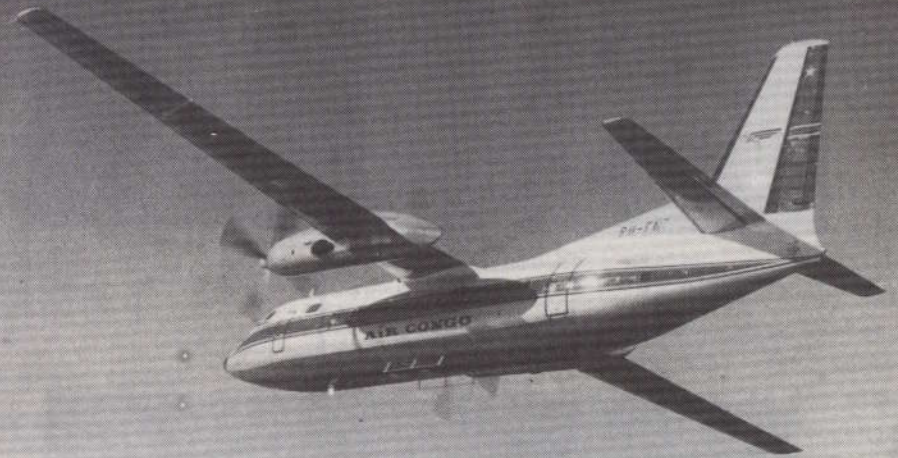


airborne



1/70

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

Januar 1970

Heft - 1

Jahr - 5

Lieber Leser!

Die starke Beteiligung an unserer Fragebogenaktion bewies uns, mit welcher regem Interesse Sie die Entwicklung unserer Zeitschrift verfolgen.

Wir wollen noch einmal daran erinnern : Jeder kann bei der airborne mitarbeiten, sei es, daß er Nachrichten übermittelt, Fotografien vorlegt, Movements notiert, Berichte schreibt oder auch direkt beim Versand und bei der Erledigung der Korrespondenz mitwirkt.

Die Coincat wächst und wächst, die Zahl der Redaktionsmitglieder und Korrespondenten bleibt aber gleich. Wir können Ihnen schon allein im Hinblick auf die anfallende Arbeit nur dann mehr bieten, wenn sich eine größere Zahl der Leser über ihr Abonnement hinaus an der airborne beteiligt. So war es auch vorgesehen, als wir die Zeitschrift ins Leben riefen.

Greifen Sie ruhig zur Feder und setzen Sie etwas auf. Stören Sie sich bitte nicht an stilistischen und grammatischen Fehlern, die Ihnen vielleicht unterlaufen werden. Auf den Inhalt kommt es an. Wir überarbeiten Ihr Manuskript gerne.

Bitte helfen Sie uns.

Ihre Redaktion

Bahama Inseln

Luftverkehr einmal anders

"Ich begab mich, begleitet von Alfonso Pinzon und dessen Bruder Vicent, an Bord eines mit Waffen versehenen Bootes an Land. Dort entfaltete ich die königliche Flagge. Ich rief die beiden Kapitäne und alle, die an Land gegangen waren, zu mir und sagte Ihnen, daß ich im Namen des Königs und der Königin von der Insel Besitz ergriffe". Es war am 12. Oktober 1492, und der Mann, der dies niederschrieb, hieß Christoph Kolumbus. Er hatte eine der kleinen Antillen-Inseln entdeckt, die er San Salvador benannte, wie sie noch heute heißt. Er glaubte, Westindien erreicht zu haben. Sie gehört zu den Bahama-Inseln, ein Archipel, der sich auf 150.000 qkm erstreckt, mit 29 größeren, 700 kleineren Inseln und über 2.400 Riffen und Atollen.

Durch Zeitschriften und Magazine, die über das Leben der Stars und der Millionäre berichten und bezaubernde Bilder bringen, wurden die Bahamas mit all ihrer tropischen Schönheit immer mehr ins Blickfeld gerückt. Nicht zuletzt auch durch den James Bond Film "Fireball", der diese eindrucksvolle, malerische Kulisse benutzte, bekannt, berühmt und bestaunt machte. Tatsächlich sind die Inseln ein Ferienparadies, ausgebaut mit allem Komfort und Annehmlichkeiten, wie geeignet für alle Sportarten und Hobbys.

Nach der Entdeckung durch die Spanier, gefürchteter Schlupfwinkel von Seeräubern, seit 1793 englisch. Hier saßen die Blockadebrecher während des amerikanischen Bürgerkrieges, hierher flüchteten die Loyalisten nach der Revolution, von hier schmuggelte man auch Alkohol während der Verbotszeit nach Amerika. Auf insgesamt 11.400 qkm leben nun 170.000 Einwohner, die sich zu 80 % aus Negern zusammensetzen. Die Bahama-Inseln sind heute noch eine britische Kronkolonie, sie besitzt jedoch seit 1964 eine eigene Regierung und ein Parlament, gleichfalls aus 75 % Farbigen. Es herrscht freie Wirtschaft und Steuerfreiheit für Bürger und Nicht-Bürger.

So wurden in unserem Jahrhundert die Bahamas wieder neu entdeckt. Aber die Entdeckung, der Aufschwung und die Berühmtheit wurden nur durch das Flugzeug ermöglicht. Und tatsächlich gibt es nicht so schnell ein anderes Gebiet, wo Flugverkehr so wichtig, so durchorganisiert und selbstverständlich ist. Die gesamte Ein- und Ausreise und auch bedeutender Frachttransport werden per Flugzeug abgefertigt. Die Lage vor der Ostküste, vor Florida und die Verstreutheit der Inseln zwangen dazu.

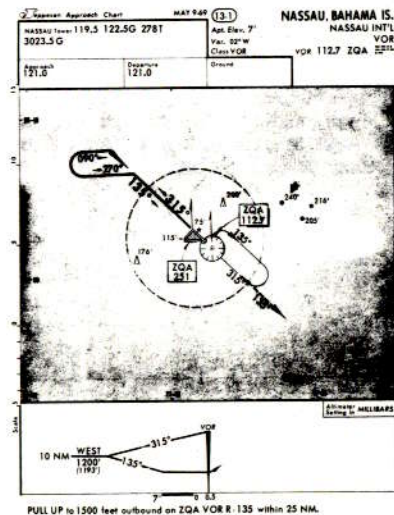


Denn die Bahamas besitzen gleichsam drei Gesichter und somit drei Atmosphären. Die Insel New Providence mit der Hauptstadt Nassau mit ihrem Liebreiz der Kolonialzeit und der Luxuswelt der modernen Industrie - dann die Insel Grand Bahama mit Freeport und Lucaya, eben neu erschlossen durch hypermoderne kommerzielle, touristische und industrielle Zentren und schließlich die anderen Inseln "außerhalb", die sogenannten "Out Islands" mit ihren Einsamkeiten und tropischen Landschaften, herrlichen Korallenstränden im "Robinson Look".

Kolumbus würde sich wundern, wüßte er, daß sich knapp neben seinem Landeplatz die US Air Force Base San Salvador befindet, denn die günstigsten Gegebenheiten waren geboten. Und so ist eine große Flugtradition entstanden. Während des 2. Weltkrieges begannen die Luftwaffen von England, USA und Kanada hier ihr Training und den Aufbau. Weitere Stützpunkte bestehen auf anderen Inseln wie Eleuthera mit Governor's Harbour, Grand Bahama, Schließlich auch Mayaguana und Grand Turks. Seit dieser Zeit bestehen ebenfalls gute meteorologische Stationen, Navigationshilfen und Funkverbindungen. Ausgebaut wurde besonders die Hurricane-Warnung.

Die Drehscheibe des Luftverkehrs ist seit 1936 natürlich bei der Hauptstadt Nassau International oder auch Windsor Field genannt. Das Dreipistensystem aus Beton besitzt eine Bahn 05/23 mit 1.448m, 09/27 mit 2.511 m und 14/32 mit 2.153 m, diese wird auf 3.500m verlängert. Auch hier reichen die Flughafeneinrichtungen nicht mehr aus für den Andrang, und man geht daran, bald den Umbau für einen Betrieb in zwei Ebenen zu ermöglichen. Die technischen Einrichtungen sind jedoch ausgezeichnet, Control Tower mit allen möglichen Flughilfen, Beleuchtung, NDB, VOR, Two-way-Radio 15 NM, Kontrollzone.

Die Flugzeugbewegungen liegen zwischen 7.300 und 10.000 im Monat, gerechnet ohne den Inlandsverkehr. Internationale Dienste besorgen BOAC, Panam, Eastern, Air Canada und North East. Qantas' Rund-um-die-Welt Service hat hier Zwischenstation. Außerdem zählt die Liste 71 Chartergesellschaften auf, um die Urlauber und Reisenden in dieses Ferienparadies zu bringen. Somit ist ein dichtes Verkehrsnetz geschaffen: New York 1.770 km in 2 1/2 Stunden, 4 Flüge täglich; Miami 300 km in 1/2 Stunde, 15 Flüge täglich; Detroit 2.100 km in 3 1/2 Stunden, einmal täglich; Montreal 2.420 km 4 1/2 Stunden, neunmal wöchentlich und Toronto 2.340 km 3 Stunden, siebenmal wöchentlich. Darüber hinaus bestehen Dienste nach Bermuda, Los Angeles, Chicago, San Francisco und London usw.



Mit freundlicher Genehmigung von Jeppesen u. Co, Frankfurt

Seit Juli 1968 verbindet International Air Bahama dreimal pro Woche Luxemburg mit Nassau. Bis zur Fertigstellung der großen Piste auf dem Windsor Field finden beim Hinflug in Shannon und beim Rückflug auf Bermuda noch je eine technische Zwischenlandung statt. Die reine Flugzeit beträgt nur 10 Stunden, dabei benötigte Kolumbus seinerzeit 70 Tage.

Eingesetzt wird eine von Seaboard gemietete DC-8, früher eine Boeing 707-320C der EJA. Als Symbol trägt die in popigen Farben bemalte Maschine ein Sonnen-Vogel-Emblem. 30 kg Freigepäck zusätzlich Golfusrüstung sind im Flugpreis inbegriffen, außerdem vollständige, warme Mahlzeiten, dazu Cocktails, Wein und Champagner. Die Betreuung erfolgt durch 6 attraktive Hostessen aus Schweden, Großbritannien, Deutschland und von den Bahamas. Sie sprechen alle Sprachen, sind chik gekleidet im orangefarbenen Mini-Kleid-Look und tragen originelle Bahama-Hüte. Also nicht umsonst: The world's most exotic Airline!

Flugplanmäßig kann jedermann diesen Linienverkehr benutzen, ohne irgendeiner Gruppe oder einem Verein anzugehören. In Nassau bestehen Anschlüsse zum Weiterflug zu den Inseln, aber auch nach den Südstaaten der USA, nach Mexico und Zentralamerika. Somit ein neuer Weg über den Atlantik. Sensationell und ungewohnt ist der niedrige Preis für Hin- und Rückflug. Er beträgt DM 678,- ohne Wochenendeinschränkung und Mindestaufenthalt und gilt bis 15. Mai 1970. Schnell stellte sich der Erfolg ein, und die Auslastung ist überraschend. Mit viel Kapital wurde diese Gesellschaft durch die Executive Jet Aviation, US Steel und Burlington Mills gegründet. Im Frühjahr 1969 übernahm Loftleidir die Air Bahama.

Nassau ist aber auch Heimathafen der Flag Carrier, der Bahama Airways. Ihre Flugzeuge in silbergrauer Bemalung mit rotem Flamingo-Emblem verkehren täglich zwischen den 22 Destinationen auf allen Inseln, manche davon zwei- und mehrmals. Bahama Airways setzt je nach den örtlichen Gegebenheiten Hawker Siddeley 748s, Viscounts oder DC-3s ein. Für die Kurse zu den drei Florida-Flughäfen Palm Beach, Fort Lauderdale und Miami fliegen die BAC One Elevens 500 mit Flamingo-Jet Service. Solche Flugzeuge sollen die Flotte ausbauen, die zu 65 % der John Swire & Son Ltd., London gehört.

Sehr wichtig ist Freeport International, denn auf Grand Bahama können neben dem Fremdenverkehr auch Experten für Industrie und Geschäftsleute nicht auf gute Verbindungen verzichten. So fliegen fünf große Fluggesellschaften diesen Flughafen an. Zwar 1963 noch Feldflugplatz wurde die Betonpiste 06/24 auf 4.000 m verlängert. Freeport International befindet sich jetzt in rein privatem Besitz und ist unter anderem mit Befeuerung, NDB, VOR, Kontroll-Zone und Two-way-Radio 10 NM ausgerüstet. Obwohl nur eine Runway existiert, zählt man hier täglich 500 Flugzeugbewegungen, denn die Nähe des Festlandes und die klimatischen Vorteile ließen hier ein Übungs- und Prüfungsgebiet für Piloten entstehen. So arbeiten auf dem Flughafen Freeport Eastern, Panam und andere Gesellschaften.

Ob Fremder oder Einheimischer, jeder benutzt das Flugzeug und ist darauf angewiesen, um die Inseln zu erreichen. Dafür wurden überall, wo sich nur eine Möglichkeit bot oder ein Bedarf bestand, Flugplätze oder wenigstens Airstrips und Notlandestreifen angelegt, die sich auf über 50 Stellen verteilen. Manche davon sind Privateigentum.

Für den Jet-Verkehr dienen noch South Bimini (09/27 Asphaltpiste, 5.000 x 150) und Rock Sound (09/27 Asphaltpiste, 7.200 x 100, NDB, Beleuchtung). Dort haben die Millionäre ihre Besitzungen, dazu der ehemalige Panam-Präsident Juan Trippe. Im Norden der Insel Eleuthera befindet sich ein Airstrip für die Ferienorte Spanish Wells und Harbour Island. Auf Abaco liegen die Airports Treasure Cay (10/28, 5.000 x 100, NDB) und Marsh Harbour (09/27 mit gleichen Maßen) und weitere drei Airstrips mit etwa 2.000 x 100 Coral-Pisten. Die größte Insel Andros ist wenig erschlossen und sehr walddreich. Andros Town besitzt einen Airport mit 4.000 x 100 Asphaltpiste 09/27 und VOR. Weitere fünf Landemöglichkeiten sind in Privatbesitz und auf Riffen oder Sand. Die Exuma-Inselgruppe zählt sechs Airstrips, davon zwei mit Asphaltunterlage in George Town und Norman's Cay, außer der ersten No Port of Entry. Mit 325 NM am weitesten entfernt liegt Great Inagua Airport (09/27 Sandpiste, 3.425 x 120, NDB und INM), wo in prächtiger Landschaft noch wilde Pferde und Flamingobrutstätten anzutreffen sind.

Alle diese Inseln in ihrer Vielfalt sind von besonderer Eigenart, einsam und romantisch. Robinson könnte dort noch hausen. Viele erschließen aber herrliche Hotelanlagen. Geringe und auch größere Entfernungen zwischen den Inseln laden zu einem gewiß wunderbaren Sport ein: Mit dem Flugzeug von Insel zu Insel. Daher kann man alle Arten, kleine und große, Land- und Wasserflugzeuge und auch Helikopter mieten, um Ausflüge zu machen und an ausgesuchten Stränden zu baden oder die Magie der tropischen Gefilde zu genießen. Island Flying Service, Freeport Flight Service, Palm Tree Airway, Colony Airline stellen nur einige der Chartermöglichkeiten dar.

Der einst berühmte Autorennen-Rundkurs in Nassau wurde inzwischen zum Flugplatz für Reise-, Privat- und Sportflug - Oakes Airport 12/30 Asphaltpiste, 3.800 x 150, NDB, VOR - und Sitz des Nassau Flying Clubs. Für jeden etwas. So werden Sport-, Ziel- und Sternflüge veranstaltet. Bekannt und beliebt ist alljährlich der Flying Treasure Hunt. Wie kaum ein anderes Gebiet sind die Bahamas für den Flugverkehr erschlossen und bestimmt. Selbst Charterflüge zu den Spielkasinos "Monte Carlo" und "El Casino" finden von Florida nach Freeport statt. Der Rückflug erfolgt dann 2 Uhr nachts. Die Bahamas sind eben ein einmaliges Ferienparadies. Wo man auch wohnt, immer gibt es einen Anschluß, denn: Alle Flugrouten führen zu den Bahamas!

Franz Xaver Hollnsteiner



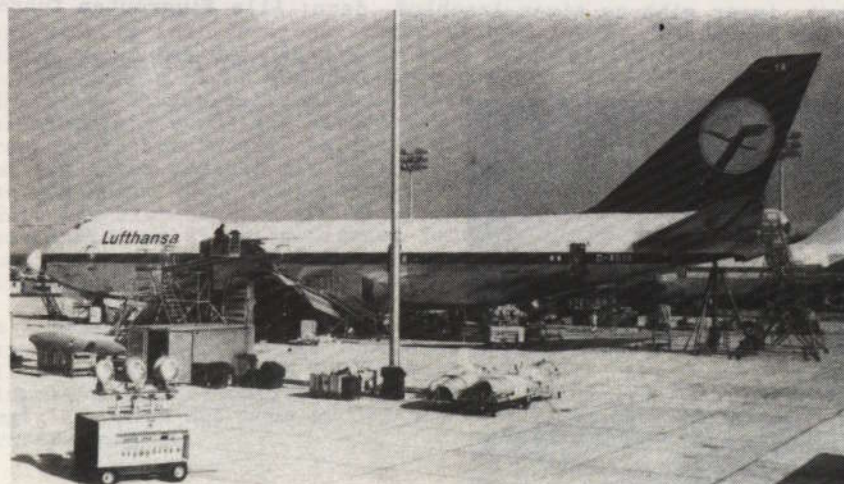
747 UMSCHULUNG Kilometer-Millionäre auf der Schulbank

Die Vorbereitungen der Lufthansa auf den Einsatz ihrer ersten drei Flugzeuge vom Typ Boeing 747 laufen auf vollen Touren. Die ersten zehn Flugkapitäne sowie je fünf Copiloten und Flugingenieure haben bereits den Grundkurs hinter sich, je fünf Kapitäne und Copiloten sowie zehn Flugingenieure pauken derzeit in Frankfurt Theorie, und die für die erste Betriebsphase noch benötigten weiteren acht Flugkapitäne, acht Flugingenieure und zwölf Copiloten lernen in Kürze das neue Flugzeugmuster theoretisch kennen, bevor die praktische Ausbildung erfolgen wird.

Verantwortlich für den "Trockenkurs" der Kilometer-Millionäre sind acht Lufthanseseaten: die Flugkapitäne Horst Blum, Hans Müller und der künftige 747-Flottenchef Alwin Meyer sowie die Flugingenieure Karl-Heinz Schumacher, Erwin Kreuzmann, Kurt Meyer und Harry Wollenzin. Bevor sie allerdings ihre Schulungsaufgabe übernehmen konnten, mußten sie selbst erst einmal die Schulbank drücken.

Für fünf Wochen reisten sie dazu in die USA, um am Sitz von Boeing in Seattle ein umfangreiches Trainingsprogramm zu absolvieren. Boeing hatte für die Umschulung auf die Boeing 747 ein völlig neues Ausbildungskonzept entworfen, dessen Wirksamkeit an den Deutschen - den ersten auf die Boeing 747 umgeschulten Ausländern - erprobt wurde. Gleichzeitig wurden die einzelnen Unterrichtsphasen per Kamera und Tonband festgehalten - als Dokumentation und als Unterlage für den weiteren Unterricht.

Die zu "Filmstars" avancierten "Umschüler" waren in zwei Gruppen mit je zwei Flugkapitänen und Flugingenieuren eingeteilt worden, damit das Pensum im Lehrsaal, Linkstrainer und Flugzeug-Simulator zügig geschafft werden konnte. Beim theoretischen Unterricht gab es für jeden Bereich nach dem täglichen Arbeitspensum einen "Study Guide", der nicht nur das behandelte Thema noch einmal rekapitulierte, sondern auch durch eine Vielfalt von Fragen dem "Schüler" die Möglichkeit gab, zu testen, ob er alles verstanden hat. Kein Wunder, daß abends die Hotelzimmer der deutschen Flugkapitäne und Flugingenieure "Studentenbuden" gleichen und mancher Schweißtropfen beim "Büffeln" vergossen wurde.



"Wir sind alles Männer zwischen 45 und 50, die aus der Praxis kommen und viele Jahre fliegerischer Erfahrung hinter sich haben. Noch einmal Theorie pauken zu müssen, das war manchmal schon ein bißchen hart, denn die Boeing-Instructors haben uns nichts geschenkt", erinnert sich Flugkapitän Müller. Sein Kollege Alwin Meyer sieht es rückblickend humorvoller: "Was glauben Sie, wie sich mein Junge freute, daß jetzt auch der Papa noch einmal Schulaufgaben machen mußte!"

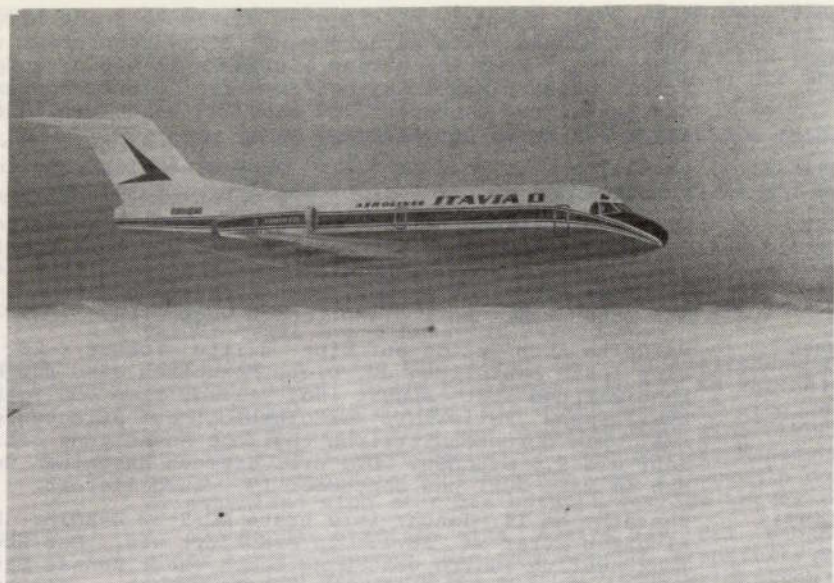
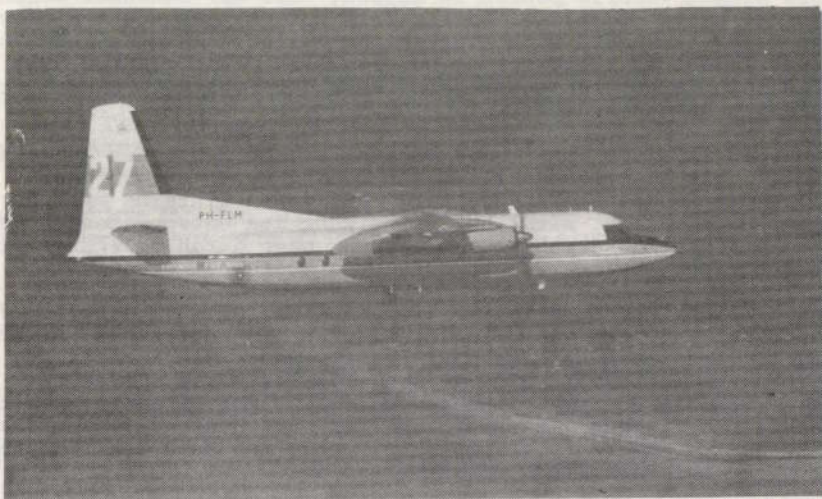
Immerhin in einem Punkt sind sich alle acht deutschen "Umschüler" einig: die Ausbildungshilfen von Boeing waren hervorragend. Vor allem die fahrbaren Wandbretter, auf denen einzelne Systeme original nachgebildet sind: bei Betätigung des entsprechenden Hebels wird anschaulich durch Leuchtzeichen oder durch Bewegungsabläufe demonstriert, welche Vorgänge dadurch ausgelöst werden.

Schriftliche und mündliche Prüfungen - sie blieben den vier Flugkapitänen und den vier Flugingenieuren der Lufthansa nicht erspart. Erst nach bestandenen Examen waren sie berechtigt, von Lernenden zu Lehrenden zu werden. Vieles, was sie selbst beim Unterricht im Boeing-Trainings-Centre für gut befanden, haben sie inzwischen in das Lehrprogramm der Lufthansa-747-Mannschaften eingebaut, andere Programmpunkte wandelten sie den Lufthansa-internen Erfordernissen entsprechend ab.

"Wenn wir mit den Besatzungen ins Flugtraining gehen", meint Flugkapitän Horst Blum, der fliegerische Ausbildungsleiter der Lufthansa, der schon seit 1956 als Trainingskapitän für die verschiedenen Flugzeugmuster fungiert, "dann sind die Kapitäne, Copiloten und Flugingenieure bereits theoretisch so fit, daß die reine Fliegerei keine Schwierigkeiten macht. Zumal sich die künftigen 747-Besatzungen aus erfahrenen Kapitänen, Copiloten und Flugingenieuren der Boeing 707-Flotte rekrutiert, die alle eine langjährige Praxis auf diesem bisher noch größtem Flugzeugmuster der Lufthansa haben."



747 LMSCHULUNG



AIR ALGERIE hat am 14. Dezember eine Boeing 737-200 von AER LINGUS für 15 Monate geliehen bekommen. Ein Verkaufsteam von Boeing soll sich vor kurzem ebenfalls in Algier aufhalten haben. Man erwartet in Kürze die Bekanntgabe der Bestellung mehrerer 737 oder 727 und vielleicht sogar 707 durch Air Algerie.

ALITALIA bestellte zehn Douglas DC-10 ohne eine diesbezügliche Entscheidung von seiten der ATLAS-Gruppe abzuwarten.

A L M wird zweimal wöchentlich mit einer von ONA gecharterten DC-9-30 zwischen den Antillen und New York operieren. Vorerst soll eine technische Landung auf den Bermudas eingelegt werden, nach Ausrüstung der DC-9-30 mit Zusatztanks soll diese jedoch wegfallen.

ANSETT wandelte ihre Option auf eine dritte Fokker F-28 in eine feste Bestellung um. Diese Maschinen sind für MMA bestimmt und seit August 1969 fliegt eine von Fokker überlassene Fellowship erfolgreich auf Strecken der MMA. Die durchschnittliche tägliche Ausnutzung betrug mehr als 9,5 Stunden. Die drei eigenen Maschinen werden im Mai, Juni und September 1970 ausgeliefert.

ATLANTIS übernahm am 14. Januar ihre erste DC-9-32 D-ADIS. Das Flugzeug traf am 28.1. in Frankfurt ein. Der Überführungsflug führte von Long Beach über Kansas City, Bangor, Gander und Keflavik nach Frankfurt. Die DC-9 soll in Stuttgart stationiert werden. Eine zweite mit Registration D-ADIT soll am 3. Februar ausgeliefert und Ende des gleichen Monats überführt werden. Die D-ADIT soll hauptsächlich von Düsseldorf aus operieren.

BALAIR die in Kürze eine DC-9-33RC erhalten soll, wird im November ihre CV-990A gegen eine DC-8-33 der SAS umtauschen. Die Coronado soll wieder in den Flugzeugpark der SWISSAIR voll eingegliedert werden. Für 1971 plant BALAIR die Anschaffung einer zweiten DC-8.

BAVARIA bestellte eine vierte BAC-111-412 zur Lieferung im Juni 1970.

EAST AFRICAN operierte zeitweise mit zwei ex-Swissair DC-9-15 die ihr zur Probe von MDC überlassen wurden. Die geplante Anschaffung mehrerer Einheiten vom Typ DC-9-30 scheiterte jetzt jedoch, da die Regierungen der beteiligten Staaten die Einfuhrgenehmigung verweigerten.

GREAT LAKES eine kanadische Fluggesellschaft mit Sitz in Sarnia, in der Nähe von Detroit hat zwei Convair 440 der SWISSAIR gekauft. Sie sollen auf der Strecke Sarnia-Toronto zum Einsatz kommen. Die erste CF-GLD ex HB-IMK wurde am 12.12., die zweite CF-GLC ex HB-IMG am 18.12. überführt.

IBERIA gab am 29. Dezember die Bestellung von drei F-28QC bekannt. Die erste soll bereits Anfang März ausgeliefert werden. Die anderen zwei sollen im April und Juli folgen. Diese Flugzeuge sollen sowohl in der Passagier als auch in der Frachtausführung auf Strecken im In- und Ausland zum Einsatz kommen. IBERIA plant ferner die F-28 für Pilotentraining zu verwenden, bisher dienten dazu alte DC-3 oder CV-440, die Piloten mussten nachträglich auf Jets umgeschult werden. Fokker hofft, daß nach den ersten praktischen Erfahrungen der IBERIA mit der Fellowship, ein Auftrag für weitere sieben Ein-

IBERIA... heiten eingeht um die 15 bzw 21 (mit jenen der AVIACO) Convair 440 zu ersetzen. IBERIA setzt seit einiger Zeit acht F-27 erfolgreich auf den Kanarischen Inseln ein. AVIACO operiert ebenfalls mit vier F-27 der SPAN-TAX im Balearen-Raum.

K L M fliegt ab 18. Februar dreimal in der Woche nach Chicago mit Douglas DC-8-63.

ITAVIA bestellte eine dritte Fokker F28 und optierte auf weitere drei Flugzeuge dieses Typs.

MALEV die im Frühjahr zwei IL-62 erhalten soll, beabsichtigt ähnlich wie die CSA Flüge nach New York aufzunehmen.

MODERN bestellte einen HFB-320 Hansa-Jet der als Air-Taxi von Berlin-Tegel aus eingesetzt werden soll.

OLYMPIC bestellte in Japan fünf YS-11-200 zur Auslieferung im Frühjahr 1970. Diese Flugzeuge sind für 64 Passagiere ausgestattet und sollen die DC-6B und DC-3 ersetzen. Noch bis zuletzt hatte man erwartet, daß sich OLYMPIC für die F-28 aussprechen würde, nachdem ihr Management bei einer Demonstrations-Tournee der Fellowship durch Griechenland sich sehr beeindruckt gezeigt hatte.

PANAM Am 12. Januar startete eine Boeing 747 der PANAM zu einer Europa-Tournee die nach London, Frankfurt, Rom, Lissabon und Paris führen sollte. Schwierigkeiten mit den Triebwerken und schlechtes Wetter zwangen sie bereits in Heathrow die Tour abubrechen und nach New York zurück zu fliegen. Der erste Linienflug konnte jedoch planmäßig zum neuen Termin am 21.1. erfolgen. Die B-747 fliegt seitdem täglich zwischen New York und London, als Clipper 2 (Ostwärts) und als Clipper 101 (Westwärts). Am 28.1. musste die B-747 (N737PA) wegen Nebel in London nach Frankfurt ausweichen. Presse und Fernsehen wurden rechtzeitig alarmiert. Am 5. Februar soll die Demonstrations-Tour nachgeholt werden und ab März werden dann planmäßige Dienste mit der 747 nach Frankfurt, Paris und Roma aufgenommen werden.

P S A und AIR CALIFORNIA studieren gegenwärtig die Möglichkeit einer Fusion. Beide Unternehmen bedienen praktisch die selben Strecken und verfügen über ähnliches Fluggerät, nämlich Boeings 727-200 und 737-200.

SAFETY Die Luftverkehrsgesellschaften der Welt hatten im Jahr 1969 insgesamt 52 Unfälle zu verzeichnen. Dabei wurden 1203 Passagiere und 178 Besatzungsmitglieder getötet. Im Jahre 1968 waren es insgesamt 1262 gewesen, was zu einem höheren Sicherheitsfaktor führte in anbetracht der viel höheren Passagier/Km. Leistungen. Auffallend war, daß kein einziges Flugzeug einer Chartergesellschaft in diese Unfälle verwickelt war.

SPANTAX Am 5. Januar stürzte ihre CV-990A (EC-BMN) kurz nach dem Start von Arlanda in einen Wald ab. Die Maschine war Stunden vorher wegen eines Triebwerkschadens nach Stockholm zurückgefliegen war, sollte zur Reparatur nach Zürich überführt werden. An Bord befanden sich lediglich 10 Besatzungsmitglieder, fünf davon fanden den Tod.

THAI hat die ersten zwei DC-9-41 von SAS übernommen.

TRANS MERIDIAN hat eine vierte Canadair CL-44 erworben.

TEGEL

- Geschichte eines Flughafens

Der Flughafen Tegel, im Norden Berlins gelegen und zum französischen Sektor gehörig, ging mit einem 10-jährigen Jubiläum in die siebziger Jahre. Am 2.1.1960 nämlich nahm Air France als erstes ziviles Luftverkehrsunternehmen auf diesem bislang reinen Militärflughafen ihre Dienste auf.

Flugbewegungen registrierte der heutige Flughafen Tegel schon weit vor Errichtung all der Anlagen, die sein jetziges Bild bestimmen. Im Jahre 1909 landete Graf Zeppelin mit seinem Luftschiff "Z-3" auf dem etwa 1870 errichteten Schießplatz. 1930 entstand auf dem Gelände ein "Cape Kennedy en miniature", ein Raketen-Abschlußplatz unter der Leitung von Rudolf Nebel. Auch der heutige "Vater der Raketen", Wernher von Braun, assistierte bereits zu dieser Zeit in der Raketenforschung.

Während 1948 auf dem Zentralflughafen Tempelhof die Blockadeflieger in pausenlosem Einsatz waren, entstand in Tegel die damals längste Runway Europas mit 2.400m. Nach etwa dreimonatiger Bauzeit landete als erste Maschine am 5.11.1948 eine Skymaster. Nach Aufhebung der Blockade diente Tegel der französischen Luftwaffe als Militärflughafen.

Da die Start- und Landebahnen in Tempelhof den Ansprüchen des von Air France geplanten Einsatzes der Caravelle nicht genügten, nahm am 2.1.1960 die Fluggesellschaft ihren Service zunächst mit einer Super Constellation auf. Nach einigen Probevlügen am 8. Februar verdrängte die Caravelle am 24.2.1960 mit ihrem ersten planmäßigen Einsatz die Super Connis aus dem Flugplan. In jenem Jahr registrierte die BFG auf Tegel 179.966 Passagiere.

1964 gewann der Flughafen Tegel weitere Bedeutung durch die Aufnahme eines Direktfluges nach New York, wobei DC-8 der Pan Am zum Einsatz kamen. Der bisher in Tempelhof abgewickelte Charterflugverkehr mußte 1966 durch die Benutzung der Bristol Britannia von Lloyd teilweise nach Tegel verlegt werden. Da der stets steigende Pauschalflugverkehr den Abfertigungsapparat in Tempelhof zu überlasten drohte, wurde er 1968 vollends verlegt. Hier kamen erstmals Jets als "Touristenbomber" in den Flugplan.

Die Convair 990A Coronado der Modern Air erfreute sich bei Reisenden und Veranstaltern so großer Beliebtheit, daß die Gesellschaft erwägt, für die Saison 1970 eine dritte Coronado in Tegel zu stationieren. Die Britannias wichen mittlerweile den BAC One Eleven der Laker und den Comet 4 der Dan Air. Mit der Eröffnung der Gemeinschaftsdienste von BEA und Air France im Frühjahr 1969 stellte die französische Luftverkehrsgesellschaft die innerdeutschen Flüge nach Tegel ein. Das hatte zur Folge, daß das Aufkommen des Jahres 1968 von 404.504 Fluggästen auf 325.000 im Jahre 1969 sank. Diese Werte dürften in den kommenden Jahren wieder beträchtlich steigen. 1980 rechnet die BFG auf beiden Flughäfen mit etwa 11,5 Millionen Fluggästen. Im vergangenen Jahr lag das Passagieraufkommen bei 5 Millionen.

Zweifellos wird ein nicht geringer Teil des künftigen Flugverkehrs in Tegel abgewickelt, denn der neue bereits im Bau befindliche Flughafen Tegel-Süd kann den sicherlich hohen Ansprüchen mühelos gerecht werden. 1974 soll die erste Ausbaustufe fertig sein, dann erwartet die Berliner Flughafen Gesellschaft ein Aufkommen von insgesamt 7 bis 7,5 Millionen Fluggästen auf beiden Flughäfen.

Michael Szymaniak

NEWS • REG • NEWS

WINNER AIRLINES	B-3001	Viscount 806	268	ex G-AOYT of BEA
P W A	CP-PWW	B-707-138B	17700	ex N793SA of Standard
BAVARIA	D-AILY	BAC-111-414	163	dd 0370
GERMANAIR	D-AMIE	BAC-111-524	190	dd171069
	D-AMUR	BAC-111-524	197	ex G-AXSY
L T U	D-ANYL	Caravelle 10R	247	is 0170
LUFTHANSA	D-ABBE	B-737-230QC	20253	dd 1269
	D-ABCE	B-737-230QC	20254	dd 0170
PAN INTERNATIONAL	D-ALAS	BAC-111-515	208	dd 0370
IBERIA	EC-BRY	Caravelle 11R	264	is
	EC-BOT	DC-9-32	47446	fn 561
	EC-BOV	DC-9-32	47447	fn 563
	EC-BOX	DC-9-32	47453	fn 565
SPANTAX	EC-BNM	CV-990A	301032	wo050170 Stockholm
AIR FRANCE	F-BHSY	B-707-328B	18458	wo041269 Caracas
GULF AVIATION	G-AXOX	BAC-111-432	121	ex VP-BCY
HAWKER SIDDELEY	G-AWYZ	HS-121-3B	2301	ff111269
S A T A	HB-ICN	Caravelle 10R		
	HB-ILR	Viscount 808	291	dd161069
DOMINICANA	HI-177	DC-9-32	47500	fn 546
AVIANCA	HK-723	B-720-047B	18061	ex N93141 of Western
SAM COLOMBIA	HK-553	L.188A Electra	1013	ex N5509 of Eastern
KOREAN AIRLINES	HL7402	B-720-025	18160	dd220969 ex Eastern
	HL5209	Fokker F-27	10414	ex PH-FON
	HL5206	Fokker F-27	10417	ex PH-FOR
T A N	HR-TNL	L.188C Electra	1134	ex N9710C of Braniff
A T I	I-ATIV	Fokker F-27	10419	ex PH-FOT
	I-ATIZ	Fokker F-27	10420	ex PH-FOU
ITAVIA	I-TIDA	Fokker F-28	11014	dd051169 ex PH-ZAI
A L I A	JY-ACT	Caravelle 10R	200	"Jerusalem"
	JY-ADG	Caravelle 10R	236	"Bethlehem"
S A S	LN-RLR	DC-9-41	47396	fn 557
	OY-KGG	DC-9-41	47395	fn 555
	OY-KGH	DC-9-41	47493	fn 562
	SE-DAK	DC-9-41	47492	fn 559
	SE-DAL	DC-9-41	47488	fn 566
	SE-DAM	DC-9-41	47499	fn 568
PAN AM	N735PA	B-747-121		is 0170 "Young America"
	N736PA	B-747-121		is 0170 "Victoria"
	N737PA	B-747-121		is 0170 "Red Jacket"
MAERSK	OY-APA	Fokker F-27	10425	dd091269 ex PH-FOZ
	OY-APB	Fokker F-27	10426	ex PH-FPA
STERLING	OY-SAY	S.Caravelle 10R	255	dd121269
GARUDA	PK-GPG	Fokker F-27	10413	ex PH-FOM
	PK-GPH	Fokker F-27	10415	ex PH-FOO
	PK-GPI	Fokker F-27	10421	ex PH-FOV
	PK-GPJ	Fokker F-27	10422	ex PH-FOW
	PK-GPK	Fokker F-27	10423	ex PH-FOX
	PK-GPL	Fokker F-27	10424	ex PH-FOY
LINJEFLYG	SE-BSU	Convair 440	395	wo011169 Stockholm
	SE-BST	Convair 440	362	ex SAS
	SE-CCG	Convair 440	325	ex OY-KPA of SAS
	SE-CCV	Convair 440	393	ex OY-KPD of SAS
	SE-CCT	Nord 262A	056	dd301169
LACSA	TI1055C	BAC-111-409	162	ex G-AXBB
T A A	VH-TGF	DHC-6 Tw.Otter	270	
	VH-TGG	DHC-6 Tw.Otter	277	
INDIAN AIRLINES	VT-DWI	Viscount 723	079	ex IU-683 of Indian AF
	VT-DWJ	Viscount 723	080	ex IU-684 of Indian AF
ARIANA	YA-FAU	B-727-113C	20343	is 0170

AIRPORT - MOVEMENTS

EBOS / OST Oostende

				(A. Doyen)	
10 DEC	OO-SJM	Boeing B-707-329C	20198	Sabena	QGO BRU
11 DEC	OO-SJG	Boeing B-707-329	18460	Sabena	QGO BRU
	OO-STD	Boeing B-727-29QC	19403	Sabena	QGO BRU
13 DEC	G-ARPK/X	HS-121 Trident 1C		BEA	QGO BRU
	HB-IPH	Douglas DC-9-32	45790	Swissair	QGO BRU
	EC-BBR	Caravelle 6R	171	Iberia	QGO BRU
	EC-BIB	Caravelle 10R	223	Iberia	QGO BRU
	G-AXPH	DH-114 Heron		Channel	
16 DEC	OO-STC	Boeing B-727-29	19401	Sabena	Training
20 DEC	G-ASJD	BAC-111-201AC	008	BUA	QGO LGW
	G-AWEJ	BAC-111-413FA	115	Channel	
22 DEC	G-AVHK	Viscount 812	359	Channel	

EDDF / FRA Frankfurt

01 DEC	G-AXAA	Canadair CL-44D-4	018	TML	ex N449T
	LZ-BAA	Antonov AN-12	6001	Bulair	
	N8961T	Douglas DC-8-61CF	45902	TIA	
02 DEC	YU-AFB	Douglas DC-6B	45564	Adria	lsd fr Jugosl. AF
	N8CO8F	Douglas DC-8-54F	45669	Saturn	
	G-AVBW/X	BAC-111-320L	107/109	Laker	
03 DEC	G-AOVI	Britannia 312	12926	Monarch	
	PH-MAU	Douglas DC-8-55F	45856	Martinair	ex N852F
04 DEC	N791FT	Douglas DC-8-63CF	46045	American Flyers	
	F-BJLB	Douglas DC-8-53	45568	UTA	for Air Afrique
05 DEC	OY-KTF	Douglas DC-8-63	46041	SAS	
07 DEC	G-AWGT	Canadair CL-44D-4	030	Tradewinds	ex N123SW
22 DEC	PH-DCD	Douglas DC-8-32	45379	Martinair	
	N375WA	Boeing B-707-373C	18707	World	
	TF-LLJ	Canadair CL-44D-4	020	Loftleidir	ex N451T
23 DEC	N-865F	Douglas DC-8-63CF	46088	ONA	
	N8785R	Douglas DC-8-55F	45803	ONA	
	G-AWBL	BAC-111-416EK	132	Autair	
	EC-BBH	Douglas DC-7	44173	Trans Europa	ex N8207H
	N4909C	Douglas DC-8-63CF	46060	Capitol	
24 DEC	HB-ICH	Convair CV-990A	301017	Balair	
	N4863T	Douglas DC-8-63F	45951	TIA	
	TF-LLF	Canadair CL-44J	035	Loftleidir	QGO LUX
	4X-FPZ	B-377 / C-97		Israel AF	
25 DEC	SE-DDC	Boeing B-727-134QC	20042	Transair Sweden	QGO STR
	N793FT	Douglas DC-8-63CF	46047	ONA	
	N-8759	Douglas DC-8-63	46058	Eastern	

EDDH / HAM Hamburg

				(COINCAT HAM)	
16 NOV	N-1625	G-159 Gulfstream 1		Texaco	
	G-AVFK	HS-121 Trident 2E	2150	BEA	for Trident 1
	OH-VKM	Convair CV-440	432	Finnair	
17 NOV	50297	Convair VC-131D		USAF	
18 NOV	I-DIKD	Douglas DC-9-32	47129	Alitalia	new colors
20 NOV	340-HC	Nord 2501 Nordatlas		French AF	
21 NOV	F-BOJB	Boeing B-727-228	19544	Air France	
22 NOV	I-DIMU	Douglas DC-6B	44888	SAM	
23 NOV	G-AOHI	Viscount 802	158	BEA	for BAC-111
	G-AJRY	Douglas DC-3		STC	
25 NOV	G-AWXI	Viscount 814D	339	BMA	ex D-ANOL
	LN-SUB	Douglas DC-6B	45496	Braathens	

HAM contd.

27 NOV	JW-BWB	L-382 Hercules		Norwegian AF	
	N360WT	G-159 Gulfstream 1		IBM	
29 NOV	G-AMHJ	Douglas DC-3C	13468	BUIA	
	OH-LRE	Convair CV-440	400	Finnair	
30 NOV	D-ABAG	Douglas DC-4	27233	Transportflug	
	D-ABAY	Douglas DC-6A/B	44070	Transportflug	
	SE-ENR/M	Snow Commander		Sterner	
02 DEC	G-AMAE	AS-57 Ambassador 2	5227	Dan-Air	
04 DEC	16-06	HFB-320 Hansa Jet	1048	German AF	
	D-ABHH	BAC-111-211	084	Horten	
06 DEC	D-CIFG	Nord 262A	054	LTU / IFG	
	OY-KTE	Douglas DC-8-62F	45922	SAS	
07 DEC	D-AMIE	BAC-111-524	190	Germanair	
	LN-MOU	Douglas DC-8-63	45923	SAS	
09 DEC	O-25805	Convair C-131A		USAF red cross	
12 DEC	OH-LRA	Convair CV-440	040	Finnair	
13 DEC	TC-JAB	Douglas DC-9-32	45774	THY	
15 DEC	K-682	C-47		Royal Danish AF	

EDDL / DUS Düsseldorf

(Niggemann, Ketzler, Pischke)

22 NOV	EC-BIO	Douglas DC-9-32	47090	Iberia	
24 NOV	G-AVKA	Boeing B-707-399C	19415	Caledonian	ex N319F
	G-ATNZ	Britannia 314	13396	Caledonian	ex CF-CZD
25 NOV	PH-MAN	Douglas DC-9-33RC	47291	Martinair	
26 NOV	PH-TRN	Caravelle 3	191	Transavia	ex OY-KRG
30 NOV	N-1625	G-159 Gulfstream 1		Texaco	
01 DEC	OY-STC	Super Caravelle 10B	212	Sterling	
03 DEC	SE-DBA	Douglas DC-8-32	45386	SAS	
	G-AVRO	Boeing B-737-204	19712	Britannia AW	
09 DEC	YR-ILH	Iljuschin IL-14	14803064	Tarom	
	XV-105	VC-10	833	RAF TC	
13 DEC	G-ALZO	AS-57 Ambassador 2	5226	Dan-Air	
	G-APEJ	V.953 Vanguard	713	BEA	
14 DEC	D-ABAG	Douglas DC-4	27233	Transportflug	
16 DEC	YR-ILP	Iljuschin IL-14	14803062	Tarom	
	D-ALAT	BAC-111-515FB	187	Pan International	

EDDM / MUC München

(COINCAT MUC)

21 NOV	G-ATMF	Douglas DC-7C/F	44873	TML	ex N7314
	G-AWYR	BAC-111-501EX	174	BUA	
02 DEC	OT-CND	Douglas DC-3		Belgish AF	
	F-BRHL	Fokker F-27-200	10137	Euralair	ex PH-FSD
04 DEC	G-AWGS	Canadair CL-44D-4	027	Tradewinds	ex N127SW
	G-ASJG	BAC-111-201AC	011	BUA	
05 DEC	OO-SJD	Boeing B-707-329	17626	Sabena	
07 DEC	G-AXCP	BAC-111-401AK	090	Dan-Air	ex N5044
	JY-ADG	Caravelle 10R	236	ALIA	
14 DEC	G-AVRN	Boeing B-737-204	19711	Britannia AW	
	G-AVYD	HS-121 Trident 1E	2138	BKS	
	G-AWYS	BAC-111-501EX	175	BUA	
	G-AVGP	BAC-111-408	114	Autair	
18 DEC	G-AVYC	HS-121 Trident 1E	2137	BKS	
	F-BLCE	Boeing B-707-328B	19291	Air France	
19 DEC	HS-TGF	Caravelle 3		Thai	fr IST to OST
	D-AMUR	BAC-111-524	197	Germanair	
	G-APET	V.953 Vanguard	722	BEA	

MUC contd.

20 DEC	PH-MAL	Convair CV-640	332	Martinair	ex HB-IMC
	PH-CGD	Convair CV-640	104	Martinair	ex PH-TGD
	G-ASJD/H/I	BAC-111-201AC		BUA	
	G-AVYC	HS-121 Trident 1E	2137	BKS	
	G-AWWX	BAC-111-509EW	184	Caledonian	
	G-ATVR	Viscount 812	365	Channel	
	G-ARGM	Comet 4B	6453	BEA	
	G-AVRN	Boeing B-737-204	19711	Britannia AW	
	OY-STR	Douglas DC-6B	45319	Sterling	
	G-ANBD	Britannia 102	12905	BKS	
21 DEC	OY-SAY	Super Caravelle 10R	255	Sterling	new a/c
	G-AWYV	BAC-111-501EX	178	BUA	
	G-ASTJ	BAC-111-201AC	085	BUA	
	F-BHSI	Boeing B-707-328	17621	Air France	
	G-AWVY	BAC-111-509EW	185	Caledonian	
	G-AXCK	BAC-111-401AK	087	Dan-Air	ex N5041
	G-APDP	Comet 4	6417	Dan-Air	
	G-AXMF/G	BAC-111-518	200/201	Court	
	G-AVRC	Boeing B-737-204	19712	Britannia AW	
	G-AWBL	BAC-111-416EK	132	Autair	
	OY-STO	Fokker F-27-500	10341	Sterling	
	G-AVHK	Viscount 812	359	Scottish Flyers	
	YU-AHJ	Douglas DC-9-32	47239	Adria	
	PH-DCD	Douglas DC-8-32	45379	Martinair	
	PH-MAN	Douglas DC-9-33RC	47291	Martinair	QGO SZG
	OY-STP	Douglas DC-6B	44693	Sterling	ex VH-INH
	OY-BAV	Douglas DC-6B	45199	Sterling	ex N574

EDDS / STR Stuttgart

(Günther Wolff)

18 DEC	D-ALAT	BAC-111-515FB	187	Pan International	
	D-CADY	Nord N-262A	037	LTU / IFG	QGO MUC
	OO-STD	Boeing B-727-29QC	19403	Sabena	QGO MUC
	OO-SRA	Caravelle 6N	064	Sabena	QGO MUC
20 DEC	D-AMIE	BAC-111-524	190	Germanair	
	D-ALLI	BAC-111-412EG	116	Bavaria	
	D-ABAQ	Fokker F-28	11004	LTU	
	D-ABAX	Fokker F-28	11005	LTU	
	N18711	Boeing B-707-331	19225	TWA	QGO FRA
21 DEC	OO-SJM	Boeing B-707-329C	20198	Sabena	

EHRD / RTM Rotterdam

(D. Booster & Spotter Club RTM)

06 NOV	YR-IMD	Iljuschin IL-18	4804	Tarom	
	F-BOHU	HS-125	25025	Air Saffaires	
07 NOV	LN-SUY	Fokker F-28	11011	Braathens	
08 NOV	EC-BQF	BAC-111-402AP	161	TAE	
11 NOV	LN-SUS	Boeing B-737-205	19409	Braathens	
	G-AVOE	BAC-111-416EK	129	Autair	
12 NOV	G-APDM	Comet 4	6414	Dan-Air	
	F-BOOA	Mystère 20		Europe Falcon Service	
13 NOV	G-APDO	Comet 4	6416	Dan-Air	
	N-1625	G-159 Gulfstream 1		Texaco	
	G-AVGP	BAC-111-408EF	114	Autair	
16 NOV	YR-IME	Iljuschin IL-18	6205	Tarom	
17 NOV	G-AWGS	Canadair CL-44D-4	027	Tradewinds	ex N-127SW
	EI-AOJ	Viscount 803	173	Aer Lingus	
	5N-AHY	Piper PA-31	31-291	Schreiner (Nigeria)	

RTM contd.

21 NOV	OD-AES	Douglas DC-6A	44064	TMA	ex LN-SUI
	G-AXCK	BAC-111-401AK	087	Dan-Air	ex N-5041
22 NOV	G-ARPG	HS-121 Trident 1C	2107	BEA	QGO AMS
	PH-MAL	Convair CV-640	332	Martinair	QGO AMS
	PH-DNH/V/W	Douglas DC-9-32		KLM	QGO AMS
24 NOV	G-AMQJ	Viscount 701	023	Cambrian	
	F-BGOB	Douglas DC-6B	43833	Aeromaritime	
25 NOV	HA-MOE	Iljuschin IL-18	5505	Malev	
	16-02	HFB-320 Hansa Jet	1042	GAF	
26 NOV	I-DABT	Caravelle 6N	085	SAM	
	C - 3	Fokker F-27-100	10150	Netherland AF	
29 NOV	G-AXFC	BN-2A Islander		Westward	
01 DEC	PH-DCA	Douglas DC-8-32	45376	KLM	QGO AMS
	PH-DEH	Douglas DC-8-63	46075	KLM	QGO AMS
	PH-DNT	Douglas DC-9-32	47169	KLM	QGO AMS
	G-AOJB	Viscount 802	151	BEA	QGO AMS
	D-ABEF	Boeing B-737-130	19017	Lufthansa	QGO AMS
03 DEC	OO-CBU	Douglas DC-3	25799	DAT	
	G-AWYE	HS-125	25090	Rolls Royce	
04 DEC	G-ATDJ	VC-10	825	BUA 1.visit of type	
06 DEC	N-2004	Convair CV-580		Esso 1.visit of type	
08 DEC	G-AMON	Viscount 701	027	Cambrian	
	LZ-BAA	Antonov AN-12	6001	Bulair 1.visit of type	
09 DEC	LZ-BAB	Antonov AN-12	6002	Bulair	
10 DEC	LN-FOR	Curtiss C-46	30249	Fred Olsen	
	PH-DCM	Douglas DC-8-53	45616	KLM	QGO AMS
11 DEC	D-ABED	Boeing B-737-130	19016	Lufthansa	QGO AMS
	G-ASJH	BAC-111-201AC	012	BUA	QGO AMS
12 DEC	PH-DNC	Douglas DC-9-15	45720	KLM	QGO BRU
13 DEC	PH-DNN	Douglas DC-9-33RC	47192	KLM	QGO AMS
	SE-FGB	L.188 Electra	1098	Falconair	
14 DEC	G-AMHJ	Douglas DC-3	13468	BUA	QGO AMS
15 DEC	PH-DNA/D	Douglas DC-9-15		KLM	QGO AMS
	PH-DCS	Douglas DC-8-55F	45683	KLM	QGO AMS
	PH-DNH/K/S/T/W	DC-9-32		KLM	QGO AMS
	PH-DNN/O/P/R	DC-9-33RC		KLM	QGO AMS
	D-ABEV	Boeing B-737-130	19032	Lufthansa	QGO AMS
	HB-IFP	Douglas DC-9-32	47111	Swissair	QGO AMS
	G-ARPL	HS-121 Trident 1C	2112	BEA	QGO AMS
16 DEC	SE-FGA	L.188 Electra	1088	Falconair	
	G-AWWD	Canadair CL-44D-4	017	TML	
	G-AOPI	DH-104 Dove 6	04477	TML	
18 DEC	PH-HFA/B/C	HFB-320		RLS	
19 DEC	TF-LLJ	Canadair CL-44D-4	020	Loftleidir	ex N-451T
20 DEC	HB-ICT/X	Caravelle 3	122/038	Swissair	
24 DEC	PH-DEG	Douglas DC-8-63	46092	KLM delivery	QGO AMS
	D-ABIS	Boeing B-727-30	18934	Lufthansa	QGO AMS
	SE-DBX	Douglas DC-9-41	47114	SAS	QGO AMS
	EC-BIG	Douglas DC-9-32	47037	Iberia	QGO AMS
	EI-ANF	BAC-111-208AL	050	Aer Lingus	QGO AMS
	PH-TRN/P	Caravelle 3	191/043	Transavia	QGO AMS
26 DEC	PH-DEG	Douglas DC-8-63	46092	KLM delivery	to AMS
31 DEC	4X-AYW	BN-2A Islander		Yaaf Aviation	

LEAL / ALC Alicante

(D. Booster)

27 DEC	G-ASJE	BAC-111-201AC	009	BUA	
	PH-MAR	Douglas DC-9-33RC		Martinair	