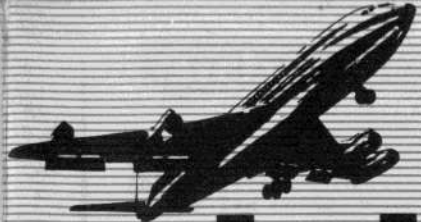




(6)
HZ-AEA DC-9-15 c/n 47000
Saudi Arabian f/n 83 d/d 080267



(7)
HL7201 DC-9-30 c/n 45827
Korean AL f/n 135 d/d 190767



airborne

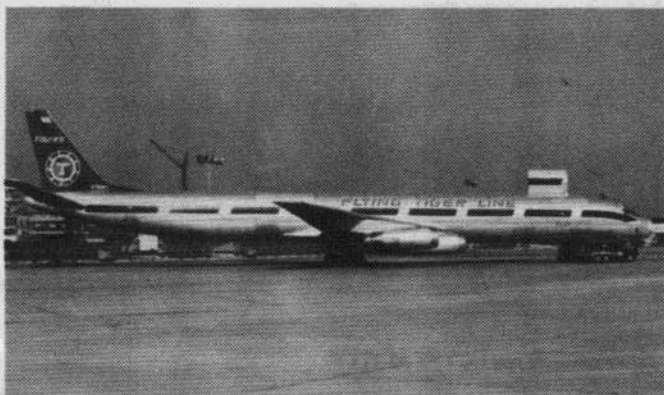
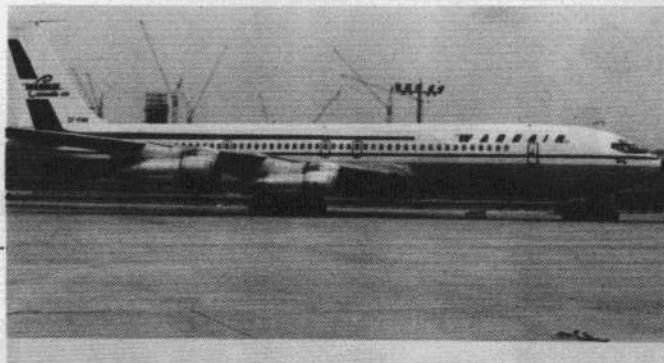


1969

8

das magazin für luftfahrtfreunde und spotters

1 DM



Lieber Leser!

Herausgeber:
C O I N C A T,
Interessengemeinschaft
f. zivilen Luftverkehr

Chefredakteur:
Werner vom Brocke

Geschäftsf.Redakteur:
Juan-José Hartlöhner

Dokumentation:
Gerd Steinmüller

Redaktionsstab:
Alan R. Lathan
Gerhard Pitzer
Rolf R. Türk

Postanschrift:
D6 Frankfurt/Main 1
Leerbachstraße 8

Telefon:
(0611) 723189

Postscheck-Konto:
Frankfurt 55858

Korrespondenten:
AMS: P.V. ten Duis
BER: M. Szymaniak
CGN: K.H. Opp
DUS: H. Niggemann
GRQ: J. Wolbrink
HAM: H. Hoffmann
MUC: W. Hell
OST: A. Doyen
PAR: J.P. Berrehouc
RTM: D. Booster
TYO: S.H. Kuwabara

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

CF-FAN B-707-311C c/n 19789
Wardair d/d 270468
PRA 200369 /gst

(2)
N784FT DC-8-63AF c/n 46004
Flying Tiger f/n 403
PRA 040369 /gst d/d 251068

(3)
PH-MAO DC-9-33RC c/n 47363
Martinair d/d 100269
HAJ 280469 /Szymaniak

(Titelseite)
HB-IDA DC-8-33 c/n 45416
Swissair f/n 54 d/d 200460

Flugzeuge werden immer größer und aufwendiger. Die Fluggesellschaften sehen sich ferner gezwungen, ständig ihre Flotten zu erneuern und zu verstärken. Die erforderlichen Mittel zur Anschaffung dieses Fluggerätes übersteigen jedoch die Liquidität auch des am besten florierenden Luftverkehrsunternehmens. Die Zeit der Jumbos brachte nun diese instabile Lage ins Schwanken.

Die Tatsache, daß Gesellschaften der Größenordnung von UNITED, PANAM oder TWA von der Notwendigkeit einer Fusion sprechen, beweist die Bedeutung dieses Problems.

Schon in den letzten Jahren sind gewisse Entwicklungen zu bemerken gewesen. Die großen Flugzeugwerke gründeten eigene Finanzierungsfirmen, die den Fluggesellschaften die Anschaffung des aufwendigen Fluggerätes ermöglichen sollten. Aber auch die Mittel der Hersteller, sogar der größten, sind beschränkt. Auch sie müssen um ihre Liquidität kämpfen.

In letzter Zeit ist oft gesehen worden, daß Fluggesellschaften sich für ein Flugzeugtyp nicht nach deren technischen oder wirtschaftlichen Aspekten entscheiden konnten, sondern einfach nach den angebotenen Finanzierungshilfen. So darf es auch keinen wundern, wenn kapitalschwache Firmen wie die Handley Page nicht länger existieren können.

Diese Situation führte ebenfalls zur Gründung verschiedener Finanzierungsgesellschaften, wie GATX/Boothe, Greyhound, F.B. Ayer, etc. Die größte GATX bestellte vor kurzem bei Boeing mehrere 747-Jumbo Jets.

In England gründete jetzt eine Gruppe führender Banken eine Flugzeug-Leasing Gesellschaft unter dem Namen Airlease International Corp. Dieses Unternehmen soll, wie verlautet, grundsätzlich in weltweiter Ebene operieren, doch sei "zunächst" eine enge Anlehnung an die britischen Werke und Airlines ins Auge gefasst.

Wohin wird uns diese Entwicklung führen?

Ihre Redaktion



Für 15 Stunden
nach

LOS ANGELES

Es ist kurz nach 22 Uhr Ortszeit. Die Besatzung für den Flug 601 nach Los Angeles mit Fuel-Stop in Ottawa ist bereits vollzählig. Captain Willem Kramer, F/O van Soest und der Navigator Segall beraten mit dem Dispatcher die Route, gebeugt über verschiedene Wetterkarten. Cpt. Kramer widmet besondere Aufmerksamkeit einer Front kurz vor Grönland, den Jetstreams südlich unseres Kurses und den Temperaturen, die in unserer Flughöhe zu erwarten sind. Dann sind die Gewichte an der Reihe. 105 Pax plus Baggage ergeben 8,8 Tonnen Payload zuzüglich 65,7 Tonnen Fuel, so haben wir ein Startgewicht von genau 139.130 kg, also knappe 4 Tonnen unter dem maximalen TOW (Startgew.). Ferner gilt es noch achtzugeben, wie die Ladung verteilt ist in bezug zum Schwerpunkt des Flugzeuges. Auch dies ist "Okay", also zieht Cpt. Kramer seinen Kugelschreiber und unterzeichnet die verschiedenen Dokumente. Das Briefing wird vor der großen Tafel mit der skizzierten DC-8 abgeschlossen. Cpt. Kramer informiert "die Mädchen" über die Flugstrecke, die Flughöhe und Flugdauer nach Ottawa (7 Stunden 46 Minuten). Zuzuguterletzt werden noch einmal die sog. Emergency-Procedures besprochen, dabei vergewissert sich der Flugkapitän, daß alle Stewardessen an Bord im Notfall schnell und richtig handeln würden. Ein Bus bringt die Crew zur Maschine, die auf Position 118 am Westende des Frankfurter Flughafens steht.

Flugingenieur Smienk ist schon lange am Flugzeug, als die restliche Crew eintrifft. Er hat mit dem Bodenpersonal den A-Check gemacht, die Betankung kontrolliert und sich anhand des Techn. Logs über den Zustand der Maschine, den in letzter Zeit aufgetretenen Mängeln und evtl. Teileaustausch ein Bild gemacht. Als Flugkapitän und Copilot an Bord gehen, ist die Checkliste (ähnlich eines Countdown) bereits ziemlich fortgeschritten. Während in der Kabine die Stewardessen die Bordküchen vorbereiten, machen vorn im Cockpit beide Piloten das Flugzeug fertig zum Start. Mit der Checkliste in der Hand werden die Instrumente überprüft und ein-

gestellt, die Vielzahl der Schalter und Knöpfe in Position gebracht. F/N Segall nimmt ebenfalls Platz und breitet auf seinem Arbeitstisch die Nordatlantikkarte auf. Er überprüft die Checkpoints und zeichnet dann die gewählte Route ein. Navigationssysteme und Stoppuhr für die Astroorientierung werden ebenfalls gecheckt. Das Cockpit liegt im sanften roten Licht der Instrumententafel. Inzwischen gehen die Passagiere an Bord. Die Abflugzeit rückt näher, es ist bald Mitternacht, obwohl nichts die späte Tageszeit andeutet. Der Flughafen liegt hell beleuchtet im grellen Licht der Neonscheinwerfer, Busse und Autos fahren hin u. her, Flugzeuge starten und landen in fast ununterbrochener Reihenfolge.

Alle Passagiere sind an Bord, die Treppen werden weggezogen. F/O van Soest nimmt auf 121.9 Kontakt mit dem Tower auf. "Frankfurt Ground. Good evening. Atlantis 601 is ready for start-up engines". "Atlantis 601, roger. Clear to start. Runway 25 L. Time 58 and a half. Information Bravo on the VOR". Der F/O drückt noch zweimal auf den Sendeknopf zur Bestätigung und überprüft mit einem Blick zum rechten Fenster hinaus, ob unten alles klar ist. Cpt. Kramer spricht bereits per Intercom mit dem Supervisor unten. "We start 3-4-2-1". Er wirft noch einen Blick zum F/E, dieser nickt. "...We start number three". Dabei drückt er im oberen Schaltbrett auf einen herausragenden Knopf, an dessen Spitze dann ein blaues Licht aufleuchtet. Die Anzeiger vom dritten Triebwerk werden lebendig, leicht hört man auch die Turbine. "Rotation". Der Flugingenieur bestätigt kurz danach "Oil-Pressure". Alle beobachten den Tourenzähler der Turbine. Bei 2000 rpm angelangt, schiebt der Flugkapitän einen Hebel vor mit der Bemerkung: "Fuel on". Fast anschliessend die Bestätigung "Fuel flown". Der Copilot stoppt die Zeit. Die drei Männer widmen ihre ganze Aufmerksamkeit der Anzeige vom 3. Triebwerk. Ein Aussenstehender betrachtet dies alles mit der gleichen Spannung, als würde es sich um die letzten Zahlen eines Countdowns handeln, nochmehr wenn das Ziel über 10000 km entfernt liegt und den Atlantik zum ersten Mal überquert. Der Zeiger des Drehzahlmessers steigt entschlossen, der Knopf oben springt wieder automatisch heraus, das blaue Licht erlischt. "14 seconds" bemerkt der Copilot. Es handelt sich um den Zeitraum zwischen Benzineinspritzung in die Turbine und das Abschalten des Anlassers. Der gleiche Vorgang wiederholt sich für Triebwerk 4, dann Triebwerk 2 und zuletzt Triebwerk 1. Als alle vier mit 6000 rpm drehen, zeigt sich wieder Aktivität im Cockpit. Checklisten kommen erneut empor. Hände bewegen sich flink von einem Schalter zum anderen. Auch unten rennt alles. Das GPU wird eilig entfernt. Autos und sonstige Bodengeräte fahren weg, allein der Supervisor bleibt noch in der Nähe. Durch den Lautsprecher kommt die Rollerlaubnis des Kontrollturms. Die Parking Brakes werden gelöst, die Triebwerkhebel leicht vorgeschoben. Die Turbinen heulen noch lauter. Die 140 Tonnen schwere DC-8-33 D-ADIR verlässt die Position in Frankfurt, ein letzter Wink zum Bodenpersonal und langsam den Taxiway entlang rollend geht die Checkliste weiter. F/E Smienk notiert die Zeit im Flight-Log Off-Block 23.06, sechs Minuten hinter schedule.

"Gust Lock...Off; Flaps/Slot Light...Set/Checked; Controls... (Die Ruder werden geprüft nach allen Seiten bis zum Anschlag) ... free; Spoiler Pressure...Checked; Ejectors...Extended; Hydraulic ...Checked; EPR...Set; Nav.Aids and Nav.Warning...Set; OBS Counters...Set; Flight Instruments...Checked; Slot index...Runway qdm; Pitot heaters...Checked and on; F/E Checks? ... Completed. Okay, ready for take off!"

Dazwischen ist die Erste Stewardess Fräulein Röther kurz reingekommen, um zu melden: "Cabin okay". Der Tower kommt noch mit den ATC-Clearances durch: "Atlantis 601, you are clear to Ottawa, Departure Route DF12, Flight Level 310, when airborne contact

Approach on 120.8 Over". Der Copilot hat alles schnell notiert und wiederholt das Sprüchlein. Anschliessend erhalten wir die Starterlaubnis: "6 O 1, read back correct. Cross 25 Right and clear for take-off on 25 Left".

Wir kreuzen die nördliche Bahn und rollen in die südliche hinein. Vor uns die Runway-Centerline Befeuerung, rechts und links die Lampenkette der Standard Bahnbeleuchtung. Unsere Scheinwerfer leuchten hell. Die DC-8 ist nicht zum stehen gekommen, sie rollt sehr langsam. Ein letztes Überprüfen des Sitzes und des Gurtes. Die drei Männer wechseln rasch einen Blick, Captain Kramer schiebt die Gashebel nach vorn bis zum Anschlag. Die Zeiger der Drehzahlmesser steigen bis zu 10.000 rpm, während die dröhnende DC-8 nach vorne springt. "Take-off power". Die Sekunden werden lang. Der Copilot drückt die Steuersäule nach vorn, damit das Bugrad auf dem Boden bleibt. Der Zeiger vom IAS steigt langsam... 100 Knoten... 120... 130... Die Bahn wird kürzer, man sieht schon das Ende entgegenkommen. "V-1" annouciert der Copilot und lässt das Ruder los. Der Captain hält beide Hände fest am Steuer, und als wenig später, bei über 150 Knoten, der Copilot "Rotation" ruft, zieht er leicht das Höhenruder. Die Lichter verschwinden, auf einmal ist der dunkle Himmel vor uns. Auch die Triebwerke hört man fast nicht mehr. Wir sind airborne. Die Borduhr zeigt 23.18z oder GMT. Der Copilot zieht den Fahrwerkshebel hoch, die drei grünen Lichter erlöschen, die rote von 'Undercarriage unsafe' leuchtet auf. Die vollbeladene DC-8 steigt langsam, doch alles geht schnell. Die Geschwindigkeit ist weiter gestiegen, der Copilot zieht die Flaps herein. Wir drehen sanft nach links auf Kurs 200 bis zum Erreichen des Radials 226 vom Frankfurt VOR, dann drehen wir nach rechts auf diesen Radial Richtung Nierstein NDB. Jetzt gilt es, sich genau auf die unter Abflugroute DF12 vorgeschriebene Strecke zu halten, des "Noise Abatement" wegen. Der Flugsicherungslotse unten in der Abflugkontrolle verfolgt unseren Flug auf seinem Radarschirm. Kurz vor Nierstein gibt er uns den neuen Kurs Richtung Rüdeshheim.

Wir bewegen uns nach Norden, die Lichter der Städte liegen immer tiefer unter uns. Inzwischen sind die Checklisten nach der Kontrolle hinter dem Start weggelegt worden. Die Triebwerke laufen auf Steigflugtoure. F/E Smienk wendet seinen Sitz zur Seite und berechnet auf seinem Arbeitstisch das neue EPR. F/O van Soest nimmt nun Kontakt mit Frankfurt Control in 126.25 auf u. wechselt zum neuen Squawk über. Cpt. Kramer schaltet den Autopiloten ein und lässt die Maschine weiter langsam steigen. Der Radar wird ebenfalls eingeschaltet. Es gibt tatsächlich ein paar Wolkenanzeigen. Die Cockpitlichter werden auf minimum gedämpft, aber draussen gibt es kaum etwas zu sehen. In der Höhe von Hadamar um 23.30z fliegen wir knapp über einige Cumulus-Wolken, das Flugzeug bewegt sich fast unmerklich. Der Copilot nimmt jetzt Funkverbindung mit Köln in 120.25 auf, das uns eine weitere Höhenfreigabe gibt. Der Captain muss ab und zu den Steigflugwinkel etwas verringern, weil die Geschwindigkeit unter die normalen Werte zu fallen droht. Sobald die Anzeige im IAS wieder steigt, erhöht er per mehrmaligen Druck auf den Pitch-Knob des Autopiloten den Winkel und die Steiggeschwindigkeit. Ansonsten herrscht Ruhe. Alle haben es sich bequem gemacht, man geniesst die gemächliche Atmosphäre im Cockpit. Hinten in der Kabine haben die Passagiere schon längst die Sicherheitsgurten abgelegt, dürfen wieder rauchen und werden von den Stewardessen verwöhnt. Auch ins Cockpit gelangen einige Erfrischungen und ein leckerer Imbiss.

Links von uns erstreckt sich das Lichtermeer vom Großraum Bonn und Köln, auch das Drehfeuer des Flughafens Wahn ist klar zu erkennen. Im Nordosten wächst die Helligkeit immer mehr über den Horizont desto höher und nördlicher wir fliegen. Nach 20 Minuten Flugzeit passieren wir das Funkfeuer Barmen bei Düsseldorf, immer noch im flachen Steigflug. (Forts. Heft 09/69) j j h

CAROUSEL IV

Pan American erbrachte den Beweis für die Genauigkeit und Zuverlässigkeit des neuentwickelten Trägheits-Navigationssystems, mit dem das 362-sitzige Großraumflugzeug Boeing 747 gesteuert wird. Die entsprechende Anerkennung erhielt Pan Am als erste Luftverkehrsgesellschaft von der US Regierung.

Zur Erprobung wurde das System im Mai 1968 in drei Maschinen vom Typ Boeing 707-321 installiert, die inzwischen mit dieser Ausrüstung mehr als 8000 Flugstunden im planmäßigen Langstreckenverkehr zurückgelegt haben.

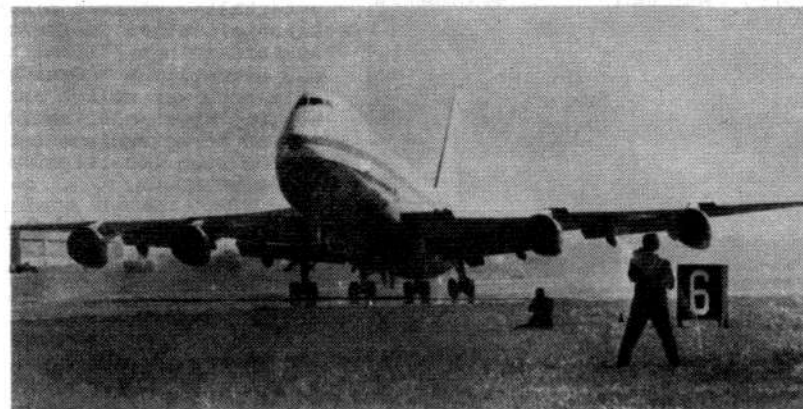
Das neue System ist speziell für Langstrecken und Ozeanrouten nützlich und kann mit dem Autopiloten des Flugzeuges gekoppelt werden.

Das "Carousel IV Inertial Navigation System (INS)" der Firma A.C. Electronics ähnelt den Trägheits-Navigationssystemen, mit denen Polaris-Unterseeboote oder Apollo-Raketen gesteuert werden. Mit Hilfe des in Theorie und Bauweise höchst komplizierten Systems ist bodenunabhängige Navigation nach dem "Bezugspunkt"-Prinzip möglich. Am Boden programmiert der Pilot Carousel IV nach einem Startpunkt, der nach Längen- und Breitengraden bestimmt wird. Die Anlage berücksichtigt und verarbeitet folgende Faktoren wie Erddrehung, Beschleunigungskräfte, Geschwindigkeit des Flugzeuges, zurückgelegte Entfernung, Zeit, Windabdrift und Kursänderung. Die Cockpitbesatzung ist in der Lage, jederzeit die genaue Position abzulesen.

Das System gibt weiterhin laufend Information über die Bodengeschwindigkeit, Abdriftwinkel und noch zurückzulegende Entfernung bis zum Zielort.

Als im März auf einem Nonstopflug von London nach Seattle eine mit der Anlage ausgerüstete Boeing 707 absichtlich 850 Meilen nach Norden vom üblichen Kurs abwich, um die Funktionsgenauigkeit von Carousel IV zu überprüfen, zeigte die Anlage hoch über dem Polarkreis 90 Breitengrade und Null Grad Länge an und damit die Position des Flugzeuges als direkt oberhalb des Nordpols.

Ogleich jede Flugzeugkante der Boeing 747 lediglich mit zwei kompletten Navigationsanlagen ausgerüstet sein muß, wird Pan Am in jede der von ihr bestellten 33 Maschinen je drei Carousel IV Systeme installieren. Die Kosten werden rund 1,2 Mio. DM pro Flugzeug betragen. Pan Am wird den planmäßigen 747-Flugdienst im kommenden Winter auf der Nordatlantikstrecke aufnehmen.



WANTED! Steward

Sie tragen eine schicke Uniform, ihr Arbeitsplatz ist die gepflegte Atmosphäre einer Jet-Flugzeug-Kabine und sie lernen "im Dienst" die weite Welt kennen und werden noch dafür bezahlt. Kein Wunder, daß immer mehr junge Männer die Chancen wahrnehmen, die ihnen der Beruf des Flugbegleiters bietet.

Die Aussichten waren noch nie so günstig wie jetzt: im Hinblick auf die Einführung der Boeing 747 mit ihrem erheblich grösseren Personalaufwand hat die Lufthansa die Einstellungsbedingungen für männliche Flugbegleiter abgeändert. Es genügt jetzt, wenn der Bewerber die mittlere Reife hat und über gute, in der Schule erworbene Englischkenntnisse verfügt.

Auch das Einstellungsalter wurde herabgesetzt: wie ihre Kolleginnen können die Flugbegleiter jetzt bereits mit 20 Jahren bei der Lufthansa anfangen, das Einstellungshöchstalter beträgt 26 Jahre. Weitere Voraussetzungen sind selbstverständlich gute Manieren, gepflegtes Aussehen und eine gute Allgemeinbildung sowie Kontaktfreudigkeit und sicheres, gewinnendes Auftreten.

Sobald die siebenwöchige Grundausbildung vorbei ist, beginnt sich für die Flugbegleiter das Tor zur weiten Welt zu öffnen. Zunächst werden sie zwar auf den kürzeren Strecken des innerdeutschen und europäischen Streckennetzes eingesetzt, aber bald schon lockt die Ferne: wer sich bewährt, kommt schließlich auf die Langstrecken-Jets und kennt sich bald in fremden Kontinenten so gut aus wie seine Altersgenossen in der engeren Heimat.



Die Bezahlung, die dafür winkt, läßt sich durchaus sehen: am Anfang sind es bereits über 1000DM, später werden es mehr als 2000DM. Natürlich ohne Spesen, die dazu beitragen, den Lebensunterhalt während des Dienstesatzes im In- und Ausland zu bestreiten und das eigentliche Grundgehalt noch wesentlich anheben. Die Abwesenheitsgelder im Langstreckendienst belaufen sich monatlich auf 400 bis 500 DM.

Bei entsprechender überdurchschnittlicher Leistung kann ein strebsamer Flugbegleiter zum Purser oder zum Check-Steward

aufsteigen oder eine andere Position mit Kontroll- und Menschenführungsaufgaben erhalten. Flugbegleiter zu sein ist daher - auch von der finanziellen Seite her gesehen - durchaus eine lohnende Tätigkeit.

Mit Erreichen des 40. Lebensjahres heißt's allerdings im allgemeinen Abschied nehmen von der aktiven Fliegerei. Als "Trostpflaster" winkt je nach "fliegenden" Dienstjahren eine Versicherungssumme, die bis zu 35.000 DM betragen kann. Hinzu kommt - da die Versicherung gewinnbeteiligt ist - eine entsprechend hohe Prämie. Dieses Geld soll den Übergang in einen anderen Beruf erleichtern.

Wer aus Altersgründen "vom Himmel" geholt wird, braucht deswegen jedoch noch nicht aus der Luft hansa auszusteigen. Außerdem ist die Flugbegleiter-Tätigkeit auch schon vor der "Altersgrenze" ein günstiges Sprungbrett in andere Lufthansa-Berufe. Zum Beispiel sind zwei ehemalige Flugbegleiter inzwischen als Flugkapitäne auf Strecke, drei weitere fliegen als Copiloten und ein rundes Dutzend "Ehemaliger" bereitet sich in der Fliegerschule auf die Flugzeugführerlaufbahn vor.

Andere Flugbegleiter sind heute als Lehrer an der Flugbegleiterschule oder als Einsatzleiter der fliegenden Besatzungen tätig, mehrere sind als Bezirksverkaufsleiter oder Stationsleiter irgendwo im In- und Ausland "seßhaft" geworden oder stellen ihre Kenntnisse und Erfahrung in einer der vielen anderen Lufthansa-Dienststellen zur Verfügung.

Wer jedoch - beim altersbedingten oder freiwilligen Ausscheiden aus dem fliegerischen Einsatz - die Lufthansa verläßt, der bringt außer der Abfindung auch noch ein weiteres Kapital mit: Kenntnisse der Verhältnisse in fremden Ländern und eine gewisse Weltgewandtheit, die sich immer positiv auswirken dürften.

lh





(1)
0-22678 C-97G USAF
THF 120769 /Szymaniak

(2)
TG536 Hastings RAF
THF 120769 /Szymaniak

(3)
F-RBOB N-262 PAF c/n 45
THF 120769 /Szymaniak

(4)
N171PS L-188C c/n 1091
PSA d/d 061159

(5)
N-111 L-188C c/n 1103
FAA





TAG DER OFFENEN TÜR

20 JAHRE NATO

BERLIN

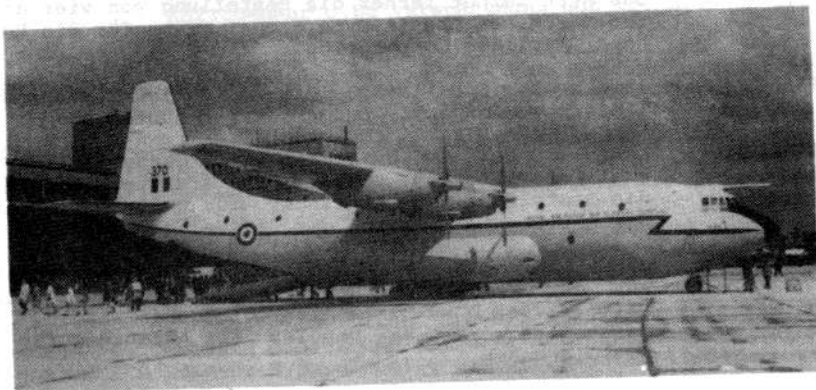
Bei einigermaßen erträglichem Wetter fand am 12. und 13. Juli in Berlin-Tempelhof der diesjährige "Tag der offenen Tür" statt. Zum ersten Mal stellten die drei Alliierten gemeinsam ihr Fluggerät vor.

Unter dem Motto "Luftbrücke vor 20 Jahren" zeigten sie in den einzelnen Hangars des militärischen Teils vom Flughafen Tempelhof Fotografien und anderes Anschauungsmaterial. Zwanzig verschiedene Flugzeugtypen, darunter C-47, C-97, C-54, C-118 der USAF, Belfast und Hastings der RAF, Nord 262 der Armée de l'Air, füllten das Freigelände. Da aufgrund der alliierten Abkommen keine Kampfflugzeuge nach West-Berlin fliegen dürfen, kann man sich vorstellen, daß der "Tag der offenen Tür" 1969 für die Berliner zu der bisher interessantesten Schau dieser Art wurde.

Zweimal täglich flog eine C-47 der USAF das Ausstellungsgelände an, damit US Colonel Halvorsen kleine Taschentuch-Fallschirme mit Bonbons für die Kinder abwerfen konnte. Denn seine Idee war es gewesen, während der Berliner Blockade beim Endanflug auf Tempelhof solche Fallschirme mit Schokolade, Kakao und Trockenmilch niedergehen zu lassen.

Nach jeder Landung gab Colonel Halvorsen Autogramme. Bezeichnen- derweise wurde er weniger von Kindern bedrängt, sondern vorwiegend von älteren Personen. Sein dabei freundliches Lächeln verwandelte sich in ein herzhaftes Lachen, als ihm von einigen Spotters Fotografien der in Berlin stationierten C-47 gereicht wurden, um sich darauf zu verewigen.

M. Szymaniak / w v b



NEWS REG NEWS

LAN CHILE	CC-CAQ	B-727-116	19812	wo280469
	CC-CEJ	HS-748	1621	ff140569
QUEBECAIR	CF-QBN	BAC-111-301AG	110	dd150469
	CF-QBO	BAC-111-301AG	112	dd150469
NORDAIR	CF-NAI	B-737-222	19945	dd100769 lsd fr United
	CF-NAP	B-737-222	19946	dd130769 lsd fr United
TRANS AIR	CF-TAQ	HS-748	1664	
	CF-TAX	HS-748	1586	ex G-ATEI
	CF-TAZ	HS-748	1663	ff140569 dd280569
PANAIR	D-ALAT	BAC-111-515FB	187	dd130669 is150669
IBERIA	EC-BPF	DC-9-32	47364	fn 484 "Ciudad de Almeria"
	EC-BPG	DC-9-32	47365	fn 504 "Ciudad de Vigo"
	EC-BPH	DC-9-32	47368	fn 505
AER LINGUS	EI-ASA	B-737-248	19424	dd020469
	EI-ASE	B-737-248	19425	dd170469
AIR ULSTER	EI-APD	Viscount 808	174	lsd fr Aer Lingus
B E A	G-AVMX	BAC-111-510ED	151	dd200669
B M A	G-APFX	Viscount 702	073	ex VP-BBV of Bahama AW
B O A C	G-AXGW	B-707-336C	20374	
	G-AXGX	B-707-336C	20375	
CALEDONIAN	G-AOVA	Brit. 319	13207	dd180469 "County of Fife"
DONALDSON	G-AOVC	Brit. 312	13231	dd240469 "Mikado"
SWISSAIR	HB-IDI	DC-8-62	46077	dd060769 "Solothurn"
C O P A	HP-484	HS-748	1662	ff220469 dd100569
A T I	I-DIZF	DC-9-32	47436	fn 541
	I-DIZG	DC-9-32	47437	fn 544
	I-DIZI	DC-9-32	47431	fn 520
	I-DIZL	DC-9-32	47438	fn 545
J A L	JA8028	CV-880	49M	wo250669 Grant County Wash.
BRANIFF	N105BN	B-707-127B	18068	ex VH-EBI of QF
	N106BN	B-707-127B	18069	ex VH-EBJ of QF
	N107BN	B-707-127B	18739	dd190669 ex VH-EBL of QF
	N108BN	B-707-127B	18740	ex VH-EBM of QF
	N298BN	B-727-191	19394	ex N7273F lsd fr Frontier
	N299BN	B-727-191	19393	ex N7272F lsd fr Frontier
	N302BN	B-727-11	19242	ex CF-FUN lsd fr Wardair
	N303BN	B-727-51C	18897	ex N7270C lsd fr Boeing
	N304BN	B-727-116	20217	ex N1780B lsd
	N2969G	B-727-193	19304	lsd fr Pacific AL
	N2979G	B-727-193	19305	lsd fr Pacific AL
	N898PC	B-727-193	19620	lsd fr Pacific AL
CAPITOL	N4909C	DC-8-63CF	46060	fn 472
	N4910C	DC-8-63CF	46094	fn 482
O N A	N-864F	DC-8-63CF	46087	fn 454
	N-865F	DC-8-63CF	46088	fn 464
T W A	N-4748	B-727-235	19468	dd270469 lsd fr National
	N-4750	B-727-235	19470	dd270469 lsd fr National
M E A	OD-AFF	CV-990A	301018	dd150669 ex N5608
	OD-APG	CV-990A	301030	dd 0669 ex N5618
	OD-APH	CV-990A	301025	dd 0669 ex N5616
	OD-APF	CV-990A	301035	dd 0769 ex N5603
	OD-APJ	CV-990A	301033	dd 0769 ex N5601
	OD-AFK	CV-990A	301026	ex N5614
K I M	PH-DEF	DC-8-63	46080	dd210669 "Henry Hudson"
LINJEFLYG	SE-BSU	CV-440	395	dd300369 ex SAS
TAROM	YR-BCP	BAC-111-409AY	162	da050569 lsd fr BAC
AIR CONGO	9Q-CLE	DC-8-32	45266	ex N813PA
	9Q-CLF	DC-8-32	45268	ex N815PA

AIRPORT - MOVEMENTS

CYOW / YOW Ottawa

17 JUN	CF-BFM	Fan Jet Falcon		(J.J. Hartlöhner)
	N4904C	Douglas DC-8-54F	45668	RCAF
	N4907C	Douglas DC-8-63CF	45967	Capitol
	CF-TLP/Q	Douglas DC-9-31	47068/9	Capitol
	CF-TMI	Douglas DC-9-32	47342	Air Canada
	D-ADIR	Douglas DC-8-33	45526	Air Canada
				Atlantis

EBBR / BRU Brüssel

23 JUL	PH-FMA	Fokker F-27-400	10354	(A. Doyen, K.H. Opp)
	HB-IMM	Convair CV-640	412	Sabena
	PH-SAD	Fokker F-27-200	10272	SATA
	G-APTB	Viscount 833	424	KLM
	OE-LBA	Boeing B-707-329	18374	BUA
	N8961T	Douglas DC-8-61F	45902	AUA lsd fr SN
	9Q-CLE	Douglas DC-8-32	45266	TIA
	5U-AAE	Douglas DC-6		Air Congo ex N813PA
	5U-AAF	Douglas DC-6		Niger ex 13-02 GAF
	N803SW	Douglas DC-8-55F	45821	Niger ex 13-03 GAF
26 JUL	PH-KFB	Fokker F-27-300	10161	Seaboard
	I-DABV	Caravelle 6N	146	NLM for KLM
	G-AVFC	Trident 2E	2142	SAM
				BEA

EBOS / OST Oostende

25 MAY	G-AMYJ	Douglas DC-3		(A. Doyen)
01 JUN	G-APPX	Viscount 702	073	South West Aviation
07 JUN	G-AMPP	Douglas DC-3	26717	BMA ex VP-BBV
09 JUN	N-5617	Convair CV-990A	301029	Dan-Air
15 JUN	G-AMJU	Douglas DC-3	25934	Modern AT
19 JUN	G-ASPN	Douglas DC-4	10337	Air Ulster
24 JUN	80-83	Sikorsky 58		Invicta
27 JUN	G-AVBY	BAC-111-320	113	GAF
14 JUL	EC-ATQ	Douglas DC-7	45162	Laker
18 JUL	G-ANCD	Britannia 307	12920	Spantax QGO BRU
	G-AOVC	Britannia 102	12916	Lloyd Intern.
24 JUL	D-ABAY	Douglas DC-6A/B	44070	Donaldson
29 JUL	N-5607	Convair CV-990A	301016	Germanair ex JA6203
				Modern AT

EDEB / THF Berlin-Tempelhof

14 JUN	G-AOFW	ATL-98 Carvair	012	(M. Szymaniak)
17 JUN	G-ALZP	AS. 57 Ambassador	5213	BAF
04 JUL	N360WT	Gulfstream		Decca ex CN-MAK
12 JUL	F-RBOB	Nord N-262	045	IBM
	XR-370	Belfast C1		French AF open day
	TG-536	HP 67 Hastings		RAFASC
	70456	C-130 A		RAF
	40626	C-141 A		USAF of 39th TAS
	10653	T-39 A		USAF/MAC of 436th MAW
	0-48403	C-47D		USAF
	0-48316	C-47D		USAF (flying display)
	0-72962	C-54		USAF
	0-33287	C-118A		USAF
	0-22678	C-97G		USAF
	0-33260	C-118A		USAF/APCS

EDBT / TXL Berlin-Tegel

01 JUN	F-BJLA	Douglas DC-8-32	45567	(M. Szymaniak)
11 JUN	G-AVKA	Boeing B-707-399C	19415	UTA
17 JUN	G-APDP	Comet 4	6417	Caledonian
21 JUN	N8961T	Douglas DC-8-61CF	45902	Dan-Air
09 JUL	G-AWXJ	BAC-111-416EK	166	TIA
	N372WA	Boeing B-707-373C	19179	Autair
11 JUL	G-AVYE	Trident 1E	2139	World AW
	G-ANBI	Britannia 102	12910	Channel
	G-AVOF	BAC-111-416EK	131	Britannia AW
				Autair

EDDF / FRA Frankfurt

04 JUL	N-5609	Convair CV-990A	301021	Modern AT
05 JUL	N6353C	Douglas DC-7		Denver "Ports of Call"
06 JUL	N-8759	Douglas DC-8-63		Eastern
	N-8760	Douglas DC-8-63		Eastern
12 JUL	SE-CFW	Douglas DC-3	42976	Hill Air
14 JUL	N6304D	Douglas DC-4	42911	Aer Turas ex EI-APK
22 JUL	N792SA	Boeing B-707-138B	17701	Standard ex VH-EBF
26 JUL	PH-MOL	Fokker F-28	11003	Itavia
27 JUL	EC-BQF	BAC-111-402AP	161	TAE

EDDH / HAM Hamburg

15 JUN	N695WA	Boeing B-727-173C	19509	(COINCAT HAM)
	D-ALAT	BAC-111-515	187	Ariana lsd fr World
	G-AOCB	Viscount 755	092	Panair
17 JUN	I-DIKY	Douglas DC-9-32	47234	BMA ex Invicta
	VH-EAE	Boeing B-707-338C	19625	JAT
18 JUN	TF-LLI	Canadair CL-44J	039	Qantas
	OY-BKR	Nord N-262A	047	Loftleidir
22 JUN	EI-ANF	BAC-111-208	050	Cimber Air
23 JUN	N4700C	Douglas DC-3 Turbo		Aer Lingus
26 JUN	HA-MOG	Iljuschin IL-18	7103	pvt. Malev Freight
27 JUN	G-ATMF	Douglas DC-7C/F	44873	TMA London
28 JUN	N374WA	Boeing B-707-373C	18583	World AW
29 JUN	VH-EBW	Boeing B-707-338C	19296	Qantas for overhaul
30 JUN	EI-ANE	BAC-111-208	049	Aer Lingus
03 JUL	G-AOFW	ATL-98 Carvair	012	BAF
	G-ASKN	ATL-98 Carvair	013	BAF
04 JUL	EC-BQF	BAC-111-402AP	161	TAE
05 JUL	F-BRIM	Caravelle 3	193	Panair lsd fr Trans Union
	F-BGNC	Super Const. L-1049G	4512	CATAIR
	LN-SUS	Boeing B-737-205	19408	Braathens
06 JUL	D-ADIR	Douglas DC-8-32	45526	Atlantis
09 JUL	DO-6	Douglas DC-3	15194	Finnish AF ex OH-LCI
12 JUL	OY-STT	Douglas DC-6B	45320	Sterling

EDDL / DUS Düsseldorf

20 JUN	G-AWSY	Boeing B-737-204	20236	(COINCAT DUS)
	SP-LGA	Tupolev TU-134	281029	Britannia AW
	CF-TJI	Douglas DC-8-43	45611	LOT
21 JUN	CF-ZYP	Boeing B-707-396C	20043	Air Canada
23 JUN	OK-PAG	Iljuschin IL-18	4201	Wardair
27 JUN	N372WA	Boeing B-707-373C	19179	CSA for RO
28 JUN	EC-BCH	Douglas DC-7C	45092	World AW
	YU-AHJ	Douglas DC-9-32	47239	Trans Europa
				Adria

DUS contd.

04 JUL	F-BHMR	Douglas DC-6B	43842	Aeromaritime
06 JUL	PH-MOL	Fokker F-28	11003	Itavia lsd fr Fokker
	YU-AHI	Tupolev TU-134		Aviogenex
08 JUL	F-BIUY	Douglas DC-8-33	45569	UTA
11 JUL	CF-PWV	Boeing B-707-138B	17696	PWA ex VH-EBA
	G-ATVE	Viscount 812	366	Channel
19 JUL	SE-DBG	Douglas DC-8-62	45921	SAS
25 JUL	LN-RLO	Douglas DC-9-21	47307	SAS

EDDM / MUC München

18 JUN	YR-BCB	BAC-111-424EU	156	Tarom ff to MUC
21 JUN	EI-ASA	Boeing B-737-248	19424	Aer Lingus
22 JUN	G-APTD	Viscount 833	426	BUA
25 JUN	F-BHMI	Super Const. L-1049C	4668	CIE Air Transport
29 JUN	N369WA	Boeing B-707-373C	19715	World AW
02 JUL	G-AWGD	Boeing B-707-138B	17702	Laker ex VH-EBG
	G-AVZZ	Boeing B-707-138B	17699	Laker ex VH-EBD
	YK-AED	Douglas DC-6B	43548	Syrian Arab
06 JUL	EC-BPH	Douglas DC-9-32	47368	Iberia new a/c
	OH-LRH	Convair CV-440	497	Finnair
	G-APTB	Viscount 833	424	BUA
09 JUL	PH-MAS	Douglas DC-8-55F	45824	Martinair ex N851F
	N373WA	Boeing B-707-373C	18582	World AW
13 JUL	N791FT	Douglas DC-8-63CF	46045	American Flyers for World
	N-805U	Douglas DC-8-55F	45817	Universal for World
	G-AVFN	Dart Herald 213	176	Itavia ex D-BIBI
20 JUL	G-APTC	Viscount 833	425	BUA
	G-AXCK	BAC-111-401AK	087	Dan-Air

EDDS / STR Stuttgart

19 JUN	SE-FGB	L.188 Electra	1098	Falconair ex N5541
20 JUN	VT-DJI	Boeing B-707-437	17722	Air India
	LZ-BEP	Iljuschin IL-18	8105	Bulair
	G-AXCP	BAC-111-401AK	090	Dan-Air ex N5044
	HB-AAU	Fokker F-27-300	10200	Balair ex D-BAKE
21 JUN	I-TIVE	Dart Herald 203	168	Itavia
	I-DIKY	Douglas DC-9-32	47234	JAT lsd fr AZ
28 JUN	OY-BCO	Nord N-262A	033	Imber Air
	D-ANDY	BAC-111-412EG	127	Bavaria
29 JUN	OY-EAO	Douglas DC-6B	43274	Sterling ex HB-IBA
	YU-ADD	Convair CV-440	398	JAT

EDVV / HAJ Hannover

17 JUN	G-APTC	Viscount 833	425	BUA
18 JUN	PH-MAL	Convair CV-640	332	Martinair ex HB-IMC
	D-CESE	HFB 320 Hansa Jet	1037	Sterling
30 JUN	D-AMOR	Douglas DC-9-15	45787	Germanair ex HB-IFE
	XS-644	HS-748 Andover		RAF
01 JUL	G-AMHJ	Douglas DC-3	13468	Morton Air Serv.
	G-AVRN	Boeing B-737-204	19711	Britannia AW
03 JUL	OY-BKR	Nord N-262A	047	Imber Air
04 JUL	XL-640	Britannia 253	13449	RAF TC
	G-AMAH	AS.57 Ambassador 2	5230	Dan-Air ex VH-BUJ
	G-AOJD	Viscount 802	153	BEA new colors
08 JUL	I-DABV	Caravelle 6N	146	SAM

EGGW / LTN Luton

01 JUL	G-APPO	Douglas DC-3	20453	Fijaiarah AL
	G-AOVL	Britannia 312	13420	Monarch
	G-AOVT	Britannia 312	13427	Monarch
	G-AXCP	BAC-111-401AK	090	Dan-Air
	G-AWXJ	BAC-111-416EK	166	Autair

(Michael Brauner)

EGKK / LGW London-Gatwick

07 JUL	CF-ZYP	Boeing B-707-396C	20043	Wardair
	G-ALZO	AS-57 Ambassador 2	5226	Dan-Air
	G-AOVC	Britannia 312	13231	Donaldson
	G-APNA/B	Britannia 317	13425/6	Donaldson
	G-AWGS	Canadair CL-44D-4	027	Transglobe
	G-AWDK	Canadair CL-44D-4	023	Tradewinds
	G-AWGT	Canadair CL-44D-4	030	Tradewinds
	G-AOVA	Britannia 319	13207	Caledonian
	G-AWWX	BAC-111-509EW	184	Caledonian
	G-AVKA	Boeing B-707-399C	19415	Caledonian
	5A-DAB	Caravelle 6R	162	KLA
	G-AWYU	BAC-111-501EX	177	BUA
	G-AWKJ	BAC-111-408EF	128	BUA
	LZ-TUB	Tupolev TU-134		Bulair
	N8961T	Douglas DC-8-61CF	45902	TIA

(Jens Lange, Michael Brauner)

EGLL / LHR London-Heathrow

26 JUN	G-AVYD	Trident 1E	2138	BKS
	EI-ASA/B	Boeing B-737-248	19424/5	Aer Lingus
	CP86680	Iljuschin IL-62		Aeroflot
01 JUL	N7951S	Hercules L-382B		Southern Air
03 JUL	ET-ABP	Boeing B-720-060B	18977	MEA lsd fr Ethiopian
	G-ALHJ	Argonaut		BOAC no flying
	CP86672	Iljuschin IL-62		CSA lsd fr SU
05 JUL	OD-AFB	Boeing B-707-3B4C	20224	MEA
	AP-AUO	Boeing B-707-340C	19285	MEA lsd fr PIA
	9Q-CLE	Douglas DC-8-32	45266	Air Congo ex N813PA
	HB-IMQ	Convair CV-440	213	Tellair
11 JUL	OB-R-931	Douglas DC-8-52	45619	APSA

(Jens Lange, Michael Brauner)

EHGG / GRQ Gronningen

08 JUN	DO 4	C-47A	48254	Finnish AF ex OH-LCP
	DO 6	C-47A	15194	Finnish AF ex OH-LCI
11 JUN	OY-STC	Super Caravelle 10B	212	Sterling ex F-BOEE
17 JUN	PH-TRN	Caravelle 3	191	Transavia ex OY-KRG
19 JUN	F-BRAL	Lear Jet 24	117	Euralair ex N288VW
30 JUN	PH-MAG	Douglas DC-3	12472	Moormanair
08 JUL	N10123	Jetstar		Pan Am
10 JUL	D-CESE	HFB 320 Hansa Jet	1037	Sterling

(J. Wolbrink / Start)

GCLP / LPA Las Palmas

26 JUL	5T-CIL	Iljuschin IL-18		Air Mauritanie
	G-ASIX	VC-10	820	BUA
	OO-STC	Boeing B-727-29	19401	Sabena
	EC-BEC	Douglas DC-3	43089	Spantax
	EC-AQF	Douglas DC-3	26465	Spantax
	EC-BOC/D	Fokker F-27-400	10353/60	Iberia

(Karl Heinz Opp)