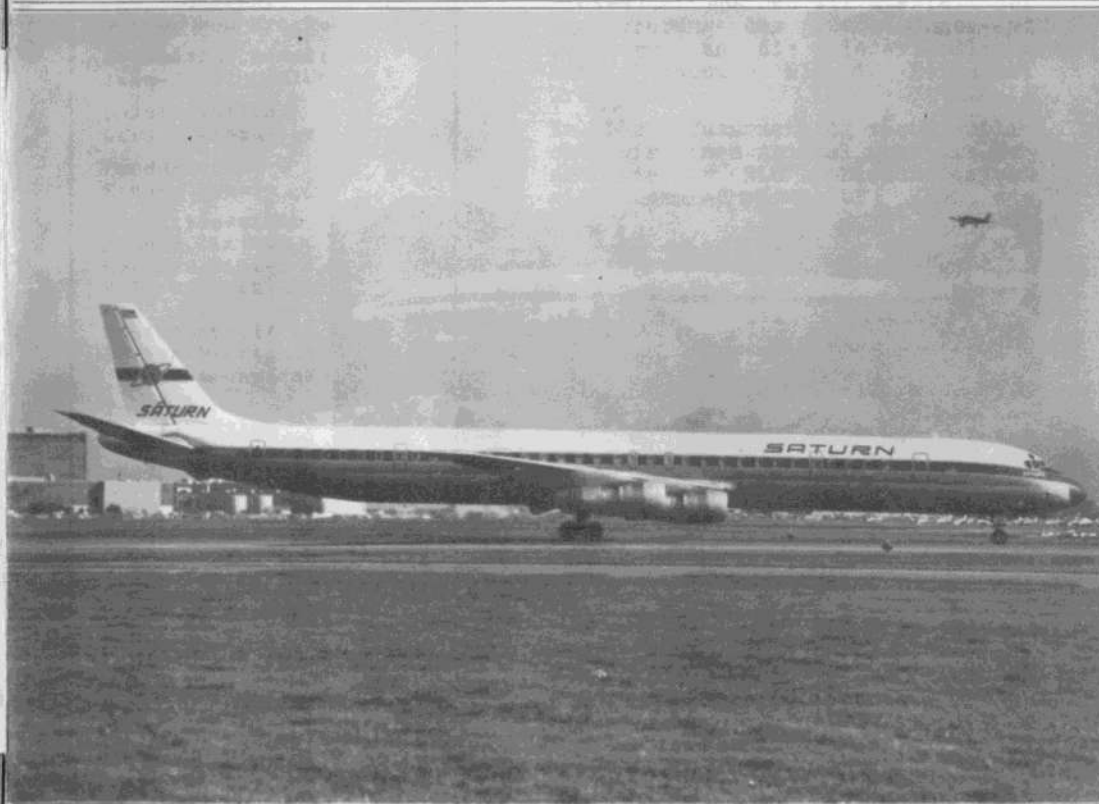


# airborne



Februar 1969

2

das magazin für luftfahrtfreunde und spotters

1 DM



PP-SRU BAC-111-422 c/n 126  
VASP f/f 081167 d/d 191267  
BOH 1167



N9717C L.1049E c/n 4546  
American Flyers  
LGW



OB-R-895 YS-11-100 c/n 2040  
LANSA d/d 170667

## airborne

Februar 1969

*Lieber Leser!*

Herausgeber:  
COINCAT,  
Interessengemeinschaft  
f. zivilen Luftverkehr

Chefredakteur:  
Werner vom Brocke

Geschäftsf.Redakteur:  
Juan-José Hartlöhner

Dokumentation:  
Gerd Steinmüller

Produktion:  
Erhard Schulz

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.-  
incl. Versandkosten

Dieses Heft widmen wir speziell der Auslieferung des ersten Hansa-Jet Trainers an die niederländische Luftfahrtschule RLS in Eelde bei Groningen.

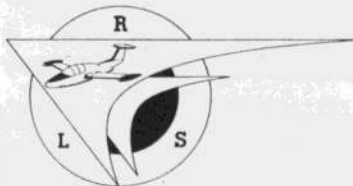
In diesem Zusammenhang veröffentlichen wir einen Artikel über die Geschichte der RLS. Dieser Bericht gibt ferner Aufschluß über die verschiedenen Phasen der Ausbildung und den Anforderungen, die den zukünftigen Verkehrspiloten gestellt werden.

Unser holländischer Korrespondent Peter V. ten Duis, befindet sich gegenwärtig bei RLS in der Ausbildung und wird in naher Zukunft auch den Hansa-Jet fliegen. In einer unserer nächsten Ausgaben wird Peter ten Duis über die Eigenschaften des Hansa-Jets berichten.

Zum Abschluß möchten wir Sie darauf hinweisen, daß seit dem 29. Januar Flugzeuge der inneramerikanischen DELTA AIR LINES täglich London und Frankfurt anfliegen. Diese führen für PANAM das Flugpaar PA-106/107 New Orleans-Detroit-Washington-London-Frankfurt durch. Der Streckenabschnitt innerhalb der USA wurde schon immer von DELTA AIR LINES befliegen. Nachdem PAN AMERICAN den größten Teil ihrer DC-8 Flotte verkauft hat, operieren die Maschinen der DELTA auch zwischen Washington und Frankfurt. Auf diesen Flug werden jedoch Crews der PANAM eingesetzt.

*Ihre Redaktion*





## RIJKSLUCHTVAARTSCHOOL

Schon seit 1931 werden in Holland Flugzeugführer sehr sorgfältig auf ihre späteren Aufgaben bei der holländischen Luftverkehrsgesellschaft KLM vorbereitet. Damals begann man mit der zentralen "Reichsausbildung" besonders für Piloten, die später im Liniendienst eingesetzt werden sollten.

Diese Schulung wurde gleich nach dem Zweiten Weltkrieg wieder aufgenommen. Die Reichsluftfahrtschule begann im April 1946 zunächst in Gilze-Rijen und zog 1955 nach Eelde bei Groningen, wo ein 12 Hektar großer Flugplatz zur Verfügung stand, der sich als idealer neuer Standort anbot.

Ende der fünfziger Jahre wurde der Flugzeugpark der Reichsluftfahrtschule modernisiert. Die Tiger-Moths sowie die Harvards wurden durch Saab Safirs 91D und Ende 1962 auch durch Strahlflugzeuge vom Typ Morane Saulniers 760B Paris II ersetzt. Die 1946 angeschafften Beechcraft D-18S werden jetzt von modernen HFB-320 Hansa-Jet abgelöst. Im Laufe des Jahres 1969 wird der RLS-Flottenbestand auf 22 Safirs, 7 Morane und 3 Hansa-Jets gebracht.

Vor mehr als einem Jahr wurde auch der theoretische Lehrplan der Schule den modernen Flugzeugtypen angepaßt. Damit erhalten die Schüler jetzt eine Ausbildung, die in ihren verschiedenen Phasen - theoretisch und praktisch - bestmöglich aufeinander abgestimmt ist. Die Grundausbildung der RLS entspricht den heutigen Bedürfnissen. Der theoretische Unterricht läuft durch die gesamte Kursdauer von 24 Monaten. Nach neun Monaten findet eine erste Zwischenprüfung statt, und 12 Monate später folgt dann das Staatsexamen für den Verkehrspiloten (theoretischer Linienflugzeugführerschein) 1. Klasse (B1). In den letzten drei Monaten liegt der Schwerpunkt auf praktischer Ausbildung. Die Funksprechkurse werden schon nach den ersten neun Monaten der zweijährigen Gesamtausbildung mit der Prüfung für das Funksprechzeugnis abgeschlossen.

Die Kurse im Linkstrainer beginnen nach drei Monaten und erfordern insgesamt 21 Monate. Im einmotorigen Linkstrainer AT-10 und zweimotorigen AT-100, der ein Strahlflugzeug simuliert, üben die Schüler insgesamt 110 Stunden. Hier geht es besonders um pünktliche Flüge, um gute Beherrschung aller Navigationstechniken und um Platzanflüge unter Anwendung der verschiedenen Anflugverfahren.

Mit dem Fliegen beginnt der Schüler nach vier Monaten, so daß die Gesamtdauer seiner praktischen Fliegerei 20 Monate beträgt. Auf dem Safir muß der Schüler 80 Stunden allein fliegen und 20 Stunden als erster Pilot, auf der Morane 25 Stunden allein und 15 Stunden als erster Pilot, während er auf dem Hansa-Jet jetzt 30 Stunden fliegen wird, davon 14 Stunden auf dem linken Pilotensitz.

Das Schulungsprogramm im Safir (insgesamt 12 Monate) umfaßt allgemeines Fliegen, Flugnavigation, Instrumentenflug, Leistungsfliegen, Funknavigation sowie Instrumentenlandeanflug. Während der nächsten sechs Monate erfolgt die Weiterschulung auf der Morane mit allgemeinem Fliegen, Instrumentenflug und Instrumentenflugschulung auf Luftstraßen. Die praktische Pilotenausbildung findet ihren Abschluß mit einer zweimotorigen Schulung auf dem Hansa-Jet. Hiermit wird die Typenumschulung auf Strahlflugzeuge und das Fliegen und Navigieren über Seegebiet (Nordsee) vorgenommen.



Hat ein Schüler die zweijährige RLS-Ausbildung erfolgreich abgeschlossen, so ist er befähigt, die heute bei den großen Luftverkehrsgesellschaften eingesetzten Flugzeuge zu führen, da der Hansa Jet mit seinem Integrated Instrument System, dem Autopiloten usw. in dieser Hinsicht genau einem modernen Verkehrsflugzeug entspricht.

Mit dem bestandenen Staatsexamen besitzt er die Typenberechtigung für die Morane inclusive IFR und für den HFB-320 Hansa-Jet.

Hat der Schüler alle Prüfungen auf der RLS Bestanden, verläßt er die Schule mit einer gründlichen allgemeinen und speziellen Ausbildung. Er bringt nicht nur das erforderliche technische und praktische Wissen mit, sondern ist auch auf die große Verantwortung vorbereitet worden, die er als Flugkapitän bei einer Luftverkehrsgesellschaft zu übernehmen hat.

Der erfolgreiche Absolvent besitzt jetzt:

- a) RLS-Diplom
- b) Pilotenschein 3. Klasse (B3)
- c) IFR-Schein
- d) Typenberechtigung für die zweistrahligen Flugzeuge Morane-Saulnier 760B Paris II und HFB-320 Hansa-Jet.
- e) Funksprechzeugnis
- f) Theoretischen Linienflugzeugführerschein 1. Klasse (B1)

Von 1946 bis heute haben 681 Schüler die RLS-Schule erfolgreich absolviert, das sind im Jahresdurchschnitt 29 Piloten. Da bei der Auswahl der Bewerber für die RLS, besonders in den letzten zehn Jahren, immer strengere Maßstäbe angelegt wurden, konnte die Zahl der nicht erfolgreichen Schüler auf 1,7 im Theoretischen Unterricht und 1,8 Schüler im praktischen Fliegen gesenkt werden. Jeder Anwärter muß sich vor seiner zweijährigen Ausbildung folgender Untersuchung bzw. Prüfungen unterziehen:

- a) medizinisch: Seine körperliche Kondition muß so beschaffen sein, daß er den Anstrengungen der Ausbildung und einer langjährigen Berufsausübung gewachsen ist.
- b) psychologisch: Panikneigung, Verantwortungsbewußtsein, Selbstvertrauen und Intelligenzprüfung.
- c) fliegerisch: Reaktionsvermögen, Antizipation, Konzentrationsvermögen unter Zeitdruck.

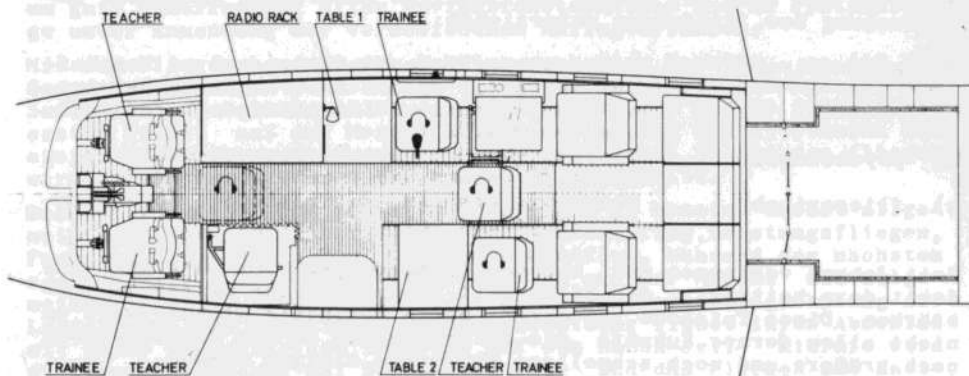
Seit Jahren verlassen nur hochqualifizierte Schüler die RLS, die damit dazu beitragen, die Sicherheit im Luftverkehr weiter zu verstärken. Diese Tatsache ist gerade heute besonders wichtig, weil in nicht allzu ferner Zukunft die Anforderungen an die Piloten durch noch größere und noch schnellere Flugzeuge steigen werden.

## HANSA JET trainer

Der erste der drei von den Niederlanden bei der Hamburger Flugzeugbau GmbH in Auftrag gegebenen Hansa-Jets wurde am 17. Januar an die niederländische Rijksluchtvaartschool in Eelde übergeben. Im Februar/März 1969 werden auch die beiden anderen Hansa-Jets von der RLS übernommen und in Dienst gestellt.

Das jetzt abgelieferte Flugzeug -es ist das zwölfte Serienflugzeug der HFB 320 Hansa Jet-Serie- ist nach den Wünschen und Forderungen der niederländischen RLS als Trainingsflugzeug zur Schulung von Verkehrsflugzeugführern und Militärpiloten ausgerüstet und eingerichtet worden. Es erlaubt die Mitnahme von drei Schülern, einem im Cockpit für die fliegerische Ausbildung und zwei weiteren in der speziell ausgerüsteten Kabine für Sprechfunk- und Navigations-schulung. Zwischen beiden Schülern in der Kabine ist der Lehrersitz so angeordnet, daß er beide Schüler beobachten kann. Ausserdem können in der Kabine fünf weitere Schüler untergebracht werden. Zwei Lehrer, einer auf dem rechten und ein zweiter auf einem klappbaren Mittelsitz, haben im Cockpit Platz.

Die Cockpitausrüstung des Hansa-Jet Trainers wurde mit einem grösseren Flugkommandosystem FD-109 wesentlich umfassender. Die Bedienelemente für den Autopiloten und die Flugkommandoanlage wurden so in die Gerätebrettblende eingearbeitet, daß sie im Sichtbereich sowohl des Schülers als auch des Lehrers liegen und von beiden bedient werden können. Mit einem Standby - Horizont soll der Schüler lernen, mit Notgeräten zu fliegen. Außerdem ist der Bedienehebel für das Fahrwerk in der Mitte des Instrumentenbrettes, rechts neben den Funk- und Navigationsgeräten, angeordnet, um die Bedienung den Linienflugzeugen anzupassen. Ein zweites Handstuellrad für die Bugradsteuerung sowie ein Bedienknopf für die Höhenruderttrimmung gehören jetzt zum zweiten Pilotensitz. Bei allen fliegerischen Manövern hat stets der Lehrer Priorität, d.h., er kann die Steuerungs- und Trimmkommandos des Schülers übersteuern. In der Kabine besitzen alle Schüler einen Kartentisch. Die Kabinenbesatzung kann sich über Wahlschalter jederzeit in den Funk-sprechverkehr und in den Navigationsteil einschalten, um sich über den Flugablauf zu informieren oder Aufgaben durchzuführen. Der rechte Schüler hat zusätzlich noch ein Instrumentenbrett vor sich mit Fahrt-, Höhen- und Außentemperaturanzeige, sowie DME-, RMI-Anzeige und ADF-Bediengerät.



**SATURN**  
AIRWAYS

rangiert unter den grössten US-Supplementals Carriers und kann stolz auf eine Erfahrung von nahezu 25 Jahren zurückblicken.

Bereits im Jahre 1945 nahm die Aaxico ihren Betrieb auf. 1948 wurde die All American Airways gegründet, die 1960 in SATURN umgetauft wurde.

Die heutige Gesellschaft entstand aus der Fusion dieser beiden Unternehmen im November 1965, nachdem die SATURN bereits am 3. März 1964 eine fünfjährige Genehmigung für außerplanmässige Transatlantikdienste erhalten hatte. Anfänglich wurden diese Flüge mit DC-6B und DC-7C durchgeführt. Zu der Zeit operierte SATURN ebenfalls Touristikflüge, zu Zielen im Mittelmeerraum, von Berlin aus.

Nach Auslieferung der beiden bestellten Super DC-8-61F wurden die elf DC-7C an einen Flugzeughändler in Miami veräussert. Die zwölf DC-6A fliegen weiterhin Frachtdienste im Inland für LOGAIR und CAM.

Der größte Auftraggeber der SATURN ist zweifelsohne der Pentagon, da ständig Charterflüge für die MAC, LOGAIR und Navy durchgeführt werden. Die Langstreckenflüge führen deshalb meistens nach Vietnam oder in die Bundesrepublik. Darüber hinaus ist SATURN unter Vereinen und Firmen sehr beliebt, die ihre Gruppenflüge mit dieser Gesellschaft organisieren. Die große Zuverlässigkeit der SATURN wurde mit dem "Award of Honor" des National Safety Council ausgezeichnet.

Der Sitz der Gesellschaft und gleichzeitig auch die Betriebs- und Wartungsbasis sind in Oakland, Kalifornien. Regional Offices in New York, Chicago, Miami, London, Frankfurt und Rom, bilden das Rückgrat der Verkaufsorganisation.

### SATURN-Flotte:

N8955U	DC-8-61F	c/n 45948	f/n 321	d/d 281267
N8956U	DC-8-61F	c/n 45949	f/n 329	d/d 300168
N8008F	DC-8-54F	c/n 45669	ex TIA	d/d 68
N3325F	DC-8-55F	c/n 45754	ex TIA	d/d 0469

Ferner operieren 12 DC-6A innerhalb der USA

SATURN hatte zur Lieferung im 2. Quartal 1968 drei Boeing 707-379C bestellt. Im Zuge einer Standardisierung auf Douglas Flugzeuge wurden diese drei Lieferpositionen an andere Gesellschaften verkauft. Aus dieser Transaktion konnte SATURN noch einen Profit verzeichnen.



## Stewardessen im Simulator

Das Jaulen der startenden Strahltriebwerke füllt die Kabine der Boeing 737, während die hübsche Stewardess sich vergewissert, daß alle Passagiere die Sicherheitsgurten angeschnallt haben. Vom Lautsprecher läßt sich eine Männerstimme vernehmen: "Guten Tag, meine Damen und Herren, hier spricht der Bordkommandant. Wir sind klar zum Start und werden in wenigen Minuten abheben".

Scheinbar ein Flug wie viele andere - aber nur scheinbar. Dieses Flugzeug fliegt nicht, und der Fluglärm kommt von einem Magnetband, das für die Teilnehmerinnen des Stewardessen-Kurses der United Airlines in einem Boeing 737-Simulator abgespielt wird.

Seitdem die Kabinen-Simulatoren mit Tonbändern ausgerüstet werden, haben die Teilnehmerinnen des Kurses das Gefühl wirklich zu fliegen - nur die Bewegungen des Flugzeuges fehlen noch. Vergangenes Jahr absolvierten 2000 junge Damen den Kursus, der im Ausbildungszentrum der United Airlines in der Nähe des O'Hare Flughafens von Chicago stattfindet.

Kabinen-Simulatoren sind zwar nichts neues -man verwendet sie seit dem Ende des zweiten Weltkrieges- aber das Konzept Fluglärm zu simulieren ist einzigartig in der Ausbildung der Stewardessen.

Der Kabinen-Simulator ist eine genaue Nachbildung des Innern einer Kabine einer Boeing 737, alles Zubehör mit Ausnahme der Frischluftventilation funktioniert. Ausser dieser Einzelheit ist nur noch die Sitzanordnung verschieden. Auf der einen Seite sind zwei Reihen, auf der anderen drei Reihen angeordnet, damit sich die zukünftigen Stewardessen sowohl mit der Bedienung der Erstklass-, als auch mit der der Touristenklasspassagiere vertraut machen können.

Während der ganzen Dauer des "Fluges" ist der Motorenlärm hörbar, von Zeit zu Zeit vernimmt man eine Ankündigung des Bordkommandanten über die Lautsprecher. Blinklichter, die den Passagieren vorschreiben das Rauchen einzustellen oder die Sicherheitsgurten anzuschallen, tragen ebenfalls zur Erhöhung einer wirklichkeitsnahen Flugstimmung bei.

Die Spieldauer der Magnetbänder ist so bemessen, dass sie mit der wirklichen Flugdauer zwischen bestimmten Flughäfen übereinstimmt. Spezielle Ereignisse, wie Ankündigungen von Luftlöchern durch den Kommandant, gehören ebenfalls zum "Flug" und ermöglichen es, die Reaktionen der Kursteilnehmerinnen zu prüfen.

Der Direktor des Ausbildungsprogramms, Herr M.E. Lade, erklärte zum neuen Schulungsprinzip: "Durch die möglichst genaue Nachbildung der Kabine mit allem Zubehör und dank der realistischen Geräuschkulisse ist es möglich geworden, den angehenden Stewardessen eine sehr wirklichkeitsnahe Ausbildung zu vermitteln. Dadurch wird der Übergang von der Ausbildung zum Berufsleben sehr erleichtert, und die Schulungsperiode kann erheblich verkürzt werden".

Im Laufe der Zeit soll eine vollständige Bibliothek mit Aufnahmen von sowohl langen als auch kurzen Flügen entstehen, die alle möglichen Situationen, denen eine Stewardess bei der Ausübung ihres Berufes begegnen kann, enthalten soll.

## NEW LOOK

### Spiel mit den Farben, Trick der Werbefachleute

Während früher die Bemalung der Flugzeuge eine untergeordnete Rolle spielte, sollen heute die Farbkompositionen den Fluggast in der Wahl seiner Gesellschaft beeinflussen.



Tatsächlich lehrten die Erfahrungen, daß ansprechende Farben die Umsatzziffern in die Höhe schnellen lassen.

Als erste Gesellschaft der Welt wagte Braniff International Inc 1966 den Schritt und führte eine revolutionäre Bemalung ein: die Flugzeuge wurden entweder vollkommen türkis, gelb, beige, orange, hell-, dunkelblau oder oder gespritzt. Seit 1966 kann Braniff mit gutem Recht sagen: "You can fly with our airline seven times and never fly the same colour airplane twice".

Dem Beispiel von Braniff folgend engagieren in zunehmenden Maße große Fluggesellschaften Werbeagenturen, die die Bemalung nach verkaufpsychologischen Gesichtspunkten auswählen. Da die Gesetze Nachahmungen verbieten, versuchen die einzelnen Unternehmen, sich an Originalität zu übertreffen. Trans Caribbean fand z.B. solch eine eigenartige Zusammenstellung der Farben türkis, blau und rot.

Die Zahl der Fluggesellschaften mit schlichten Flugzeugbemalungen nimmt ständig ab. Unter den großen Airlines fliegen nur noch American und Aeroflot mit "silbernen Vögeln". Zwar scheuen die anderen Fluglinien die hohen Kosten für ein grosszügiges colour scheme, jedoch entscheidet letztendes die Konkurrenzfähigkeit. Gelegentlich übernehmen kleinere Luftverkehrsgesellschaften Bemalungen von grösseren, wenn diese neue Einfälle hatten. So geschah es bei Channel Airways (Vorbild Continental Airlines, von der auch die Viscounts stammen) und Südflug, die einige Douglas DC-7C von der KLM kaufte. Gerade in jüngster Zeit finden immer mehr Luftfahrtunternehmen zu farbenfrohen colour schemes. In Europa wären Lufthansa und BEA zu erwähnen, aber auch die Flugzeuge der amerikanischen Air California erstrahlen in solch einer Farbenpracht, die den Trend zu mehr "Farbe" bestätigen.

Aber nicht nur Flugzeuge bekommen einen New Look, sondern auch Stewardessen. So werden die Flugbegleiterinnen der Air France ab Juni in aller Welt ein neues Erscheinungsbild bieten. Durchweg kleiden die Fluglinien ihre Stewardessen noch recht konservativ ein, wenn sie auch bei ihren Flugzeugen zu originellen Bemalungen übergehen.





D-ADIM DC-8-32 c/n 45416  
 ex SR HB-IDA 220460-150368  
 ex SZ D-ADIM 150368-311068  
 nowDF D-ADIM 011168-310369  
 to NO D-ADIM 010469-  
 FRA 140169 /gst



N-802U DC-8-610F c/n 45950  
 Capitol 260468- 1068 f/n354  
 Universal 1068-  
 FRA 250968 /gst



N8785R DC-8-54F c/n 45803  
 ex TCA 150765- 1268  
 nowONA 1268-  
 FRA 160169 /gst



Above: 9M-AML F-27-200 c/n 10231 Malayan Airways  
 now MSA 9V-BAQ ex PH-FEW

Below: F-WLHS Nord-262B c/n 004 Air Inter  
 now F-BLHS d/d 240764





**AIR CONGO** bestellte acht F-27-600. Die erste Maschine soll im Februar ausgeliefert werden. Die F-27-600 ist eine Version der gestreckten F-27-500 für Fracht und Passagiere. AIR CONGO fliegt zur Zeit mit zwei ex-Concor F-27, die ihr von Fokker zur Verfügung gestellt wurden.

**AIR MARKET** Der diesjährige Air-Market Egelsbach wird vom 15. bis zum 18. Mai stattfinden.

**AIR SHOW** Der 28. Aero-Salon in Paris-Le Bourget wird dieses Jahr zwischen dem 29. Mai und dem 8. Juni stattfinden. 1971 wird diese Veranstaltung zum letzten Mal auf dem Flugplatz Le Bourget abgehalten werden können. Der 30. Aero-Salon dürfte 1973 auf dem Flugplatz Evreux stattfinden.

**ALITALIA** zeigt sich mit den Ergebnissen im Jahre 1968 zufrieden. Die Zahl der transportierten Passagiere wuchs um 13,4% auf 4,16 Millionen. Auch das Frachtaufkommen stieg um 31%, der Nutzladefaktor blieb jedoch hinter dem des Vorjahres aufgrund des viel grösseren Angebotes zurück.

**BALAIR** beabsichtigt, in Kürze eine Douglas DC-9-33RC zu bestellen.

**BAVARIA** wird ab 1. April zweimal täglich die Strecke München-Hannover-München mit BAC-111 fliegen. Der Verkauf erfolgt durch die LUFTHANSA, alles andere wird von BAVARIA durchgeführt, Gewinn oder Verlust werden auch von BAVARIA getragen.

**BMA/INVICTA** sollen fusioniert werden. Beide Gesellschaften haben bereits eine sehr enge Zusammenarbeit aufgenommen.

**BRITISH EAGLE** Gewisse Gerüchte aus Wirtschaftskreisen Großbritanniens deuten darauf hin, daß eine neue British Eagle erneut unter Harold Bamberg am Entstehen ist.

**B U A** wird ab April die Frequenz ihrer Südamerika-Flüge von zwei auf drei wöchentlich erhöhen.

**C S A** plant, zwei der drei vorgesehenen Kurse nach New York über London zu führen.

**EL AL** Die in Athen beschädigte Boeing 707 4X-ATR wurde von Olympic notdürftig repariert und dann nach Tel Aviv überführt.  
Änderte ihre Jumbo-Jets Bestellung auf zwei B-747B um. Diese Maschinen sollen im April und Dezember 1971 geliefert werden.

**FOKKER** verzeichnet zur Zeit für ihren F-28 Jet gute Verkaufschancen in Australien. Mac. Robertson-Miller Airlines bestellte zwei Einheiten. Bereits im April sollen die ersten Flüge mit F-28 gestartet werden, und zwar mit einem bis zur Lieferung der ersten eigenen Maschine vom Werk gemieteten Flugzeug dieses Typs. ANSETT, TAA und FIJI Airways ziehen ebenfalls in Erwägung, F-28 zu bestellen. Der gesamte Auftrag dürfte sich auf 12 bis 15 Maschinen erstrecken.

**ITAVIA** gab drei Fokker F-28 in Auftrag. Die Lieferungen sollen im April gestartet werden.

**J A L** bestellte eine Super DC-8-62F zur Lieferung im September 1970 und 4 Super DC-8-61 für Dezember 1970 bis März 1971. Damit wird die JAL DC-8-Flotte insgesamt 35 Maschinen der verschiedensten Serien umfassen.

**K L M** fliegt ab Frühjahr einmal wöchentlich von Amsterdam über München, Cairo, Entebbe und Nairobi nach Dar es Salam.

**LAKER** mietete für sechs Jahre die beiden ex-Qantas Boeing B-707-138B, welche zuletzt von British Eagle, bis zu deren Betriebseinstellung im November, geflogen wurden.

**LUFTHANSA** wird in Beja (Portugal) ein Trainingszentrum betreiben. Es bestehen große Chancen, daß dort eine europäische Verkehrspilotenschule unter Mitwirkung verschiedener europäischen Fluggesellschaften entsteht. Wir hoffen, Ihnen im nächsten Heft eine genauere Berichterstattung unterbreiten zu können. Die Pressestelle der LUFTHANSA war bisher noch nicht in der Lage, genauere Details der Pläne der LH zu geben. Es wurde uns lediglich gesagt, daß mit großer Sicherheit das Trainingszentrum in Tucson wenigstens vorläufig beibehalten werden soll.

**M E A** erhält im Februar vier Convair CV-990A von American Airlines. Diese Maschinen sind vorerst gemietet. Die MIDDLE EAST behält sich den Kauf dieser Maschinen vor, nachdem eine neue Flottenpolitik entschieden worden ist. Der Vorstand zeigt sich am Kauf mehrerer Boeing 727 lebhaft interessiert.

**MOHAWK** bestellte zwei weitere BAC-111-204, nach Auslieferung wird sie 18 Einheiten dieses Typs im Dienst haben.

**SABENA** eröffnet im Sommer eine Flugroute nach Lusaka.

**S A S** fliegt ab Sommer viermal wöchentlich auf der Trans-Asien-Route und eröffnet einen Dienst Stockholm-Kopenhagen-Düsseldorf-Tunis-Monrovia. Auf dieser Strecke werden einmal wöchentlich Flugzeuge vom Typ DC-8-62 verkehren.

**SPANIEN** Seit Mitte Januar müssen alle ausländischen Chartergesellschaften in Spanien ihre Landegeühren bar bezahlen. Auch IBERIA, die mit der Abfertigung und Verpflegung der Charterunternehmen auf allen spanischen Flugplätzen betraut ist, weigert sich nunmehr in Vorlage zu treten. Diese Massnahmen werden damit begründet, daß in den letzten Monaten bei den Zusammenbrüchen von verschiedenen Chartergesellschaften ansehnliche Summen verloren worden sind. In der Branche wird das auch als eine Art Abwehr gegen die ausländischen Charter-Carriers gewertet. Diese sehen sich nunmehr gezwungen, ihre Kapitäne mit grossen Mengen Bargeld auf die Reise zu schicken.

## Boeing Jetliner Chronology

-1-

- 30 AUG 52 -- Boeing announced it would build a privately financed prototype jet transport costing more than 16 million Dollars.
- 14 MAY 54 -- 707 prototype is rolled out.
- 15 JUL 54 -- First flight from Renton airport.
- 13 OCT 55 -- Pan Am orders 20 Boeing 707s.
- 11 MAR 57 -- Prototype 707, with press aboard, flies nonstop Seattle to Baltimore, Md., covering the 2,350-mile (3781 km) distance in a record 3 hours 48 minutes, for average speed of 612 miles an hour (985 km/h).
- 28 OCT 57 -- First production 707 rolled from the factory.
- 20 DEC 57 -- First production 707 makes maiden flight.
- 15 MAY 58 -- USAF announces order for three 707-120s, designated VC-137As, for use by the President and other high officials.
- 15 AUG 58 -- Pan American takes delivery of first U.S. commercial jet airliner--a 707-120--four months ahead of schedule.
- 26 OCT 58 -- Pan American World Airways begins first transatlantic service with 707, carries 111 passengers New York to Paris.
- 11 DEC 58 -- First jets to fly domestic routes (Miami to New York) go into operation for National Airlines, 707 on lease from Pan American.
- 11 JAN 59 -- 707-320 Intercontinental makes first flight.
- 25 JAN 59 -- American Airlines puts 707-120 into transcontinental service, first cross-country jet service.
- 28/29 MAY 59 -- 707-320 Intercontinental sets nonstop record of 5,830 miles (9380 km) from Seattle to Rome.
- 26 SEP 59 -- Boeing 707-420 Intercontinental sets transpacific nonstop record--4,815 miles (7747 km), Seattle to Tokyo.
- 12 OCT 59 -- One millionth passenger carried by 707s.
- 23 NOV 59 -- First 720 makes maiden flight.
- 30 APR 60 -- First 720 delivered to United Air Lines.
- 05 DEC 60 -- Boeing announces 727 three engine short-to-medium-range jet. United Air Lines and Eastern Air Lines each order 40.
- 27 DEC 61 -- First 707-320B rolled out.
- 25 APR 62 -- Boeing announces 707-320C convertible cargo-passenger jet. Pan American orders first two.
- 07 MAY 62 -- A 707-320B makes record Seattle - New York-Seattle (5,076 miles; 8167 km) nonstop flight with 25-ton payload as part of FAA certification program

## NEWS REG NEWS

BOTSWANA NATIONAL	A2-ZEK	Viscount 756	374	ex VH-TVN	dd041268
LAN CHILE	CC-CEH	HS-748	1619	ff181068	dd201168
	CC-CEK	HS-748	1622	ff080768	dd070868
LUFTHANSA	D-AEER	B-737-130	19028	is 0169	
	D-ABET	B-737-130	19030	is 0169	
	D-ABEU	B-737-130	19031	is 0169	
PERSIAN AIR TAXIS	EP-AIQ	DC-3	32840	ex G-AMSS	dd021168
AIR FRANCE	F-BRAP	DC-4	7460	ex 7T-VAT	rgd081068
AIR INTER	F-BNKJ	Caravelle 3	252	rgd	1068
EURALAIR	F-BRAL	Lear Jet 24	117	ex N288VW	
EUROPE AIR SVC.	F-OCLY	Herald 210	173	ex HB-AAK	
B U A	G-ASJJ	BAC 111-201	014	wo140169	Mailand Lin.
CALEDONIAN	G-AWWD	B-707-349C	19355	ex N325F	rgd121268
CHANNEL	G-ANCI	Heron 1B	14043	ex OO-BIA	
MONARCH	G-ANCF	Britan.308F	12922	ex Br.Eagle	dd081268
AVIANCA	HK1409	HS-748	1658	ff041068	dd251068
THAI AIRWAYS	HS-THD	HS-748	1644	ff180968	dd051068
	HS-THE	HS-748	1645	ff291068	dd071168
	HS-THF	HS-748	1646	ff131168	dd291168
FRED OLSEN	LN-FOF	CV-340	099	ex N3428	of Braniff
S A S	LN-MOO	DC-8-62	45822	wo130169	on AP LAX
AIR AMERICA	N1386N	C-46		wo251168	Savanakhet
NORTH CENTRAL	N-2045	CV-580		wo271268	Bradford
O N A	N-863F	DC-8-63CF	46001	fn 395	dd230968
PAN AM	N799PA	B-707-321C	18824	wo261268	Elmendorf AB
SEABOARD	N-863Z	DC-8-63CF	45966	fn 393	dd160968
UNITED	N8243U	DC-8-32	45258	fn 046	ex N805PA
	N8245U	DC-8-32	45259	fn 058	ex N806PA
WIEN CONSOLIDATED	N-4905	F-27	049	wo021268	Lake Spotsy
L I A	OD-AEI	DC-7		wo281268	BEY Airport
M E A	OD-AFC	B-707-3B4C	20225	wo281268	BEY Airport
	OD-ADQ	Comet 4C	6446	wo281268	BEY Airport
	OD-ADR	Comet 4C	6445	wo281268	BEY Airport
	OD-ADS	Comet 4C	6448	wo281268	BEY Airport
	OD-AEE	Caravelle 6N	153	wo281268	BEY Airport
	OD-AEF	Caravelle 6N	157	wo281268	BEY Airport
	OD-AEY	DC-6A	44431	wo281268	BEY Airport
	OD-ADI	DC-4	10534	wo281268	BEY Airport
CIMBER AIR	OY-BKR	Nord N-262	047		dd 1168
R L S	PH-HFA	HFB 320	1032	ex D-CERE	
LINJEFLYG	SE-CCX	CV-440	320	ex LN-KLB	of SAS
MAC ROBERTS.MILL.	VH-RMQ	Viscount 720	045	wo311268	Port Hedland
FIJI AIRWAYS	VQ-FBH	HS-748	1661	ff271168	
S A A	ZS-SBA	B-727-44	18892	ex ZS-DYM	Re-reg.
	ZS-SBB	B-727-44	18893	ex ZS-DYN	Re-reg.
	ZS-SBC	B-727-44	18894	ex ZS-DYO	Re-reg.
	ZS-SBD	B-727-44	18895	ex ZS-DYP	Re-reg.
	ZS-SBE	B-727-44	18896	ex ZS-DYR	Re-reg.
	ZS-SBF	B-727-44	19318	ex ZS-EKW	Re-reg.
	ZS-SBG	B-727-44C	19319	ex ZS-EKX	Re-reg.
	ZS-SBL	B-737-244	19707	"Pongola"	dd081168
	ZS-SBM	B-737-244	19708	"Gamtoos"	dd081168
	ZS-SBT	Viscount 813	346	ex ZS-CDT	Re-reg.
	ZS-SBU	Viscount 813	347	ex ZS-CDU	Re-reg.
	ZS-SBV	Viscount 813	348	ex ZS-CDV	Re-reg.
	ZS-SBW	Viscount 813	349	ex ZS-CDW	Re-reg.
	ZS-SBX	Viscount 813	350	ex ZS-CDX	Re-reg.
	ZS-SBY	Viscount 813	351	ex ZS-CDY	Re-reg.
	ZS-SBZ	Viscount 813	352	ex ZS-CDZ	Re-reg.



# AIRPORT - MOVEMENTS

## EBOS / OST Oostende

(A. Doyen, I.R. Steenkiste)

04 DEC	HS-TGH	Caravelle 3	029	Thai Intern.	ex OY-KRC
11 DEC	G-APNA	Britannia 317	13425	Lloyd Intern.	ex BUA
12 DEC	OO-SJA/D/F	Boeing B-707-329		Sabena	
	G-AOCC	Viscount 755	093	Invicta	
26 DEC	HS-TGG	Caravelle 3	049	Thai Intern.	ex OY-KRE
27 DEC	G-ASEN	Douglas DC-4	10412	Invicta	ex TF-FIM
29 DEC	OO-SJL	Boeing B-707-329C	19996	Sabena new a/c	QGO BRU
	EC-BID	Caravelle 10R	228	Iberia	QGO BRU
	EC-BIN	Douglas DC-9-32	47089	Iberia	QGO BRU
	OY-KGC	Douglas DC-9-41	47286	SAS	QGO BRU
01 JAN	G-ATUE	Viscount 812	357	Channel	ex N244V
	G-ANCI	D.H.104 Heron	14043	Channel	ex OO-BIA
15 JAN	G-ASTF	Britannia 314	13453	Caledonian	ex CF-CZW
18 JAN	G-ALZO	AS.57 Ambassador 2	5226	Dan-Air	

## EDDF / FRA Frankfurt

31 DEC	N-8632	Douglas DC-8-63CF	45966	Seaboard	
03 JAN	G-AVBY	BAC 111-320L	113	Laker AW	
04 JAN	N8008F	Douglas DC-8-54F	45669	Saturn	ex TIA
05 JAN	G-APWD	Dart Herald 101	152	Autair	
	EC-BCH	Douglas DC-7C	45092	Trans Europa	ex N7481
	SE-ERE	Douglas DC-7B	45331	Transair	ex N822D
	OY-BAU	Douglas DC-6B	45198	Sterling	ex N573
	SE-CNM	Viscount 784	227	Falconair	ex PI-C772
06 JAN	N-802U	Douglas DC-8-61CF	45950	Universal	
	N371WA	Boeing B-707-373C	19441	World AW	
07 JAN	PH-TRF	Boeing B-707-355C	19664	Transavia	
	G-AWTK	Boeing B-707-399C		Caledonian	ex FT
	N4902C	Douglas DC-8-31	45276	Air Congo liv.	no name
08 JAN	N4863T	Douglas DC-8-63F	45951	TIA	new a/c
09 JAN	N-863F	Douglas DC-8-63F	46001	ONA	
	D-ABET	Boeing B-737-130	19030	Lufthansa	new a/c
	YK-APB	Caravelle 10R	190	Syrian Arab	QGO PRG
10 JAN	F-BHSQ	Boeing B-707-328	17924	Air France	for MEA
13 JAN	G-ASJJ	BAC 111-201AC	014	BUA	
	N-9561	Boeing B-707-323C		American Airlines	
14 JAN	G-APDN	Comet 4	6415	Dan-Air	
	N-8776	Douglas DC-8-61	45888	Eastern	
	PH-MAN	Douglas DC-9-33RC	47291	Martinair	
15 JAN	N8956U	Douglas DC-8-61F	45949	Saturn	
	D-CASU	HFB 320 Hansa Jet	1028	HFB	ex General Air
16 JAN	F-BPIB	Jet Commander 21		Michelin	
	P-09	Gulfstream		Greece government	
17 JAN	G-AVFK	HS-121 Trident 2E	2150	BEA	
18 JAN	D-ABEU	Boeing B-737-130	19031	Lufthansa	new a/c
	TU-TCB	Douglas DC-8-53	45671	Air Afrique	

## EDDH / HAM Hamburg

(COINCAT HAM)

16 DEC	G-ATPC	HS-125		Board of Trade	
19 DEC	D-ACAB	Douglas DC-4	10563	Transportflug	ex OO-RIC
22 DEC	SU-AOX	Iljuschin IL-18	11005	UAA	
23 DEC	OY-STA/B	Super Caravelle 10B	183	Sterling cn 186	QGO CPH
	SE-DEB	Boeing B-727-134	19692	Transair	QGO CPH
	EC-BPK	Britannia 312	13236	Air Spain	QGO CPH

## HAM contd.

28 DEC	LN-FOL	Douglas DC-6A/B	44907	Fred Olsen	ex N37592
01 JAN	VR-BCJ	Falcon Jet		Pvt.	
03 JAN	D-ABET	Boeing B-737-130	19030	Lufthansa	new a/c
	F-BLCK	Boeing B-707-328C	19916	Air France	new a/c
	LN-OQB	Alouette II		Pvt.	
07 JAN	OH-LCG	Douglas DC-3	11750	Finnair	
08 JAN	KP-221	Douglas DC-3 / C-47		RCAP	
09 JAN	G-AOBN	Douglas DC-3	11711	BUA with defect engine	
	G-AMRA	Douglas DC-3	26735	Morton new eng. for	BUA
11 JAN	D-ABEU	Boeing B-737-130	19031	Lufthansa	new a/c
15 JAN	N880PA	Boeing B-707-321B	20019	Pan Am	new a/c
	N360WT	Gulfstream		IBM	
	SU-AOU	Boeing B-707-366C	19844	UAA	

## EDDL / DUS Düsseldorf

(Niggemann, Groß, Ketzler, Scharkowski)

21 DEC	G-AOCB	Viscount 755	092	Invicta	ex VR-BBL
	EC-BDM	Douglas DC-7C	45495	Spantax	ex OO-SFK
	YR-IMC	Iljuschin IL-18	4802	Tarom	
22 DEC	N-5617	Convair CV-990A	301029	Modern AT	for BEA
28 DEC	G-AWTK	Boeing B-707-399C		Caledonian	new a/c
30 DEC	OO-SBP	Fokker F-27-400	10340	Sabena	ex PH-FLL
31 DEC	G-AOUD	Douglas DC-3	25573	Morton	ex I-TRES
	G-ASTJ	BAC 111-201AC	085	BUA	
01 JAN	G-ATVE	Viscount 812	366	Channel	ex N-254V
02 JAN	G-AVPH	HS-121 Trident 2E	2147	BEA	
	F-BNUZ	Douglas DC-6B	45173	Trans Union	ex JA6209
07 JAN	F-BGSL	Douglas DC-6B	43558	Aeromaritime	
08 JAN	G-AOYH	Viscount 806	311	BKS	ex BEA
	CF-TIH	Douglas DC-8-53	45933	Air Canada	
09 JAN	PH-DEB	Douglas DC-8-63	45903	KLM	QGO AMS
	PH-DCU	Douglas DC-8-55F	45859	KLM	QGO AMS
	PH-LLD	L.188C Electra	2009	KLM	QGO AMS
	PH-DNH/S	Douglas DC-9-32		KLM	QGO AMS
11 JAN	G-APEK	Vanguard	714	BEA	
	D-ABAY	Douglas DC-6A/B	44070	Germanair	ex JA6203
15 JAN	D-ABIL	Boeing B-727-30	18367	Condor	ex LH
17 JAN	YU-AFC	Douglas DC-6B	43550	Adria	ex PH-DFH
18 JAN	OO-CTL	Douglas DC-6B	43832	Sabena	ex Sobelair
	G-ASTF	Britannia 314	13453	Caledonian	ex CF-CZW

## EDDM / MUC München

(Hell, Lang, Kaffine, Wilhelm)

18 DEC	PH-JHG	Fokker F-28	11001	Fokker	
	PH-FMP	Fokker F-27	10368	PIA	
	N9891Z	Curtiss C-46D	33242	Lufthansa	QGO VIE
19 DEC	LX-LGD	Fokker F-27	10338	Luxair	QGO VIE
	OO-STC	Boeing B-727-29	19402	Sabena	QGO VIE
21 DEC	G-AVHK	Viscount 812	359	Channel	ex N-246V
	HB-AAU/V	Fokker F-27	10200/10274	Balair	QGO INN
	EC-BDM	Douglas DC-7C	45495	Spantax	swing-tail
	EI-ALC	Boeing B-720-048	18043	Irish Intern.	for LY
	G-ATTA	Viscount 745	124	BKS	new colours
27 DEC	G-AVRM	Boeing B-737-204	19710	Britannia AW	
29 DEC	OO-SBP	Fokker F-27-400	10340	Sabena	
01 JAN	G-AWTK	Boeing B-707-399C		Caledonian	new a/c
02 JAN	G-ANCH	Britannia 309	12924	Monarch	
04 JAN	G-APED	Vanguard	707	BEA	

MUC contd.

05 JAN	G-ANBK	Britannia 102	12912	BKS
	SE-ERB/D	Douglas DC-7B	45087/45089	Transair
	PH-MAN	Douglas DC-9-33RC	47291	Martinair
	LN-SUB	Douglas DC-6B	45496	Braathens QGO SBG
	OH-LSB	Super Caravelle 10B	182	Finnair for Kar-Air
12 JAN	G-AVFF	HS-121 Trident 2E	2145	BEA
	OH-LRG	Convair CV-440	063	Finnair new colours
	OY-BAS	Douglas DC-6B	43837	Sterling ex N-568
	EI-AOG	Viscount 808	172	Aer Lingus ex PH-VIA
15 JAN	SE-DEB/C	Boeing B-727-134/C	19692	Transair c/n 20042
19 JAN	F-BHSZ	Boeing B-707-328B	18459	Air France
	G-ANBA/F/J/L	Britannia 102		Britannia AW
	SE-CNM	Viscount 784	227	Falconair ex PI-C772
	G-ASJE/F	BAC 111-201AC	009/010	BUA
	OH-KDC	Douglas DC-6B	44169	Kar-Air ex SE-BDX
	G-AVGP	BAC 111-408EF	114	Autair

EGKK / LGW London-Gatwick

(Hendrie, Macey, Pettit)

01 DEC	N-5615	Convair CV-990A	301027	Nordair lsd. fr. Modern
02 DEC	VH-EBP	Boeing B-707-338C	18810	Qantas
	OO-STC	Boeing B-727-29	19402	Sabena
03 DEC	D-IFSB	D.H.104 Dove		BFS
05 DEC	XV-103	VC-10	833	RAF
17 DEC	N-863F	Douglas DC-8-63F	46001	ONA ran over rwy end
19 DEC	N8785R	Douglas DC-8-55F	45803	ONA ex TCA

EGLL / LHR London-Heathrow

(Hendrie, Whitehand, Pettit)

01 DEC	N 98 G	Convair CV-580		Gulf Oil
07 DEC	VR-ABI	Douglas DC-6		BASCO
14 DEC	LV-JGP	Boeing B-707-387C	19962	Aerol. Argent. new a/c
	LN-NPA	HS-125-3B	25125	Busy Bee ex G-AVAI
21 DEC	LV-JGR	Boeing B-707-387C	19961	Aerol. Argent. new a/c
	PH-MAS	Douglas DC-8-55F	45824	Martinair ex N-851F
23 DEC	PH-MAN	Douglas DC-9-33RC	47291	Martinair
27 DEC	N881PA	Boeing B-707-321B	20020	Pan Am new a/c
31 DEC	LZ-TUA	Tupolev TU-134		Bulgarian AL

EHAM / AMS Amsterdam

(ten Duis, Lang)

21 DEC	SX-DBD	Boeing B-707-384C	19760	Olympic
	G-ASPM	Douglas DC-4	10543	Invicta ex HZ-AAI
26 DEC	PH-MAG	Douglas DC-3	12472	Moorman Air
	OH-KDA	Douglas DC-6B	45202	Kar-Air swing-tail
	CP11362	Antonov AN-12		Aeroflot
27 DEC	PI-C804	Douglas DC-8-53	45607	PAL ex PH-DCR
28 DEC	N4906C	Douglas DC-8-55F	45862	Capitol
	PH-MAS	Douglas DC-8-55F	45824	Martinair ex N-851F
31 DEC	PH-TRL	Douglas DC-6B	44121	Transavia? LL colours

EHGG / GRQ Groningen

(J. Wolbrink/Start, ten Duis)

18 NOV	PH-ZAA	Fokker F-28	11004	LTU
27 NOV	OO-AUX	Douglas DC-3	43088	Delta AT
03 DEC	PH-JHG	Fokker F-28	11001	Fokker
11 DEC	SE-CFW	Douglas DC-3	42976	Capella

GRQ contd.

18 DEC	SE-FEH	Cessna 177 Cardinal		Pvt. first in Europe!
20 DEC	PH-MAL	Convair CV-640	332	Martinair ex HB-IMC
	D-CERE	HFB 320 Hansa Jet	1032	HFB in RLS colours!
21 DEC	D-CERI	HFB 320 Hansa Jet	1033	HFB test flight
09 JAN	PH-MAN	Douglas DC-9-33RC	47291	Martinair
	G-AMAE	AS.57 Ambassador 2	5227	Dan-Air ex VH-BUK

EKCH / CPH Copenhagen

(Westergaard)

05 NOV	N8266U	Douglas DC-8-33	45388	United AL ex LN-MOT
	HB-AAU	Fokker F-27-100	10200	Balair
08 NOV	G-ANBF	Britannia 102	12907	Britannia AW
09 NOV	D-ABAH	Douglas DC-6	42855	Germanair ex N90702
11 NOV	OO-CTL	Douglas DC-6B	43832	Sobelair
15 NOV	SE-CFW	Douglas DC-3	42976	Capella
19 NOV	CP91491	Iljuschin IL-14	147001502	Aeroflot
20 NOV	VT-DJK	Boeing B-707-437	17724	Air India
21 NOV	CF-TIJ	Douglas DC-8-53	45962	Air Canada
29 NOV	N-5615	Convair CV-990A	301027	Modern AT

LFPB / LBG Paris-Le Bourget

(Peter V. ten Duis)

31 DEC	F-BNLE	Douglas DC-8-62F	45917	UTA
	F-BNUZ	Douglas DC-6B	45173	Trans Union
	F-BGSK	Douglas DC-6A/B	44063	Aeromaritime
	F-BHRB	Caravelle 3	002	Aeromaritime!
	TU-TCH	Douglas DC-6B	43557	Air Afrique
	LZ-TUB	Tupolev TU-134		Bulgarian AL
	PH-DNV	Douglas DC-9-32	47170	KLM

RJTJ Iruma Air Base (Tokyo Aerospace Show, Susumu H. Kuwabara)

11 OCT	N9006F	Hughes 500		Hughes Aircraft
	54-1461	Mc Donnell RF-101G		USAF
	63-7633	Mc Donnell F-4C		USAF
	55-4275	Martin EB-57E		USAF
	JA8668	NAMC YS-11	2034	ANA
	JA8722	NAMC YS-11A	2078	ANA
	JA8720	NAMC YS-11	2047	CAB
	JA8723	NAMC YS-11A	2079	NAMC (for VASP)

RJTT / TYO Tokyo

(Susumu H. Kuwabara)

11 OCT	CP86675	Iljuschin IL-62		Aeroflot
	N678RW	Grumman Gulfstream II		Pvt.
	CF-SBR	Grumman Gulfstream II		Pvt.
08 DEC	PK-GJD	Douglas DC-8-55	45765	Garuda
	JA5125	Convair CV-240	073	Southwest AL
	JA8709	NAMC YS-11A	2084	VASP
11 DEC	PI-C803	Douglas DC-8-55	45937	PAL
	PP-VJT	Boeing B-707-341C	19322	Varig

RJTY Yokota Air Base

(Susumu H. Kuwabara)

11 OCT	N691WA	Boeing B-727-173C	19505	World AW
	N-455T	Canadair CL-44D-4	025	Flying Tiger
	N780FT	Douglas DC-8-63CF	45990	Flying Tiger
	24125	Boeing C-135B	18465	MAC