

# airborne

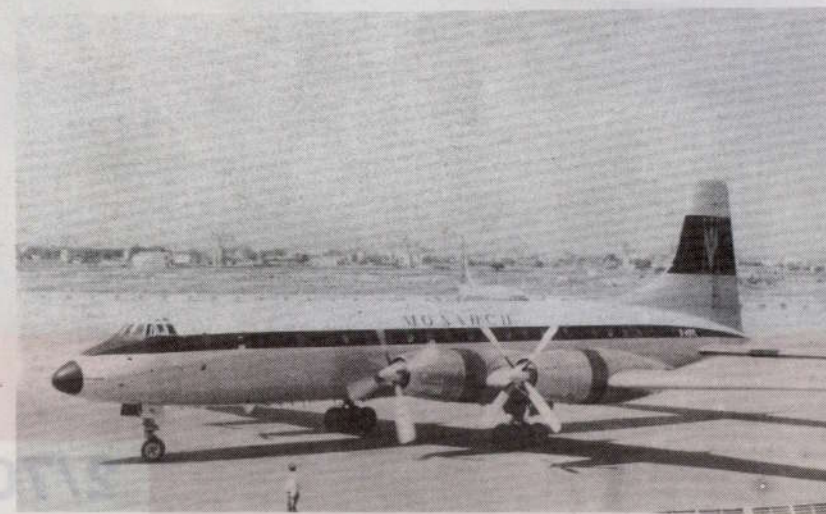


2/70

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

Feb. 1970  
Heft - 2  
Jahr - 5

*Lieber Leser!*

In dieser Ausgabe wollen wir Sie mit einer neuen Serie bekannt machen, die sich mit dem Arbeitsmarkt beschäftigt. Das stetige Wachstum des Luftverkehrs schafft immer wieder neue Arbeitsplätze. Nur einen Teil können die Unternehmen mit ihren eigenen Kräften besetzen. Deshalb finden Sie in den großen Tageszeitungen mehr und mehr Stellenangebote aus dem Luftfahrtbereich. Wir versuchen nun, Ihnen einen kleinen Überblick zu geben, in dem wir aus den verschiedenen Anzeigenteilen innerhalb eines Monats einzelne Stellenangebote herausgreifen.

Von jetzt ab bringen wir diese Übersicht regelmäßig, wenn nicht die betreffende Seite gerade für ein hoch aktuelles Thema benötigt wird. Anregungen hierzu und auch Vorschläge zu einer späteren Einführung von Stellengesuchen sind uns willkommen.

Betreff Fotografien. Viele Leser, die uns früher Fotografien zur Veröffentlichung schickten, machen jetzt Dias. Der damaligen Auswahl steht heute nur noch ein Minimum gegenüber. Bitte senden Sie uns Schwarzweißaufnahmen in Postkartengröße oder auch Negative.

*Ihre Redaktion*



## IL12/IL14 – Iljushin-Flugzeuge

Vor dem zweiten Weltkrieg setzte die sowjetische Fluggesellschaft Aeroflot auf ihrem weitläufigen Streckennetz Flugzeuge der Typen Ant-9 (PS-9) und Ant-35 (PS-35) ein. Diese Muster kennen heute nur noch wenige, und in der einschlägigen Fachliteratur muß weit zurückgegriffen werden, will man nähere Einzelheiten erfahren. Zu einem späteren Zeitpunkt gelangten im Inlandsverkehr zunächst originale Douglas DC-3 zum Einsatz. Da die Aeroflot mit diesen Flugzeugen gute Erfolge erzielte, wurde die DC-3 - nachdem einige Konstrukteure bei ihren amerikanischen Kollegen in den Douglas-Flugzeugwerken weilten - unter der Bezeichnung PS-84 in der Sowjetunion in Lizenz gebaut. Im Jahre 1940 nahm die Aeroflot die ersten Serienflugzeuge in den Flugplan auf. Am 17.9.1942 wurde die bisherige PS-84 in Lisunov Li-2 umbenannt. Der weitaus größte Teil der etwa 2000 hergestellten Flugzeuge des Herrn Boris Lisunow bildeten das Rückgrat eines so großen Luftfahrtunternehmens, wie es die Aeroflot schon damals darstellte.

Da wie anderswo auch in der UdSSR die Entwicklung im Luftverkehr moderneres Fluggerät verlangte, begannen Sergei Iljushin und sein Mitarbeiterstab im Jahre 1943 mit der Konstruktion eines besseren Airliners, der die Li-2 weitgehend ablösen sollte. Das Resultat dieser Anstrengungen hieß Il-12 und startete bereits im Jahre 1946 zum Jungfernflug. Am 18. August des gleichen Jahres wurde der neue Flugzeugtyp auf dem Tushino-Airport der Öffentlichkeit vorgestellt. Genau zwölf Monate später, am 22.8.47, richtete die Aeroflot Passagierdienste ein. Die ersten Langstreckenflüge erprobte die Gesellschaft auf der Route Tashkent-Moskau mit der SSSR-L 1403.

Die Aeroflot stattete ihre ersten Il-12 mit 27 Sitzen aus, die in neun Reihen - auf der linken Seite doppelt und auf der rechten Seite einfach - angeordnet waren. In den Jahren 1958/59 wurden die Flugzeuge der internationalen Strecken auf 21 Sitzplätze umgerüstet. Selbst für die weitesten Strecken mußte die Il-12 erhalten. So zum Beispiel von Moskau über neun weitere Flughäfen nach Vladivostok in 33 Stunden. Weitere Langstrecken nahm Aeroflot während des Sommers 1955 auf: von Moskau über Kazan-Sverdlovsk-Omsk-Novosibirsk-Krasnojarsk-Irkutsk-Ulan Bator-Sayn Shanda nach Peking oder von Moskau über Leningrad nach Helsinki. Den letzten bekannten Flug im Dienst der Aeroflot versah eine Il-12 auf der Strecke Moskau-Simferopol-Kharkov nach Zapprzhye im Mai 1955.

Die ersten Serienflugzeuge der Il-12 waren mit zwei M-82 Motoren ausgerüstet. Dabei handelte es sich um in Lizenz gebaute Pratt & Whitney R-1830, die später durch luftgekühlte Shvetsov ASh-82-FN ersetzt wurden.

Aeroflot, CSA, LOT, CAAC und die sowjetische Luftwaffe verfügten über die Il-12. Genaue Angaben über die gesamte Produktionsrate - blieben bislang aus. Unbestätigte Angaben besagen, daß allein die Aeroflot 1949 über etwa 200 Einheiten verfügte, wovon 120-150 für ihre täglichen Dienste einsatzbereit sein mußten. Ein Teil der Il-12 wurde durch das Einsetzen großer Doppeltüren auf der linken Seite zu Frachtflugzeugen mit der Typenbezeichnung Il-12T umgebaut.

Die LOT kaufte fünf Il-12B mit den Kennzeichen SP-LHA bis LHE. Das erste Flugzeug nahm 1949 den Passagierbetrieb auf. Bereits 1959 zog LOT alle ihre Il-12B aus dem Verkehr.



Ceskoslovenske Aerolinie kaufte eine nicht bekannte Anzahl Il-12B. Einige Einheiten flogen vorübergehend bei der CSA mit Kennzeichen der UdSSR. Sie wiesen 28 Sitze in sieben Reihen auf, zwei Sitze auf jeder Seite. Durch Verlängerung der Passagierkabine nach vorn und Verminderung des Gepäckraumes erzielte die tschechische Fluggesellschaft bei ihren eigenen Flugzeugen eine Kapazität von 32 Sitzplätzen. Die erste Il-12 wurde in Großbritannien gesehen, als die OK-CBA auf der Strecke Prag-Northolt die bisher eingesetzten Li-2 ablöste.

Aus der Il-12 entwickelten die sowjetischen Konstrukteure die Il-14, von der schon 1954 die ersten Serienflugzeuge zum Einsatz gelangten. Diese Anlaufserie ging fast ausschließlich an die sowjetische Luftwaffe. So war es auch gar nicht erstaunlich, daß die ersten außerhalb der UdSSR gesehene Il-14 der Soviet Air Force gehörten. Die Zivilversion hieß anfangs Il-14P, das "P" im Sinne von Passazhirskii - Passagier. Zum 30.11.54 beräumte die Aeroflot den ersten Il-14-Service an.

In der äußeren Form bestanden als unterschiedlichste Merkmale zum Vorgänger die veränderte Linienführung des Leitwerkes, bei der Il-12 rund und bei der Il-14 flach ausgeführt. Die Tragflächenenden wurden im Gegensatz zum Vorgänger ebenfalls abgeflacht, und die Tragflächenansätze wiesen eine stärkere Konstruktion auf. Für den Antrieb sorgten zwei Shvetsov ASh-82-TN mit Vierblatt-Luftschrauben, deren Durchmesser ca. 380 cm betrug. Aeroflot stattete die Il-14P mit 18 Sitzen aus, angeordnet in sechs Reihen. Vor der Passagierkabine befand sich auf der rechten Seite gegenüber des vorderen Gepäckraumes die Küche. Das Bild im Heck beherrschten eine Garderobe, WC und ebenfalls ein Gepäckraum.

1956 trat eine neue um einen Meter verlängerte Version auf den Plan. Die Il-14M (Modifikatsyi - umgebaut) sollte 28-32 Passagiere aufnehmen. Aeroflot lastete diese Flugzeuge nur mit 24 Plätzen aus. 1958 erweiterte die Gesellschaft das Sitzplatzangebot bei der Il-14P auf 24 und bei der Il-14M auf 32-36 Sitze. 1967 hatte die Aeroflot nur noch Il-14 mit 28, 32 oder 36 Sitzen im Dienst. Einige Il-14P wurden nachträglich im Rumpf verlängert und somit zu Il-14M-Standard umgerüstet.



Obwohl es nie bestätigt wurde, besteht die Vermutung, daß mehrere Il-12 zu Il-14 umgebaut wurden. Darauf weisen einige Kennzeichen hin, die sowohl an Il-12 als auch an Il-14 völlig gleich lauten: z.B. Il-12B SSSR-L 1638 c/n ? und Il-14 SSSR-L 1638 c/n 146001020 oder Il-12 SSSR-L 1819 c/n 13319 und Il-14 SSSR-L 1819 c/n ?. Die kurze Version der Il-14 war auch mit doppelter Frachttür unter der Bezeichnung Il-14T im Dienst. 1960 erschien noch zusätzlich eine Frachtversion Il-14G.

Im Allgemeinen waren die sowjetischen Transportflugzeuge den gestellten Transportbedingungen nicht so anpassungsfähig wie die westlichen Gegenstücke, so daß bei ungünstigen Frachtgewichten oder Ausmaßen die Ladekapazität sehr oft nicht rationell genug ausgenutzt werden konnte. Maßgebliche Angestellte der Aeroflot erkannten 1960 diesen Faktor folgerichtig und arbeiteten deshalb einen Vorschlag zur Erweiterung des Nutzladefaktors aus. Bei einem Eigengewicht von 12420 kg (Il-14P), 12625 kg (Il-14M) bzw. 12290 kg (Il-14G) auf der Basis eines maximalen Startgewichtes von 17500 kg aller Versionen betrug die Zuladung unter Berücksichtigung von Crew, Treibstoff usw. nunmehr 3105, 3350 bzw. 3600 kg.

Man errechnete ferner, daß eine Il-14P mit 24 Personen besetzt noch zusätzlich 2000 kg oder mit 32 Personen noch zusätzlich 1500 kg transportieren könnte. Entsprechende Ergebnisse eventueller Versuche wurden darüber nicht bekannt. 1965 flog jedoch eine Il-14 mit einer erweiterten Ladekapazität, die 2396 kg betrug,

Nicht nur die Iljushin-Flugzeugwerke stellten die verschiedenen Serien der Il-14 her, sondern auch in Deutschland die Flugzeugwerke VEB-Dresden und in der Tschechoslowakei Avia. Die gesamte Produktion der VEB-Dresden belief sich auf 60-80 Einheiten. Die erste VEB-Il-14 absolvierte ihren Jungfernflug im April 1956 mit dem Kennzeichen DDR-AVF, das später in DM-SBA geändert wurde. Avia stellte die ersten Muster einer Serie von etwa 50 Flugzeugen 1957 fertig. Das waren zunächst die Avia-14 sowie die Avia-14P. Ein Jahr später lieferte Avia die erste Avia-14-32A, gleichzusetzen mit der Il-14M, und eine Frachtversion, die Avia-14T, aus. 1960 produzierte das Werk eine Avia-14-Salon und eine Avia-14-Super. Mit Zusatztanks versehen ergab die Avia-14-32A die Avia-14-Salon. Die Super-Ausführung hatte neben Zusatztanks an den Tragflächenenden für Langstreckenflüge und entgegen allen anderen Flugzeugen dieser Produktion runde Fenster und eine Sitzkapazität von 42 Passagieren.

Ebenso wie bei der Il-12, wurde die Gesamtproduktionsrate der Il-14 nie offiziell bekannt. Sie dürfte sich auf etwa 3500 Einheiten belaufen, wovon die sowjetische Luftwaffe den größten Teil erhielt, ohne in Erscheinung zu treten. Die Il-14 war das erste sowjetische Verkehrsflugzeug, das in größerer Menge exportiert wurde. Air Guinee hatte fünf Il-14, eine Avia-14T und zwei Avia-14-32A. LOT kaufte sechs Il-14P, neun VEB-Il-14P und eine Avia-14P. Weitere Il-14-Operatoren waren oder sind noch zum Teil: JAT, Air Mali, Mongolian Airlines, CAAC, CSA, Cubana, Deutsche Luft Hansa/Interflug, Tabso, Tarom, Ukamps, Malev, Yemen Airlines, UAA sowie die Luftwaffen der Sowjetunion, Tschechoslowakei, Polen, Rumänien. Auch Staatsoberhäupter wie Nehru, Sukarno oder Nasser bevorzugten diesen Typ damals als Regierungsmaschine.

Michael Szymaniak



## Kampf dem Eis

In dieser Wintersaison sollen 25 Flugplätze in den nördlichen Lagen Nordamerikas mit Harnsäure enteist werden, laut einer Erklärung von Mr. M.E. Volz, Flugdirektor der United Air Lines auf dem O'Hare-Flughafen in Chicago und Vorsitzender der Schneekommission der IATA, ebenfalls in Chicago.

Harnsäure wird hauptsächlich als Kunstdünger verwendet, hat sich jedoch für das Auflösen von Oberflächen-Frost als hervorragend geeignet erwiesen. Die Substanz wird auf den Flughäfen der folgenden Städte zur Anwendung kommen:

Akron/Canton; Baltimore; Chicago (Midway und O'Hare); Columbus, Ohio; Cedar Rapids/Iowa City, Iowa; Des Moines; Flint, Michigan; Fort Wayne, Indiana; Grand Rapids, Michigan; Rochester, N. Y.; Kansas City, Missouri; Lansing, Michigan; Lincoln, Nebraska; South Bend, Indiana; Molin/Rock Island/Davenport; Muskegon, Michigan; New York (La Guardia); Toronto, Ontario; Washington, D.C. (Dulles und National) und Youngstown, Ohio.

Die Royal Canadian Air Force begann am Anfang der sechziger Jahre mit Versuchen, Harnsäure anstelle von Sand zu verwenden, der die Pisten wohl gleitsicher machte, aber die Strahltriebwerke gefährdete. Seit 1964 wird die Substanz als Standard-Enteiser auf allen kanadischen Flugplätzen eingesetzt.

1967 wurde Harnsäure zu Enteisierungszwecken erstmals in den U.S.A. auf dem O'Hare-Flughafen von Chicago angewendet. Die körnige Substanz wurde anfänglich von Leichtflugzeugen ausgestreut, später erwiesen sich jedoch auf Lastwagen montierte Streuvorrichtungen als wirksamer. Mit 7 kg Harnsäure können rund 1000 m<sup>2</sup> Piste enteist werden.

"Die erste Anwendung dauert ungefähr 30 Minuten", erklärte Mr. Volz, "10 Minuten für das Ausstreuen und 20 Minuten Reaktionszeit. Bei der zweiten Anwendung erfolgt die Reaktion unmittelbar wegen der durch die erste Anwendung erzeugten Feuchtigkeit."



# Das Porträt:

**NLM** Nederlandse Luchtvaart Maatschappij

Die sehr kurzen Strecken in den Niederlanden machen den Betrieb regelmäßiger Flugdienste innerhalb der Landesgrenzen zu einer recht kostspieligen Unternehmung. Sowohl die Bodenorganisation als auch die Betriebskosten im eigentlichen Sinne stellen eine unverhältnismäßig schwere Belastung dar, je kürzer die Strecken werden.

Schon 1920 beförderte die KLM Fluggäste zwischen Amsterdam und Rotterdam. Die Verbindung war jedoch nur ein Teil internationaler Flugdienste. Erst am 4. Juli 1931 beginnt der wirkliche Inlandflugverkehr mit der Eröffnung von Wochenendflügen zwischen Rotterdam und dem seeländischen Badeort Haamstede auf der Insel Schouwen-Duiveland. Diese kurze Linie wurde ein voller Erfolg, was aber nicht verwundert: der kleine Luftsprung über die südholändischen Inseln war der Kombination von Dampfstraßenbahnen und Personenfähren durchaus vorzuziehen, zumal die Reise so keine fünf Stunden dauerte. Zwischen 1931 und 1937 dehnte sich das Netz allmählich auf Groningen, Vlissingen, Twente, Eindhoven und die Insel Texel aus. Außer Rotterdam - Haamstede und Amsterdam - Texel hatten die Linien leider nur eine geringe Lebensfähigkeit. Mit Hilfe der Subventionen aus der Wirtschaft und von regionalen Behörden wurden sie mehr oder weniger künstlich aufrechterhalten.

Im Jahre 1945, als Straßen, Brücken und Schienenwege noch arg zugerichtet waren, schuf KLM zum zweiten Mal ein Inlandsflutnetz, mit Verbindungen nach Leeuwarden, Groningen, Twente, Eindhoven und Maastricht. Als vier Jahre später die Verbindungen über Land größtenteils wieder instand gesetzt waren, sank das öffentliche Interesse derart, daß sich die KLM zur Aufhebung dieser Dienste entschließen mußte.

Die Möglichkeiten des Inlandsflutverkehrs lagen weiterhin auf der Hand. Nach gründlichem Studium entschloß sich die KLM im Jahre 1966 aufs neue, einen Versuch zu wagen. Sie gründete die N. V. Nederlandse Luchtvaart Maatschappij - NLM, der zwei Fokker F-27 von der Königlichen Luftwaffe zur Verfügung gestellt wurden, und beauftragte den ehemaligen KLM-Flugkapitän J.J. Abspool mit der Geschäftsführung.

Seit dem 29. August 1966 verbindet die NLM die wichtigsten Industrie- und Bevölkerungszentren außerhalb der Provinz Holland - Eindhoven, Südlimburg, Twente und Groningen - mit Schiphol. Das Interesse des reisenden Publikums war von Anfang an vorhanden. Dazu trug ohne jeden Zweifel die zunehmende Popularität des Flugzeugs bei. Aber auch die größere Bevölkerungsdichte, die wachsende Industrialisierung, die überfüllten Autobahnen und damit verbunden die ständigen Parkprobleme in den Großstädten ließen das Inlandsflutnetz zu einem wirklichen Bedürfnis werden.



Damals startete die NLM zweimal täglich hin und zurück von Montag bis Freitag. Die Frequenz nahm nach und nach zu, so daß heute auf der nördlichen Strecke Amsterdam - Twente - Groningen und südlichen Strecke Amsterdam - Eindhoven - Maastricht an jedem der fünf Werkstage vier Kurse durchgeführt werden. Außerdem bestehen am Samstag morgen je ein direkter Flugdienst von Groningen und Maastricht nach Amsterdam und am Sonntag abend in entgegengesetzter Richtung.

Im Sommer 1968 wurden die Sitzplätze der Flugzeuge von 36 auf 44 erhöht. Letztlich stieg das Platzangebot um 245% gegenüber 1966. Aus der gleichgebliebenen Auslastung von etwa 50% folgt, daß die Zahl der Fluggäste alljährlich im großen Maß zunimmt. Im ersten vollständigen Geschäftsjahr 1967/68 beförderte die NLM im Liniendienst 62.000 Passagiere, 1968/69 waren es 85.500, und 1969/70 werden sicher die 100.000 überschritten. Für die Hälfte der NLM-Fluggäste stellt der Inlandflug den Anschluß an eine Reise vom oder ins Ausland dar.

Im Herbst 1968 erhielt die NLM eine dritte Fokker F-27, die der Muttergesellschaft gehört. Neben den Liniendiensten führt die NLM auch zahlreiche Charter- und Rundflüge durch. Für die KLM wird einige Male pro Woche die Strecke Amsterdam - Brüssel befliegen, während in den Sommermonaten IT-Reisen zum Mittelmeer auf dem Programm stehen. Ferner organisiert die NLM zusammen mit einigen regionalen Tages- und Wochenzeitungen Tagesreisen auf den Strecken Twente - Groningen, Eindhoven - Maastricht und umgekehrt. Diese "Mini-ITs" beinhalten außer dem Flug zum Beispiel eine Autofahrt durch die Umgebung oder auch den Besuch irgendeiner lokalen Sehenswürdigkeit und eine Mahlzeit, und zwar zu einem Preis, der nur wenig höher liegt als ein Rundflug.

Bei der Festsetzung der Flugpreise ist die NLM seinerzeit von dem Eisenbahntarif 1. Klasse plus 50% ausgegangen. Außer den im internationalen Luftverkehr üblichen Nachlässen für Kinder, kennt die NLM auch einen Sondertarif für Personen von 12 bis 21 Jahre einschließlich und von 65 Jahren und darüber; beide Gruppen zahlen lediglich 75% des geltenden Tarifs. Die NLM-Tarife gehören zu den niedrigsten Inlandsflugpreisen in Europa. Das schließt aber einen Verlust nicht aus. Der Wert als Zubringer für die internationalen Dienste über Schiphol und der Beitrag der NLM zu der weiteren Popularisierung des Flugzeugs als Beförderungsmittel wiegt jedoch einen in Grenzen gehaltenen Verlust auf.









AIR ULSTER stellte am 5. Januar den Betrieb ein.

A L I A wird ab kommenden Sommer Frankfurt anstelle von München auf der Strecke Amman-Istanbul-Deutschland anfliegen.

ARIANA hat ihre zweite Boeing 727 erhalten, ihre erste war wenige Monate nach ihrer Indienststellung Anfang 1969 bei London abgestürzt. Zwischenzeitlich bediente sich ARIANA einer gemieteten 727 von WORLD um die Dienste nach Europa aufrecht zu erhalten.

A U A wird am 31. März ihre Viscounts außer Dienst stellen und somit gleichzeitig ihr Streckennetz verkleinern. Die Strecken Graz -Linz-Frankfurt und Klagenfurt - Frankfurt sind von dieser Maßnahme ebenfalls betroffen. Dies geschieht offiziell im Zuge der Rationalisierung, doch wahrscheinlich ist die finanzielle Lage des Unternehmens daran Schuld. Bekanntlich ist die AUA seit einigen Jahren in einer Krise, die unter dem neuen Management eher verschärft worden ist.

BOEING musste infolge Absatz und finanzieller Schwierigkeiten 18 000 Mann entlassen. Man befürchtet, daß weitere 20 000 folgen könnten.

DOUGLAS Einige Entwurf-Verbesserungen bei der DC-10-30 haben zu einer bedeutenden Vergrößerung der Reichweite geführt. Die DC-10-30 kann nun auf Strecken von 9.800 km Länge eingesetzt werden. Dies entspricht Non-Stop Flügen zwischen Europa und Kalifornien, Europa-Japan via Sibirien oder Europa - Südamerika. Sie kann nun maximal 108.860 kg Sprit tanken. Das maximale Startgewicht wurde gleichzeitig auf 251.750 kg erhöht. Die Reichweite von 9.800 km wird bei 270 Passagieren mit Gepäck und zusätzlichen 2,3 to Fracht garantiert.

J A L beflog Ende Januar zum ersten Mal mit einer DC-8-62 die neue Strecke Tokyo- Moskau -Europa. Sie ist etwa 3.000 km kürzer als die Polarroute und führt fast genau an der Großkreis-Linie entlang. Entry Points in die UDSSR sind Riga und Khabarovsk. Von Moskau aus geht es dann über Vologda-Kotlas-Syktvkar-Khanty-Surgut-Tunguska -Vitim nach Khabarovsk. Entlang der Strecke dienen 22 NDBs zur Navigation und man überquert acht FIRs mit den entsprechenden Centern die mit VHF-COM Frequenzen ausgerüstet sind (abwechselnd 127.50 und 129.00). Radarkontrolle steht ebenfalls zur Verfügung und nach Aussagen von russischen Behörden dienen 100 Kontrollen entlang der Strecke die eine Spezialausbildung ( u.a. der englischen Sprache ) erhalten haben. JALs General Manager Capt. Nagano zeigte sich mit den ersten Erfahrungen sehr zufrieden. JAL Piloten waren seit Jahren als Observer bei Flügen mit der IL-62 auf der selben Strecke mitgeflogen.

J A T die seit Anfang 1969 mit einer von ALITALIA geliehenen DC-9-30 operiert, hat jetzt fünf Maschinen des gleichen Typs bei McDonnell-Douglas in Auftrag gegeben. Auslieferungen beginnen im April. Der Auftrag beläuft sich auf 26 Mio US-Dollar.

LUFTHANSA wird ab 1. April nach Sofia fliegen. Die Strecke führt über Belgrad und wird vorerst einmal, ab 1. Juli zweimal wöchentlich befliegen.

PANINTERNATIONAL früher PANAIR, bestellte bei BAC eine dritte Super One-Eleven und plant nun im November eine DC-8 in Dienst zu nehmen. Die Auslieferung der BAC-111s sind für Ende März und Mai 1970 vorgesehen.

RHEIN - MAIN Flughafen zählte im Jahre 1969 insgesamt 8.028.702 Passagiere, dies entspricht nahezu einer Million mehr Fluggästen als im Vorjahr. Im Luftfrachtverkehr konnte sogar eine Steigerung von 26,8% verzeichnet werden.

SAESA aus Mexico, hat die beiden HS-748 von AEROMAYA, nach deren Auflösung übernommen und bestellte weitere drei Flugzeuge dieses Typs.

SATURN soll nun den Transport von Rolls-Royce Triebwerken von Belfast nach Kalifornien zu den Lockheed Werken durchführen. Erst war die PWA damit beauftragt worden, doch scheiterte das Unternehmen an der Erlangung von den nötigen Verkehrsrechten. SATURN wird hierfür in Kürze drei L-100-30 Hercules übernehmen.

STYRIAN soll eine neue Gesellschaft heißen, die vom Land Steiermark gegründet worden ist, nachdem die AUA bekannt gab, daß sie ab 1. April nur noch von Wien aus operieren werde. An STYRIAN AIRLINES ist mit 49% des Kapitals die ITAVIA beteiligt, sie wird die Maschinen vom Typ F-28 und Herald zur Verfügung stellen. Die Strecken Graz/Klagenfurt - Frankfurt und Salzburg-Zürich sollen damit befliegen werden. Diese Strecken verfügen über eine sehr gute Auslastung.

SUDAN AIRWAYS Gerüchten zufolge soll die sudanesishe Fluggesellschaft drei IL-62 als Ersatz für ihre Comet Flotte bestellt haben.

SUD AVIATION Die 258 Caravelle die bei 36 verschiedenen Airlines der ganzen Welt im Einsatz sind erreichten vor kurzem eine gesamte Leistung von 4.000.000 Flugstunden bei 2,8 Mio. Flügen. Drei Flugzeuge haben mehr als 30.000 Flugstunden und 63 weitere Caravelles mehr als 20.000 h.

SWISSAIR wird im kommenden Sommer auf der Strecke nach Fernost Nonstop zwischen Athen und Bangkok fliegen und somit die Flugzeit nach Japan auch auf dieser Strecke erheblich verkürzen. Ferner wird sie u.a. Douala (Kameroun) in ihr Streckennetz aufnehmen.



| Stellenangebote | 10.1. - 7.2.   |
|-----------------|--|
| Air Canada      | FRA Passageangestellte (r)   |
| Air France      | FRA Sachbearbeiter (in) für Budget   |
| Atlantis        | FRA qualifizierte Sekretärin, Stellvertreter des Buchhaltungsleiters, Kreditorenbuchhalter, Kontoristin für Zahlungsverkehr  |
| AUA             | FRA Bodenstewardess, Angestellte   |
| BEA             | FRA AP Passenger Service Assistants, Reservations Ass, Load Control Ass, Cargo Ass, Telex Operators, Secretarial Staff   |
| BOAC            | FRA junger Buchhalter<br>FRA AP Mitarbeiterin für Frachtreservierung   |
| FAG             | FRA AP Lehrlinge für Starkstromelektriker, für Kfz-Mechaniker, Fernmeldemonteur, Bürokaufmann und Bürogehilfin<br>Damen für den Informationsdienst   |
| Condor          | FRA kfm. Mitarbeiter (innen) für die Abteilung Betriebswirtschaft, Rechnungsprüfer für die Bordverkaufsabrechnung, Buchhalter mit kfm. Ausbildung und guten Bilanzierungskenntnissen   |
| Flughafen       | CGN AP Flugzeuglader, Startbahnarbeiter, Schlosser, Elektriker, Fernmeldemonteur, Funk- und Fernsehmonteur   |
| Flughafen       | DUS AP Diplom-Kaufmann, Betriebswirt   |
| Jeppesen        | FRA Compiler   |
| Lufthansa       | CGN AP Luftverkehrsangestellte, Fernschreiber(innen)<br>CGN Budgetplanung, Budgetkontrolle, Poolabkommen, Passagedokumentation, Sachversicherung -HUK-, Kundenanfragen, Atelier - Grafik, Typographie-<br>Flottenbedarfs- und Flugplanung, Büromaterialversand, Einkauf - Auftragsbearbeitung -, Offset-Kopiererei, Wartung Klimaanlage, Fernschreibdienst<br>FRA AP Operator, EDV-Sachbearbeiter, Lagerist in der Materialorganisation, Flugzeugmechaniker, Flugzeugelektriker, Flugzeugradiomechaniker, Flugzeugkabinenmechaniker, Flugzeugzellenmechaniker, Flughydraulikmechaniker |
| PIA             | FRA Secretary  |
| Sabena          | FRA Secrétaire de Direction, Agent d'Administration Commerciale, Agent d'Administration Générale   |
| SAS             | FRA Fernschreiberin, Phonotypistin   |
| Swissair        | FRA Telephone Sales Agent  |
| Varig           | FRA Assistent des Verkaufsdirektors für Mittel- und Nordeuropa (FRA), Assistent des Frachtverkaufsfleiters (FRA), Passage-Aquisiteur (FRA, DUS, MUC, NUE), Luftfracht-Aquisiteur (MUC), Passagesachbearbeiter (in) (DUS, CGN, BER, MUC, HAM, STR), Sekretärin des Verkaufsfleiters (FRA, HAM, MUC, DUS)  |
| VFW/Fokker      | MUC Diplomingenieur, Ingenieur, Konstrukteur im Unternehmensbereich Dreh- und Kippflügel-technik   |

# NEWS . REG . NEWS

|                    |        |             |       |                     |
|--------------------|--------|-------------|-------|---------------------|
| GREAT LAKES        | CF-GLC | CV-440      | 360   | ex HB-IMG of SR     |
|                    | CF-GLD | CV-440      | 363   | ex HB-IMK of SR     |
| P W A              | CF-PWM | B-737-275   | 19921 | lsd fr Boothe       |
|                    | CF-PWC | B-737-275   | 20142 |                     |
| ROYAL AIR MAROC    | CN-CCF | B-727-2B6   | 20304 |                     |
| T A P              | CS-TBF | B-707-298   | 20297 |                     |
|                    | CS-TBG | B-707-298   | 20298 |                     |
| PLUNA              | CX-BHM | B-737-2A3   | 20299 |                     |
| LUFTHANSA          | D-ABYD | B-747-230B  | 20372 |                     |
|                    | D-ABYE | B-747-230B  | 20373 |                     |
|                    | D-ABDE | B-737-230QC | 20255 | dd 0270             |
| AER TURAS          | BI-ARS | DC-4        | 27289 | ex HB-ILU           |
| IRAN AIR           | EP-IRL | B-707-386C  | 20287 | dd180170 to HAM     |
|                    | EP-IRM | B-707-386C  | 20288 |                     |
| AIR FRANCE         | F-BPVE | B-747-128   | 20355 |                     |
| ALL NIPPON         | JA8403 | B-737-281   | 20276 |                     |
|                    | JA8405 | B-737-281   | 20277 |                     |
|                    | N974PS | B-727-14    | 18912 | dd280269 lsd fr PSA |
|                    | N975PS | B-727-14    | 18990 | dd050469 lsd fr PSA |
|                    | N535PS | B-727-214   | 20161 | dd100969 lsd fr PSA |
| AEROLINEAS ARGENT. | LV-JMW | B-737-287   | 20403 |                     |
|                    | LV-JMX | B-737-287   | 20404 |                     |
|                    | LV-JMY | B-737-287   | 20405 |                     |
|                    | LV-JMZ | B-737-287   | 20406 |                     |
|                    | LV-JND | B-737-287C  | 20407 |                     |
|                    | LV-JNE | B-737-287C  | 20408 |                     |
| AIR CALIFORNIA     | N468AC | B-737-293   | 20334 |                     |
|                    | N469AC | B-737-293   | 20335 |                     |
| ALOHA              | N73714 | B-737-297   | 20344 | "King Lunalilo"     |
|                    | N73715 | B-737-297   | 20345 |                     |
|                    | N73717 | B-737-297   | 20346 |                     |
| AMERICAN AIRLINES  | N-9675 | B-747-123   | 20390 |                     |
|                    | N-9676 | B-747-123   | 20391 |                     |
| BRANIFF            | N401BN | B-727-227   | 20392 |                     |
|                    | N402BN | B-727-227   | 20393 |                     |
|                    | N403BN | B-727-227   | 20394 |                     |
| FRONTIER           | N7373F | B-737-291   | 20361 | dd071069            |
|                    | N7374F | B-737-291   | 20362 | dd271069            |
|                    | N7375F | B-737-291   | 20363 | dd071169            |
|                    | N7376F | B-737-291   | 20364 | dd141169            |
|                    | N7377F | B-737-291   | 20365 | dd 1269             |
| MOHAWK             | N7811M | PH-227B     | 531   | wo191169 Glen Falls |
| NORTHWEST          | N611US | B-747-151   | 20356 |                     |
|                    | N612US | B-747-151   | 20357 |                     |
|                    | N613US | B-747-151   | 20358 |                     |
|                    | N614US | B-747-151   | 20359 |                     |
|                    | N615US | B-747-151   | 20360 |                     |
| PAN AM             | N652PA | B-747-121   | 20347 |                     |
|                    | N653PA | B-747-121   | 20348 |                     |
|                    | N654PA | B-747-121   | 20349 |                     |
|                    | N655PA | B-747-121   | 20350 |                     |
|                    | N656PA | B-747-121   | 20351 |                     |
|                    | N657PA | B-747-121   | 20352 |                     |
|                    | N658PA | B-747-121   | 20353 |                     |
|                    | N659PA | B-747-121   | 20354 |                     |
| SEABOARD WORLD AL  | N-8634 | DC-8-63CF   | 46021 | wo161069 Stockton   |
| UNITED ARAB AL     | SU-ALE | Comet 4C    | 6444  | wo090269 München    |
| T A A              | VH-TJF | B-727-76    | 20371 |                     |
| B W I A            | 9Y-TDC | B-707-138B  | 18067 | dd280969 ex VH-EBH  |
|                    | 9Y-TDB | B-707-138B  | 18334 | dd190969 ex VH-EBK  |



# AIRPORT - MOVEMENTS

| EBOS / OST Oostende |                           | ( Albert Doyen ) |                         |
|---------------------|---------------------------|------------------|-------------------------|
| 24 DEC              | EC-BFL Britannia 313      | 13233            | Air Spain ex 4X-AGB     |
| 28 DEC              | G-AVHK Viscount 812       | 359              | Channel/Scottish Flyers |
|                     | G-ATUE Viscount 812       | 357              | Channel ex N-244V       |
| 29 DEC              | G-AOFW ATL-98 Carvair     | 012              | BAF ex EC-AVD           |
| 31 DEC              | G-AXRS Boeing B-707-399C  | 19664            | Caledonian ex PH-TRF    |
|                     | G-AWEJ BAC-111-413        | 115              | Channel                 |
| 02 JAN              | G-ANVR Bristol B.170      | 13251            | BAF                     |
| 03 JAN              | G-ARPF HS-121 Trident 10  | 2106             | BEA QGO BRU             |
| 05 JAN              | EC-BFJ Britannia 312      | 13429            | Air Spain ex G-AOVR     |
| 06 JAN              | G-ASPL HS-748             | 1560             | Skyways                 |
|                     | F-BNUZ Douglas DC-6B      | 45173            | Trans Union ex JA6209   |
| 07 JAN              | OO-SJE Boeing B-707-329   | 17627            | Sabena Training         |
| 08 JAN              | OO-SJC/G Boeing B-707-329 |                  | Sabena Training         |
| 11 JAN              | G-AWWD Boeing B-707-399C  | 19355            | Caledonian ex N-325F    |
|                     | OY-DKP HS-125             | 25132            | pvt.                    |
|                     | G-AXLL BAC-111-523        | 198              | BMA Training            |
| 12 JAN              | G-AMAE AS-57 Ambassador 2 | 5227             | Dan-Air ex VH-BUK       |
| 13 JAN              | OO-SJH Boeing B-707-329C  | 18890            | Sabena Training         |

| EDDF / FRA Frankfurt |                          |         |                        |
|----------------------|--------------------------|---------|------------------------|
| 04 JAN               | YU-ADO Convair CV-440    | 470     | JAT ex D-ACEK          |
|                      | G-AOVH/I/T Britannia 312 | 12925/6 | Monarch c/n 13427      |
|                      | LN-SUK Douglas DC-6B     | 45506   | Braathens ex CF-MCL    |
|                      | G-APDL/N Comet 4         | 6413/15 | Dan-Air                |
| 05 JAN               | YU-AFD Douglas DC-6B     | 43551   | Adria ex PH-DFI        |
|                      | G-AXAA Canadair CL-44D-4 | 018     | TML ex N-449T          |
| 06 JAN               | N793FT Douglas DC-8-63CF | 46047   | ONA                    |
|                      | YU-AHJ Douglas DC-9-32   | 47239   | Adria                  |
| 07 JAN               | G-AVGP BAC-111-408       | 114     | Autair                 |
|                      | 9Q-CBG Douglas DC-4      | 10452   | Air Congo ex 9Q-CHB    |
| 08 JAN               | N-864F Douglas DC-8-63CF | 46087   | ONA                    |
|                      | N-8760 Douglas DC-8-63CF | 46074   | Eastern                |
| 09 JAN               | N8955U Douglas DC-8-61CF | 45948   | Saturn                 |
|                      | N-805U Douglas DC-8-55F  | 45817   | Universal ex N805SW    |
|                      | TF-LLG Canadair CL-44J   | 036     | Loftleidir             |
| 10 JAN               | G-AWGS Canadair CL-44D-4 | 027     | Tradewinds ex N127SW   |
| 11 JAN               | N369WA Boeing B-707-373C | 19715   | World Airways          |
| 12 JAN               | N-8759 Douglas DC-8-63CF | 46058   | Eastern                |
| 14 JAN               | EC-BFJ Britannia 312     | 13429   | Air Spain              |
| 15 JAN               | N8961T Douglas DC-8-61CF | 45902   | TIA                    |
|                      | N-801U Douglas DC-8-61CF | 45939   | Universal              |
|                      | EC-BJC Convair CV-990A   | 301022  | Spantax QGO HAJ        |
| 16 JAN               | N4910C Douglas DC-8-63CF | 46094   | Capitol                |
|                      | F-BJLB Douglas DC-8-53   | 45568   | UTA for RK             |
|                      | PH-MAU Douglas DC-8-55F  | 45856   | Martinair ex N-852F    |
| 17 JAN               | LZ-BAB Antonov AN-12     | 6002    | Bulair                 |
| 18 JAN               | LZ-BER Iljuschin IL-18   | 7203    | Bulair                 |
|                      | EC-BBH Douglas DC-7      | 44173   | Trans Europa ex N8207H |
| 19 JAN               | PH-DCD Douglas DC-8-32   | 45379   | Martinair              |
|                      | G-AWDK Canadair CL-44D-4 | 023     | Tradewinds ex N125SW   |
|                      | 5X-UVH Britannia 313     | 13431   | ASA ex HB-ITC          |
| 20 JAN               | N3325T Douglas DC-8-55F  | 45754   | Saturn                 |
|                      | N791FT Douglas DC-8-63CF | 46045   | American Flyers        |
| 21 JAN               | N792FT Douglas DC-8-63CF | 46046   | American Flyers        |
|                      | HB-ICH Convair CV-990A   | 301017  | Balair                 |
| 22 JAN               | ET-ATU Douglas DC-7CF    | 45185   | Aer Turas ex PH-DSF    |
|                      | G-AVBX BAC-111-320L      | 109     | Laker                  |

## FRA contd.

|        |                          |       |                      |
|--------|--------------------------|-------|----------------------|
| 22 JAN | G-AWTK Boeing B-707-399C | 18975 | Caledonian ex N-322F |
| 24 JAN | YA-FAU Boeing B-727-113C | 20343 | Ariana new a/c       |
| 28 JAN | N737PA Boeing B-747-121  | 19644 | Pan Am QGO LON       |
|        | D-ADLS Douglas DC-9-32   | 47459 | Atlantis delivery    |
| 31 JAN | I-DIWE Douglas DC-8-43   | 45599 | Alitalia QGO MUC     |

## EDDH / HAM Hamburg

| EDDH / HAM Hamburg |                           | ( COINCAT HAM ) |                        |
|--------------------|---------------------------|-----------------|------------------------|
| 15 DEC             | K-682 Douglas DC-3 / C-47 |                 | Royal Danish AF        |
| 16 DEC             | SE-CNK Viscount 784       | 300             | Falconair ex PI-C770   |
|                    | LN-FOD Mystère 20         |                 | Fred Olsen             |
| 17 DEC             | G-AOHK Viscount 802       | 160             | BEA new colors         |
|                    | G-AXMF BAC-111-518        | 200             | Court pink color       |
|                    | D-ABBE Boeing B-737-230QC | 20253           | Lufthansa new a/c      |
| 19 DEC             | G-AWYE HS-125             | 25090           | Rolls Royce            |
|                    | YR-IMH Iljuschin IL-18    | 8301            | Tarom                  |
|                    | LZ-BEM Iljuschin IL-18    | 5602            | Bulair                 |
| 20 DEC             | OY-BKR Nord N-262A        | 047             | Cimber Air             |
|                    | D-ABOW Douglas DC-4       | 10434           | Transportflug          |
|                    | EC-BBT Douglas DC-7C      | 45553           | Spantax for DV         |
| 23 DEC             | G-AVGP BAC-111-408        | 114             | Autair                 |
|                    | D-ADAC Douglas DC-4       | 10538           | Transportflug sold to  |
| 24 DEC             | G-AOVF Britannia 312F     | 13430           | Lloyd Intern. Norway   |
|                    | G-AOHV Viscount 802       | 170             | BEA new colors         |
| 27 DEC             | OY-KGG Douglas DC-9-41    | 47395           | THAI Intern. for SAS   |
| 28 DEC             | SE-DBH Douglas DC-8-63    | 45924           | SAS QGO CPH            |
|                    | D-AMUR BAC-111-524        | 197             | Germanair first visit  |
| 31 DEC             | EC-BQA Convair CV-990A    | 301036          | Spantax ex OY-ANL      |
| 02 JAN             | YR-IMG Iljuschin IL-18    | 7301            | Tarom                  |
|                    | PH-MAG Douglas DC-3C      | 12472           | Moormanair ex G-AGYX   |
| 04 JAN             | D-ACAB Douglas DC-4       | 10563           | Transportflug          |
|                    | OY-KTD Douglas DC-8-62    | 45906           | SAS for DC-9           |
| 05 JAN             | F-BLHT Nord N-262B        | 005             | Rousseau lsd fr IT     |
| 07 JAN             | G-AXMG BAC-111-518        | 201             | Court light-green col. |
|                    | N360WT G-159 Gulfstream 1 | 173             | IBM                    |
| 11 JAN             | EI-ASN Boeing B-707-349C  | 18976           | Aer Lingus overhaul    |
|                    | OY-STR Douglas DC-6B      | 45319           | Sterling ex SU-ANN     |
|                    | EC-BIC Caravelle 10R      | 225             | Iberia QGO CPH         |
| 12 JAN             | D-ABAY Douglas DC-6A/B    | 44070           | Transportflug QGO FRA  |
|                    | SE-BSX Convair CV-440     | 396             | SAS for DC-9           |
|                    | G-APMG Comet 4B           | 6442            | BEA                    |
| 13 JAN             | D-AFSD HS-748             | 1656            | BFS                    |
| 14 JAN             | LN-KLG Convair CV-440     | 506             | SAS for DC-9           |
| 15 JAN             | N1793U Douglas DC-9-10    |                 | Mc Donnell Douglas     |
|                    | 5422 Pembroke             |                 | GAF                    |

## EDDL / DUS Düsseldorf

| EDDL / DUS Düsseldorf |                           | ( Niggemann, Ketzler, Groß ) |                   |
|-----------------------|---------------------------|------------------------------|-------------------|
| 28 DEC                | G-AMAE AS-57 Ambassador 2 | 5227                         | Dan-Air ex VH-BUK |
|                       | YR-IMH Iljuschin IL-18    | 8301                         | Tarom             |
| 29 DEC                | G-AWYS BAC-111-501        | 175                          | BUA               |
| 31 DEC                | G-AWYV BAC-111-501        | 178                          | BUA               |
| 01 JAN                | EC-BQA Convair CV-990A    | 301036                       | Spantax ex OY-ANL |
| 03 JAN                | G-AVGP BAC-111-408EF      | 114                          | Autair            |
| 04 JAN                | G-ASHZ ATL-98 Carvair     | 009                          | BAF ex N9326R     |
|                       | G-AOBN Douglas DC-3       | 11711                        | Morton ex F-OAIF  |
| 05 JAN                | YR-IMJ Iljuschin IL-18    | 9102                         | Tarom             |
| 06 JAN                | G-ANBJ Britannia 102      | 12911                        | Britannia AW      |
| 07 JAN                | 11-03 Jet Star            |                              | GAF               |



## DUS contd.

|        |          |                    |       |                        |
|--------|----------|--------------------|-------|------------------------|
| 07 JAN | XR-399   | Comet 4C           | 6471  | RAF                    |
|        | YU-AHJ   | Douglas DC-9-32    | 47239 | Adria                  |
| 08 JAN | F-BRQL   | Fokker F-27-200    | 10137 | Euralair ex PH-FSD     |
| 10 JAN | CF-PWW   | Boeing B-707-138B  | 17700 | PWA ex N793SA          |
|        | EI-ASC   | Boeing B-737-248   | 20218 | Aer Lingus             |
| 11 JAN | HB-IFV   | Douglas DC-9-32    | 47383 | Swissair               |
|        | EC-BJK   | Douglas DC-7C      | 44874 | Trans Europa ex VP-WAI |
|        | D-ABBE   | Boeing B-737-230QC | 20253 | Lufthansa new a/c      |
|        | N-8632   | Douglas DC-8-63CF  | 45966 | Seaboard World         |
| 12 JAN | OE-LCE   | Caravelle 6R       | 156   | AUA QGO FRA            |
| 13 JAN | OE-LCI   | Caravelle 6R       | 166   | AUA QGO FRA            |
| 17 JAN | 10-03/04 | Boeing B-707-307C  | 19999 | GAF c/n 20000 QGO GBO  |
| 18 JAN | N-8642   | Douglas DC-8-63CF  | 46109 | Seaboard World         |

## EDDM / MUC München

| EDDM / MUC München |            |                   |         | ( COINCAT MUC ) |           |
|--------------------|------------|-------------------|---------|-----------------|-----------|
| 23 DEC             | I-DIKY     | Douglas DC-9-32   | 47234   | JAT             | lsd fr AZ |
| 26 DEC             | G-AXCK/P   | BAC-111-401AK     | 087/090 | Dan-Air         |           |
|                    | TC-SEC     | Viscount 794      | 246     | THY             | ex OD-ACY |
|                    | D-ADIR     | Douglas DC-8-33   | 45526   | Atlantis        |           |
| 27 DEC             | OY-KGG     | Douglas DC-9-41   | 47395   | THAI Intern.    | for SAS   |
|                    | TS-TAR     | Caravelle 3       | 178     | Tunis Air       |           |
| 28 DEC             | G-AWYU     | BAC-111-501       | 177     | BUA             | new a/c   |
|                    | G-AXMF/G   | BAC-111-518       | 200/201 | Court           | new a/c   |
|                    | G-ATVR     | Viscount 812      | 365     | Channel         | ex N-253V |
|                    | OY-STP/R/S | Douglas DC-6B     |         | Sterling        | QGO SZG   |
|                    | SE-CNL     | Viscount 784      | 324     | Falconair       | QGO SZG   |
|                    | SE-FGC     | L.188 Electra     | 1075    | Falconair       | QGO SZG   |
|                    | LN-SUK     | Douglas DC-6B     | 45506   | Braathens       | QGO SZG   |
|                    | TF-FIE     | Boeing B-727-108C | 19503   | Icelandair      | QGO SZG   |
| 29 DEC             | LN-SUT     | Douglas DC-6B     | 45329   | Braathens       | QGO SZG   |
|                    | N4904C     | Douglas DC-8-54F  | 45668   | Capitol         |           |
| 30 DEC             | G-ASDC     | ATL-98 Carvair    | 007     | BAF             | ex LX-BNG |
|                    | OO-SJG     | Boeing B-707-329  | 18460   | Sabena          | QGO VIE   |
|                    | G-AVYC     | HS-121 Trident 1E | 2137    | BKS             |           |
| 02 JAN             | G-AWWZ     | BAC-111-509       | 186     | Caledonian      |           |
|                    | F-BPJL     | Boeing B-727-228  | 20203   | Air France      |           |
|                    | G-APDO     | Comet 4           | 6416    | Dan-Air         |           |
| 03 JAN             | G-ASJC/D/F | BAC-111-201       | 7/8/10  | BUA             |           |
| 04 JAN             | N4907C     | Douglas DC-8-63CF | 45967   | Capitol         |           |
|                    | G-ANBD     | Britannia 102     | 12905   | BKS             |           |
|                    | EI-ASA     | Boeing B-737-248  | 19424   | Aer Lingus      |           |
|                    | OE-LBA     | Boeing B-707-329  | 18374   | AUA             | QGO VIE   |
|                    | OO-SJD     | Boeing B-707-329  | 17626   | Sabena          | QGO VIE   |
|                    | OY-STO     | Fokker F-27-500   | 10341   | Sterling        |           |
|                    | PH-MAO     | Douglas DC-9-33RC | 47363   | Martinair       |           |
| 06 JAN             | N4906C     | Douglas DC-8-55F  | 45862   | Capitol         |           |
|                    | SE-DDA     | Boeing B-727-134  | 19691   | Transair Sweden |           |
| 10 JAN             | G-APEU     | Vanguard 953      | 723     | BEA             |           |
| 11 JAN             | G-AVRL/N   | Boeing B-737-204  | 19709   | Britannia AW    | c/n 19711 |
|                    | G-AVGP     | BAC-111-408EF     | 114     | Autair          |           |
|                    | OY-STD/SAY | S.Caravelle 10R   | 238     | Sterling        | c/n 255   |

## EDVV / HAJ Hannover

| EDVV / HAJ Hannover |        |                 |        | ( COINCAT HAJ )         |  |
|---------------------|--------|-----------------|--------|-------------------------|--|
| 18 DEC              | D-ACAD | Convair CV-440  | 198    | General Air             |  |
| 22 DEC              | OE-IAM | Viscount 837    | 442    | AUA                     |  |
|                     | EC-BQA | Convair CV-990A | 301036 | Spantax                 |  |
|                     | G-AOBN | Douglas DC-3    | 11711  | BUA "Caloboration Unit" |  |

## HAJ contd.

|        |        |                  |       |                |
|--------|--------|------------------|-------|----------------|
| 29 DEC | D-AMUR | BAC-111-524      | 197   | Germanair      |
|        | G-AWSY | Boeing B-737-204 | 20236 | Britannia AW   |
| 03 JAN | YR-IMI | Iljuschin IL-18  | 8302  | Tarom          |
| 05 JAN | SE-DFX | Douglas DC-9-41  | 47114 | SAS QGO HAM    |
|        | G-AWCS | Short Skyvan 3   | 1839  | South West Av. |
| 07 JAN | XR-399 | Comet 4C         | 6471  | RAF            |
| 09 JAN | G-ASTJ | BAC-111-201      | 085   | BUA            |

## EHRD / RTM Rotterdam

| EHRD / RTM Rotterdam |              |                   |         | ( D. Booster & Spotter Club RTM ) |           |
|----------------------|--------------|-------------------|---------|-----------------------------------|-----------|
| 01 JAN               | OD-AEU       | Douglas DC-6A     | 43525   | TMA                               |           |
| 03 JAN               | YU-AFB       | Douglas DC-6B     | 45564   | Adria                             |           |
|                      | HB-ICS       | Caravelle 3       | 121     | Swissair                          |           |
| 04 JAN               | PH-MAS       | Douglas DC-8-55F  | 45824   | Martinair                         | QGO AMS   |
|                      | PH-MAN       | Douglas DC-9-33RC | 47291   | Martinair                         | QGO AMS   |
| 05 JAN               | G-AOVC       | Britannia 312     | 13231   | Donaldson                         |           |
| 07 JAN               | G-AWGT       | Canadair CL-44D-4 | 030     | Tradewinds                        |           |
|                      | G-AVMK       | BAC-111-510ED     | 139     | BEA                               | QGO AMS   |
|                      | PH-DCK       | Douglas DC-8-53   | 45614   | KLM                               | QGO AMS   |
|                      | PH-DNT       | Douglas DC-9-32   | 47169   | KLM                               | QGO AMS   |
| 08 JAN               | D-CITO       | HPB-320 Hansa Jet |         | LTU                               |           |
| 17 JAN               | G-AMOA       | Viscount 701      | 009     | Cambrian                          |           |
| 18 JAN               | HA-MOI       | Iljuschin IL-18   | 10002   | Malev                             | QGO AMS   |
| 20 JAN               | G-AMOP       | Viscount 701      | 029     | Cambrian                          |           |
| 21 JAN               | HB-IFU       | Douglas DC-9-32   | 47282   | Swissair                          | QGO AMS   |
| 22 JAN               | 5340         | Noratlant         |         | GAF                               |           |
|                      | G-AMNZ       | Viscount 701      | 020     | Cambrian                          |           |
| 23 JAN               | G-AWYT       | BAC-111-501       | 176     | BUA                               |           |
| 25 JAN               | PH-DNA       | Douglas DC-9-15   | 45718   | KLM                               | QGO AMS   |
|                      | PH-DNH/K/L/V | DC-9-32           |         | KLM                               | QGO AMS   |
|                      | PH-DNP/R     | Douglas DC-9-33RC |         | KLM                               | QGO AMS   |
|                      | EC-BIP       | Douglas DC-9-32   | 47091   | Iberia                            | QGO AMS   |
|                      | HB-IFL       | Douglas DC-9-32   | 45793   | Swissair                          | QGO AMS   |
| 26 JAN               | D-CKCF       | HS-125            | 25105   | Condor                            |           |
|                      | G-AOHJ       | Viscount 802      | 159     | BEA                               | QGO AMS   |
|                      | PH-KFB       | Fokker F-27-300   | 10161   | NLM                               | QGO AMS   |
|                      | G-ASJE/G     | BAC-111-201       | 009/011 | BUA                               | QGO AMS   |
| 27 JAN               | F-BRAL       | Lear Jet 24       | 117     | Euralair                          | ex N288VW |
|                      | G-AWWB       | Canadair CL-44D-4 | 017     | TML                               | ex N-448T |
| 28 JAN               | G-AWDK/GT    | CL-44D-4          | 023/030 | Tradewinds                        |           |
|                      | N126SW       | Canadair CL-44D-4 | 026     | TMA                               |           |
| 30 JAN               | LN-RTW       | Douglas DC-3      |         | Mey Air                           |           |

## LFPB / LBG Paris-Le Bourget

| LFPB / LBG Paris-Le Bourget |        |                    |       | ( J.P. Berrehouc ) |           |
|-----------------------------|--------|--------------------|-------|--------------------|-----------|
| 11 JAN                      | OO-HEX | Douglas DC-6B      | 45478 | BIAS               | ex F-BOEX |
|                             | F-BRUJ | G-159 Gulfstream 2 |       | Prince Aga Khan    |           |
| 18 JAN                      | 9Q-CLF | Douglas DC-8-32    | 45268 | Air Congo          | ex N815PA |
|                             | OH-KDB | Douglas DC-6B      | 45501 | Kar-Air            | ex N-581  |
|                             | EC-ASN | Douglas DC-8-52    | 45659 | Iberia             | for AFSA  |

## LFPO / ORY Paris-Orly

| LFPO / ORY Paris-Orly |        |                   |       | ( J.P. Berrehouc ) |           |
|-----------------------|--------|-------------------|-------|--------------------|-----------|
| 11 JAN                | N8166A | Douglas DC-8-32   | 45269 | Delta              | ex N816PA |
| 18 JAN                | OD-AFD | Boeing B-707-3B4C | 20259 | MEA                |           |
|                       | OD-AER | Douglas DC-6A     | 44687 | TMA                |           |

## LFST / SXB Straßburg

| LFST / SXB Straßburg |          |                 |       | ( Wolf Wilhelm ) |           |
|----------------------|----------|-----------------|-------|------------------|-----------|
| 18 DEC               | F-BPNC/G | Fokker F-27-500 | 10371 | Air Inter        | c/n 10380 |
|                      | F-BPUI   | Fokker F-27-500 | 10389 | Air France       |           |