleven für Starts auf kurzen und nicht betonierten runways befindet sich zur Zeit in der Entwicklung.

B E A wird in diesem Sommer ihre Dienste zwischen London und den osteuropäischen Ländern verstärken. Am 6. April wird die Strecke London - Bukarest und am 2. Juni London-Belgrad-Sofia aufgenommen. Beide Strecken werden mit der Trident bedient. Mit weiteren drei Merchantman - Nurfrachtflügen wöchentlich von London nach Stuttgart wurde die Frachtkapazität für Verloader in Südwestdeutschland erhöht.

BOEING 747 hat eine Treibstoffkapazität von 176.000 Liter. Damit ist der Düsenriese in der Lage, jeden Ozean zu überqueren. Bei 1.000 km/h verbrauchen die vier Triebwerke 10.000 Liter Kerosin pro Stunde.

BRANIFF hat mit der United Ausbildungsverträge für ihre 747 Piloten unterzeichnet. Das Ausbildungszentrum wurde mit einem Aufwand von 30 Mio. Dollar errichtet.

CAMBRIAN Mitglied der British Air Service Group, hat von der Court Line (früher Autair) drei One-eleven-400 gekauft.

CONCORDE Mr. Samuel Higginbottom, Chef der amerikanischen Eastern Airlines ist der Ansicht, daß die Concorde in einigen Jahren das erfolgreichste Langstreckenflugzeug sein wird, weil mit dieser Maschine von jedem Ort jeder Punkt der Erde in 12 Stunden zu erreichen ist.

DOUGLAS hat 204 Bestellungen und Optionen für ihren DC-10 Trijet vorliegen. Die Belegschaft der Mc Donnell Douglas betrug im Jahre 1969 107.503 Personen.

GERMANAIR ließ am 12. März 1970 ihren zweiten One-eleven Jet in Hannover auf den Namen "Niedersachsen" taufen. Die deutsche Bedarfsluftfahrtgesellschaft verfügt nun über drei One-eleven-500 und hat sich für die kommende Sommerflugsaison Hannover als Stützpunkt ausgewählt. (Siehe auch "Flugzeugtaufe in Hannov.")

HUMBER AW nahm ihre Dienste am 2. März mit zwei Britten Norman innerhalb Englands auf.

INDIAN AL bestellte sieben Boeing B-737.

ITAVIA gab eine Bestellung für die dritte Fokker F-28 Fellowship auf und optionierte drei weitere. Von der F-28 wurden bis jetzt insgesamt 31 Stück verkauft.

J A L wird in diesem Frühjahr ihre ersten Linienpiloten zur Umschulung auf die Boeing 747 in das Ausbildungszentrum der United Airlines nach Denver schicken.

J A T bestellte bei Douglas fünf DC-9-30. Die erste Maschine soll noch im Frühjahr ausgeliefert werden.

KSSU-GRUPPE (KLM, SAS, SWISSAIR, UTA) haben ihre gemeinsamen Bestellungen für 39 Stück DC-10-30 in eine neue Bestellung für DC-10-30ER umgewandelt. Dieses verbesserte Modell zeichnet sich besonders durch größere Reichweite aus. Die ersten Lieferungen werden 1972 erfolgen.

LEAR JET Industries Inc., bedeutender Hersteller von Executive aircrafts hat den Namen ihrer Gesellschaft umgebildet. Sie nennt sich nun Gates Lear Jet Corp..

MALAYSIA SINGAPORE bestellte neun F-27-500.

PAN AM Pilot James L. Fleming wurde von der FAA für hervorragende Dienste im Bereich der Flugsicherung ausgezeichnet. Fleming flog während seiner 35jährigen Tätigkeit bei der Pan Am 25.000 Stunden.

ROYAL AIR INTER heißt eine neue marokkanische Fluggesellschaft die nur innerhalb Marokko verkehren soll. Bisher wurden diese Flüge größtenteils von der Air France durchgeführt.

ROYAL AIR MAROC bestellte eine zweite Boeing 727-200. Die Maschine soll im Mai ausgeliefert werden.

SABENA beförderte 1969 fast 1.400.000 Personen auf ihren Maschinen. Die Zuwachsrate gegenüber 1968 beträgt damit nur 9 Prozent. Die bestellten Jumbos werden im November und Dezember 1970 ausgeliefert. Die durchschnittliche Flugstrecke der Sabena Passagiere im letzten Jahr betrug 1.781 Kilometer.

SWISSAIR stellte das neue PARS (Programmed Airlines Reservations System) in Dienst. Das neue "vollautomatische Notizbuch" der Swissair, mit Zentrale in Zürich speichert alle Flugdaten in Sekunden und gibt das ok an die Buchungsstelle zurück. Für den Notfall, daß dieses "technische Wunder" einmal ausfallen sollte, steht eine zweite Anlage als Reserve bereit.

T A A hat 16 Fokker F-27 in service. Zwei weitere F-27-600 in Quick Change version wurden jetzt von ihr bestellt. Verkaufte Fokker F-27 Friendship: 525 Stück.

T W A führte auf einigen amerikanischen Flughäfen den Container Transport des Begleitgepäckes ein. Jede Boeing 707 und 727 fasst sechs Container von je 2,5 Kubikmeter Innenraum. Die Aluminium-Container gewährleisten optimalen Schutz des Fluggepäckes und 52 Prozent Zeitersparnis bei seiner Abfertigung.

eröffnet als erste Gesellschaft am 5. April den Liniendienst mit B-747 zwischen San Franzisko und New York. Die Boeing 747, die eine Bestuhlung von 342 Sitzen aufweist, ersetzt dann zwei Linienflüge einer Boeing 707, die jetzt auf dieser Strecke im Einsatz ist.

UNION OF BURMA bestellte eine F-27-600RF (Rough Field Version)

UNITED Alle Triebwerke ihrer Boeing 727 + 737 Flotte sollen demnächst umgebaut werden. Durch diese Investition von drei Millionen Dollar soll die Rauchentwicklung der JT8D Triebwerke eingedämmt werden.



# DEUTSCHE LUFTFAHRTSCHAU



Starkes Auslandsinteresse - UdSSR erstmals vertreten

Mit einem starken Aufgebot an in- und ausländischen Ausstellern wird die diesjährige Deutsche Luftfahrtschau, die vom Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI) vom 24. April bis 3. Mai auf dem Flughafen Hannover veranstaltet wird, eine umfassende Leistungsschau der internationalen Luft- und Raumfahrttechnik abgeben.

357 Aussteller aus 12 Ländern werden auf dem gegenüber der letzten Luftfahrtschau um 50 % erweiterten Netto-Ausstellungsfläche von 23.575 Quadratmeter in drei großen Hallen und auf dem Freigelände Erzeugnisse von 424 Firmen zur Ausstellung bringen. Die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie ist mit 131 Ausstellern wieder so gut wie vollständig zur Stelle. Von den elf ausländischen Staaten sind Großbritannien mit 72 Ausstellern, die USA mit 68 Ausstellern, die 120 Firmen repräsentieren, und Frankreich mit 56 am stärksten vertreten. Es folgen Italien mit 10, Belgien und Schweden mit je 5 und Kanada mit 2 Ausstellern sowie die Niederlande, Tschechoslowakei und die UdSSR mit je einem Aussteller. Die UdSSR erscheint mit einem Informationsstand und zwei Flugzeugen in diesem Jahr zum ersten Mal auf der Deutschen Luftfahrtschau.

Einer der Hauptanziehungspunkte werden wiederum die auf dem Freigelände ausgestellten und in täglichen Vorführungsflügen in der Luft gezeigten Flugzeuge sein, deren Zahl sich in diesem Jahr auf insgesamt 130 beläuft. Das Flugzeugangebot reicht vom "konventionellen" Fluggerät wie Sport-, Schul-, Reise- und Geschäftsflugzeugen sowie Verkehrs- und Transportflugzeugen mit Propeller- und Strahltrieb über militärische Aufklärungs- und Jagdflugzeuge mit z.T. Überschallgeschwindigkeit und STOL-Flugzeuge bis zum ersten VTOL-Transporter der Welt, der Do-31. Ein Tragschrauber, 23 Hubschrauber, 8 Motorsegler und Segelflugzeuge sowie erstmals 2 unbemannte Flugzeuge für zivile und militärische Sondereinsätze runden das Bild der auf der Luftfahrtschau 1970 gezeigten Flugzeuge ab. Als "Stationäres" Ausstellungsgut werden auf dem Freigelände u.a. als Blick in die Zukunft (1:1-Modell) des in Entwicklung befindlichen Airbus A-300B und als interessantes Erinnerungstück eine Attrappe des ersten deutschen Hubschraubers FW-61 zu sehen sein, der 1936 eine Reihe von Weltrekorden aufgestellt hat.

Auf den Ausstellungsständen geben die Firmen der deutschen und ausländischen Luftindustrie Einblick in den modernen Flugzeugbau und demonstrieren in Konstruktionsteilen und Modellen neue Fertigungsmethoden wie technische Weiterentwicklungen von Flugzeugen unterschiedlichster Einsatzmöglichkeiten vom robusten Arbeitsflugzeug bis zum Großraum- und Hochleistungs-Überschallflugzeug.

Nachhaltiger als die rückliegenden Ausstellungen vermittelt die Deutsche Luftfahrtschau 1970 ein anschauliches Bild von der engen Verflechtung der Luft- und Raumfahrtindustrie mit anderen Industriezweigen und von der starken Triebkraft, die gleich der Atomtechnik von dieser "Neuen Technik" auf den technisch-industriellen Standard der Gesamtwirtschaft ausgeht.

# NEWS • REG • NEWS

BAVARIA	D-INAH	Jetstream	205	wo060370	Samedan
CONDOR	D-ABOC	B-707-430	17719	dd260370	
GERMANAIR	D-AMOR	BAC-111-524	197	dd200370	
IBERIA	EC-BRO	B-747-156	19957	"Cervantes"	
	EC-BRP	B-747-156	19958	"Lupe de Vega"	
	EC-BRQ	B-747-156	20137	"Calderon de la Plata"	
	EC-BRX	Caravelle 11R	261	dd300769	
	EC-BRY	Caravelle 11R	264	dd300969	
SPANTAX	EC-BTE	CV-990A	301021	dd150370	ex N-5609
AER LINGUS	EI-ASC	B-737-248C	20218	dd110969	
	EI-ASD	B-737-248C	20219	dd261069	
	EI-ASE	B-737-248C	20220	dd271169	
	EI-ASF	B-737-248	20221	"St. Nathy"	
	EI-ASG	B-737-248	20222	"St. Cormac"	
	EI-ASH	B-737-248	20223	"St. Eugene"	
	EI-ASI	B-747-148	19744	"St. Colmicille"	
	EI-ASJ	B-747-148	19745	"St. Patrick"	
IRAN AIR	EP-IRM	B-707-386C	20288	dd250370	Seattle - FRA
AIR FRANCE	F-BPJN	B-727-228	20409		
	F-BPJO	B-727-228	20410		
	F-BPJP	B-727-228	20411		
B E A	G-AVFA	HS-121-2E	2140	dd231269	
B K S	G-AOYR	Visc. 806	266	dd 1269	ex BEA
	G-APEX	Visc. 806	381	dd 1269	ex BEA
B M A	G-AXLL	BAC-111-523	193	dd050170	ex G-16-8
BRITANNIA AW	G-AXNC	B-737-204	20417		
AVIANCA	HK1410	B-707-359B	20340		
ALL NIPPON	JA8406	B-737-281	20413		
	JA8407	B-737-281	20414		
FRED OLSEN	LN-FOD	Mystère 20	053	dd 0669	ex F-BNRE
AUSTRAL	LV-JNT	BAC-111-521	192		ex G-16-7
	LV-JNS	BAC-111-521	194		ex G-AXPH
EASTERN	N7401Q	B-747-125	20080	lsd to TW	as N17401
	N7402Q	B-747-125	20081	lsd to TW	as N17402
	N7403Q	B-747-125	20082	lsd to TW	as N17403
	N7404Q	B-747-125	20083	lsd to TW	as N17404
	N8836E	B-727-225	20379		
	N8837E	B-727-225	20380		
	N8838E	B-727-225	20381		
	N8839E	B-727-225	20382		
	N8840E	B-727-225	20383		
T W A	N1793T	B-707-331C	20428		
	N794TW	B-707-331C	20429		
FAUCETT	OB-R-778	DC-4		wo140170	Mount Pumacowa
SABENA	OO-SGA	B-747-129	20401		
	OO-SGB	B-747-129	20402		
MAERSK AIR	OY-DFS	HS-748	1576		ex G-ATAM
STERLING	OY-SAZ	S.Caravelle10R	263	dd160170	
	OY-STN	F-27-500	10434		ex PH-FPI
K L M	PH-BUA	B-747-206B	19922	"Rhine"	
	PH-BUB	B-747-206B	19923	"Mississippi"	
	PH-BUC	B-747-206B	19924	"Rio de la Plata"	
	PH-BUD	B-747-206B	20398	"Amazone"	
	PH-BUE	B-747-206B	20399	"Ganges"	
	PH-BUF	B-747-206B	20400	"Nile"	
	PH-BUG	B-747-206B	20427	"The Danube"	
U A A	SU-APD	B-707-366C	20341	is 0370	
	SU-APE	B-707-366C	20342		
EL AL	4X-AXA	B-747-258B	20135		
	4X-AXB	B-747-258B	20274		



# AIRPORT - MOVEMENTS

## EBOS / OST Oostende

		( Albert Doyen )	
05 FEB	VR-BCT	Douglas DC-7C/F	44875 ARCO BERMUDA
07 FEB	G-AVJL	Viscount 812	389 Channel
	G-ANVR	Bristol 170-32	13251 BAF
10 FEB	OO-SCA	Fokker F-27-400	10354 Sabena ex PH-FMA
	EC-BSY	Britannia 312	13421 Air Spain ex G-AOVM
19 FEB	LN-FOD	Mystère 20	053 Fred Olsen ex F-BNRE
21 FEB	G-ALZO	AS-57 Ambassador 2	5226 Dan-Air
25 FEB	G-ASPL	HS-748	1560 Skyways
	G-APYC	Comet 4B	6437 Channel (Olympic col.)
26 FEB	OO-SJO	Boeing B-707-329C	20200 Sabena QGO BRU
	G-ARPL	HS-121 Trident 1C	2112 BEA QGO BRU
27 FEB	G-AWTK	Boeing B-707-349C	18975 Caledonian ex N-322F
06 MAR	G-AGYZ	Douglas DC-3C	12278 Skyways ex FZ-681
07 MAR	OO-CTK	Douglas DC-6B	43831 Transpommair
	OO-SJC	Boeing B-707-329	17625 Sabena training

## EDDF / FRA Frankfurt

01 MAR	N8956U	Douglas DC-8-61CF	45949 Saturn
02 MAR	G-ASIW	Vickers VC-10	819 BUA
04 MAR	EC-BFL	Britannia 313	13233 Air Spain
05 MAR	N-864F	Douglas DC-8-63CF	46087 ONA
08 MAR	N4905C	Douglas DC-8-63CF	45968 Capitol
	TF-LLJ	Canadair CL-44D-4	020 Loftleidir ex N-451T
	G-ATPL	BAC-111-301AG	035 Dan-Air ex 9K-ACK
	G-ANBK	Britannia 102	12912 BKS
09 MAR	N8786/7R	Douglas DC-8-61CF	45897/8 TCA
	OK-OCA	Iljuschin IL-14	013167 CSA
11 MAR	F-OCOQ	Douglas DC-7	Air Freight Paris
13 MAR	F-BJLA	Douglas DC-8-32	45567 UTA for RK
14 MAR	N9701F	Fairchild C-82A	10184 TWA
16 MAR	CF-PWV	Boeing B-707-138B	17696 Pacific Western
18 MAR	G-AWWB	Canadair CL-44D-4	017 TML ex N-448T
	G-AWGT	Canadair CL-44D-4	030 Tradewinds ex N123SW
19 MAR	N791FT	Douglas DC-8-63CF	46045 American Flyers
20 MAR	HB-ICH	Convair CV-990A	301017 Balair ex SE-DAZ
	G-AVKA	Boeing B-707-399C	19415 Caledonian ex N-319F
	D-AMOR	BAC-111-524	197 Germanair delivery
21 MAR	G-AWYR/V	BAC-111-501EX	174/178 BUA
	YU-AFF	Douglas DC-6B	43553 Adria
	LZ-BED	Iljuschin IL-18	9002 Bulair
	N8961T	Douglas DC-8-61CF	45902 TIA
	EC-BBK	Douglas DC-6B	44434 Spantax ex N12810
	EC-BDL	Douglas DC-7C	45230 Spantax ex I-DUVI
	EC-BJK	Douglas DC-7C	44874 Trans Europa
22 MAR	VR-BCT	Douglas DC-7C/F	44875 ARCO Bermuda
	G-ASJC/E	BAC-111-201AC	007/009 BUA
23 MAR	G-AVBX	BAC-111-320L	109 Laker
24 MAR	N8759/60	Douglas DC-8-63CF	46058 Eastern c/n 46074
	N8008F	Douglas DC-8-54	45669 Saturn
	I-DABV	Caravelle 6N	146 SAM
25 MAR	N376WA	Boeing B-707-373C	18991 World
	PH-CGD	Convair CV-640	104 Martinair ex PH-TGD
	G-AXMF	BAC-111-518FG	200 Court Line
	G-AWEJ	BAC-111-408EF	115 Channel
	EC-BSY	Britannia 312	13421 Air Spain ex G-AOVM
	N791FT	Douglas DC-8-63CF	46045 American Flyers

## EDDH / HAM Hamburg

		( COINCAT HAM )	
17 FEB	340-HI	Nord 2501 Noratlas	174 French AF
	G-AMAE	AS-57 Ambassador 2	5227 Dan-Air
	D-CASU	HPB-320 Hansa Jet	1028 ? ex GR
19 FEB	OY-STC	Super Caravelle 10B	212 Sterling
	50220	C-141A Starlifter	USAF
20 FEB	70002	C-141A Starlifter	USAF
	G-AVFD	HS-121 Trident 2E	2143 BEA
22 FEB	DO - 4	Douglas C-47	Finnish AF
23 FEB	N375PK	G-1159 Gulfstream 2	14 Seagram's
	42822	Convair C-131	USAF
25 FEB	EC-BQA	Convair CV-990A	301036 Spantax ex N-5612
	N360WT	G-159 Gulfstream 1	173 IBM
26 FEB	LN-SUK	Douglas DC-6B	45506 Braathens
27 FEB	F-BRIM	Caravelle 3	193 Trans Union ex SE-DAH
01 MAR	D-AMIE	BAC-111-524	190 Germanair
	SE-DBK	Douglas DC-8-62	46136 SAS new a/c
02 MAR	DO - 9	Douglas C-47	Finnish AF
	G-AVFL	HS-121 Trident 2E	2151 BEA
04 MAR	TF-LLJ	Canadair CL-44D-4	020 Loftleidir ex N451T
05 MAR	JAB017	Douglas DC-8-53	45854 JAL new colors
07 MAR	TC-JAC	Douglas DC-9-32	47213 THY
09 MAR	LN-FOD	Mystère 20	053 Fred Olsen ex F-BNRE
11 MAR	PH-MAG	Douglas DC-3C	12472 Moorman Air ex G-AGYX
	D-CIRU	HPB-320 Hansa Jet	Modern Air
12 MAR	LN-KAP	Convair CV-240	153 Mey Air ex N-653W
15 MAR	VH-EAJ	Boeing B-707-338C	19630 Qantas
16 MAR	N-1625	G-159 Gulfstream 1	Texaco

## EDDK / CGN Köln-Bonn

		( Albert Doyen )	
11 MAR	D-ACEF	Convair CV-440	210 General Air
	D-CHTH	HS-125	25143 Arwa
	12+01/06	Convair CV-440	GAF
	YR-IMI	Iljuschin IL-18	8302 Tarom
	EC-BQQ	Convair CV-990A	301034 Spantax ex N-5606

## EDDL / DUS Düsseldorf

		( Niggemann, Ketzler, Pischke )	
21 FEB	N-8637	Douglas DC-8-63CF	46052 Seaboard World
	XR-396	Comet 4C	6468 RAF TC
23 FEB	OY-STE	Super Caravelle 10B	249 Sterling for DR
24 FEB	G-AWBL	BAC-111-416EK	132 Court Line
26 FEB	PH-MAL	Convair CV-640	332 Martinair ex HB-IMC
28 FEB	D-ABFE	Boeing B-737-230QC	20256 Lufthansa new a/c
01 MAR	G-APAV	Bristol 170-32	13263 BAF
	EC-BPF	Douglas DC-9-32	47364 Iberia
	N3179Q	Douglas DC-3	Wettrad
02 MAR	12-05	Convair CV-440	GAF
03 MAR	F-BPJM	Boeing B-727-228	20204 Air France
04 MAR	XL-636	Britannia 253	13398 RAF TC
08 MAR	OO-SCA	Fokker F-27-400	10354 Sabena ex PH-FMA
10 MAR	4X-ATB	Boeing B-707-458	18071 El Al
14 MAR	SE-DAM	Douglas DC-9-41	47499 SAS new a/c
	PH-DNO	Douglas DC-9-33RC	47193 KLM
15 MAR	YR-IMG	Iljuschin IL-18	7301 Tarpm
	G-ASHZ	ATL-98 Carvailr	27349/9 BAF ex N9326R
17 MAR	G-AXLM	BAC-111-523FJ	199 BMA



## EDDM / MUC München

( COINCAT MUC )

17 FEB	G-ASIW	Vickers VC-10	819	BUA	
26 FEB	G-ASGI	Vickers Super VC-10	859	BOAC	emergency landing
07 MAR	G-ATUE	Viscount 812	357	Channell	ex N-244V
08 MAR	OY-APA	Fokker F-27-500	10425	Maersk	for DK
	G-ATPL	BAC-111-301AG	035	Dan-Air	ex 9K-ACK
	SE-FGB/C	L.-188 Electra	1098/1075	Falconair	
	G-AVRO	Boeing B-737-204	19712	Britannia AW	
	OY-STO	Fokker F-27-500	10341	Sterling	ex PH-FLM
14 MAR	SE-DBH	Douglas DC-8-63	45924	SAS	
15 MAR	OY-APC	Fokker F-27-500		Maersk	for DK
	EI-ALC	Boeing B-720-048	18043	Aer Lingus	ex N879OR
	G-ALZO	AS-57 Ambassador 2	5226	Dan-Air	
20 MAR	PH-TRP	Caravelle 3	043	Transavia	ex HB-ICY
	LN-SUB	Douglas DC-6B	45496	Braathens	
	G-APDL	Comet 4	6413	Dan-Air	ex 5Y-ADD
21 MAR	F-BRID	Douglas DC-6A/B	44915	Trans Union	ex OO-ABE
	OH-KDC	Douglas DC-6B	44169	Kar-Air	ex SE-BDX
	G-AOYL	Viscount 806	261	BKS	
	G-AXYD	BAC-111-509	210	Caledonian	new a/c
	F-BLCG	Boeing B-707-328C	19521	Air France	
	G-ARTA	Vickers VC-10	803	BUA	
	N3325T	Douglas DC-8-55	45754	Saturn	
	SU-AOW	Boeing B-707-366C	19845	United Arab	
	G-AOVG	Britannia 312	13238	Monarch	
22 MAR	OY-SAY	Super Caravelle 10R	255	Sterling	
	G-AWYT	BAC-111-501EX	176	BUA	
	G-AXMJ	BAC-111-518FG	204	Court Line	green
	LN-MOY	Douglas DC-8-63	46054	SAS	
	G-AOVJ	Britannia 312	13418	Caledonian	
	G-AVYC	HS-121 Trident 1E	2137	BKS	

## EDVV / HAJ Hannover

( COINCAT HAJ )

16 JAN	G-AWSY	Boeing B-737-204	20236	Britannia AW	
26 JAN	OY-KRA	Caravelle 3	006	SAS	
	EC-BQQ	Convair CV-990A	301034	Spantax	ex N-5606
	OE-LCO	Caravelle 6R	167	AUA	
28 JAN	G-AMHJ	Douglas DC-3C	13468	BUA	ex ZS-BRW
29 JAN	G-AVGP	BAC-111-408EF	114	Autair	
	OY-BCO	Nord N-262A	033	Cimber Air	
30 JAN	LN-SUT	Douglas DC-6B	45329	Braathens	
	HB-IDH	Douglas DC-8-62CF	45984	Swissair	
	YR-IMH	Iljuschin IL-18	8301	Tarom	
04 FEB	D-ANYL	Caravelle 10R	247	LTU	
11 FEB	G-AWBL	BAC-111-416EK	132	Court Line	
18 FEB	F-BRQL	Fokker F-27-200	10137	Euralair	ex PH-FSD
25 FEB	HB-IBU	Douglas DC-6B	44088	Balair	
12 MAR	D-ADIM	Douglas DC-8-33	45416	Atlantis	ex HB-IDA
14 MAR	C - 10	Fokker F-27-100	10160	Netherland AF	
16 MAR	G-APNF	Viscount 776	225	BKS	ex 9K-ACD
18 MAR	D-AILY	BAC-111-414EG	163	Bavaria	
	PH-MAN	Douglas DC-9-33RC	47291	Martinair	

## EHGG / GRQ Gronningen

( J.Wolbrink / Start )

08 JAN	PH-PBF	Fokker F-27-100	10142	R.L.D.	
11 JAN	D-ABAY	Douglas DC-6A/B	44070	Transportflug	
02 FEB	PH-LIP	Fokker F-27-100	10193	Philips	

## GRQ contd.

09 FEB	PH-CGD	Convair CV-640	104	Martinair	ex PH-TGD
11 FEB	OH-LRG	Convair CV-440	063	Finnair	ex I-DOGI
13 FEB	LN-SUT	Douglas DC-6B	45329	Braathens	ex SE-BDG
14 FEB	D-ANYL	Caravelle 10R	247	LTU	
	PH-DNV	Douglas DC-9-32	47170	KLM	to Oslo

## EHRD / RTM Rotterdam

( D.Booster &amp; Spotter Club RTM )

02 FEB	D-ABAY	Douglas DC-6A/B	44070	Transportflug	
05 FEB	G-AVOF	BAC-111-416EK	131	Cambrian	
07 FEB	G-AOVG	Britannia 312	13238	Monarch	new a/c
16 FEB	OY-STZ	Douglas DC-6B	44175	Sterling	ex CA+024
19 FEB	EC-BIM	Douglas DC-9-32	47088	Iberia	QGO AMS
	G-ARPC/N	HS-121 Trident 1C	2103/15	BEA	QGO AMS
	N3179Q	Douglas DC-3		Welltrad	QGO AMS
	D-ABEV	Boeing B-737-130	19032	Lufthansa	QGO AMS
	OH-LSA	Super Caravelle 10B	181	Finnair	QGO AMS
	PH-TRM	Caravelle 3	021	Transavia	QGO AMS
	PH-MAO	Douglas DC-9-33RC	47363	Martinair	QGO AMS
	LN-KAP	Convair CV-240	153	Mey Air	ex N-653W
25 FEB	EI-AOH	Viscount 803	180	Aer Lingus	
27 FEB	VR-BCX	Douglas DC-7C	45310	ARCO Bermuda	
28 FEB	OO-CTK	Douglas DC-6B	43831	Transpommair	

## LFPB / LBG Paris-Le Bourget

( J. P. Berrehouc )

07 MAR	EC-BSQ	Douglas DC-7		Spantax	
	N774TW	Boeing B-707-331B	18406	TWA	QGO ORY
	OO-GER	Douglas DC-6A/B	43826	BIAS	
	SE-CNM	Viscount 784	227	Falconair	ex PI-C772
14 MAR	PH-CGD	Convair CV-640	104	Martinair	ex PH-TGD
	F-BRUJ	Caravelle 3		Trans Union	new a/c
	N370WA	Boeing B-707-373C	19442	World	
	9Q-CLF	Douglas DC-8-32	45268	Air Congo	ex N815PA
	LN-FOR	Curtiss C-46R	30249	Fred Olsen	ex OD-ABX
	OY-APC	Fokker F-27-500		Maersk	
	SU-AOW	Boeing B-707-366C	19845	United Arab	
	XA-SID	Douglas DC-8-51	45935	Aeronaves de Mexico	

## LFPO / ORY Paris-Orly

( J. P. Berrehouc )

15 MAR	OD-AFK	Convair CV-990A	301026	MEA	ex N-5614
	F-BNGE	Caravelle 3	010	RAM	ex XV-NJA
	N8148A	Douglas DC-8-32	45267	Pan Am	
	N737PA	Boeing B-747-21	19644	Pan Am	

## KLAX / LAX Los Angeles

( Fred Giese via D. Ramthun )

21 FEB	N-8962	Douglas DC-9		Texas International	
	N274US	Boeing B-727-200		Northwest Orient	
	N54325	Boeing B-727-231	20232	TWA	new a/c
	N791FT	Douglas DC-8-63CF	46045	American Flyers	
	5 -119	C-130 Hercules		Iranian AF	
22 FEB	I-DIZE	Douglas DC-9-32	47502	Alitalia	
	O-34296	Boeing B-47		USAF	
27 FEB	N93104	Boeing B-747-31	19670	TWA	
	XV-106	Vickers VC-10	836	RAF TC	
01 MAR	N-864F	Douglas DC-8-63CF	46087	ONA	
	N7278F	Boeing B-727-291	19993	Frontier	