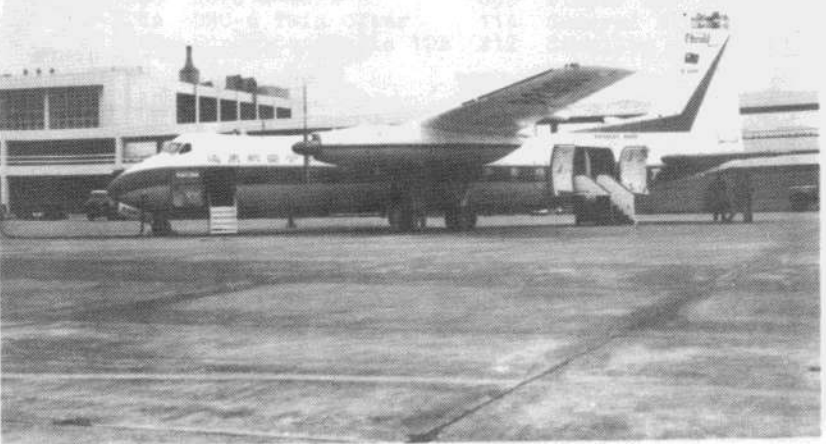


airborne



1969

7

das magazin für luftfahrtfreunde und spotters

TDM

Lieber Leser!

"Spätstart", so lautete ein Filmbereich von Günter Padberg und Josef Turecek über die Situation der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie am 10. Juli im 1. Fernsehprogramm.

In dieser Reportage wurden die Chancen der deutschen Flugzeughersteller auf dem Weltmarkt nach dem Auslaufen der Lizenzfertigung von Flugzeugen wie des Starfighters oder der Noratlas deutlich dargelegt. Obgleich die aussichtsreichen Projekte wie VJ-101C, DO-31 und VC-400 ad acta gelegt wurden, hofft die deutsche Luftfahrtindustrie, irgendwann doch noch einmal unter den ersten in der Weltluftfahrt zu sein.

Ihre Hoffnung ist nicht unbegründet. Durch die verschiedenen Unternehmenszusammenschlüsse hat die Leistungsstärke der deutschen Luftfahrtindustrie wesentlich zugenommen. Jetzt kann an die Projekte wie VFW 614 oder auch A-300B, über den wir in diesem Heft berichten, mit weniger Skepsis herangegangen werden.

Wenn jeder dritte von den benötigten 1000 bis 1200 Airbussen der 70er Jahre ein europäischer A-300B wäre, hätten die deutschen Flugzeugfirmen ein sicheres Polster. Wie es kommen wird, ist jetzt natürlich noch nicht abzusehen. KLM, Swissair, SAS und UTA haben zwar als erste europäische Fluggesellschaften den amerikanischen Airbus DC-10 in Auftrag gegeben, jedoch stellt dieser Typ aufgrund seiner zum A-300B unterschiedlichen Auslegung keine eindeutige Konkurrenz dar. Auch die Lufthansa hat sich bis jetzt nicht gegen den europäischen Airbus ausgesprochen, allerdings wird sie mit ihrer Wahl einige Zeit auf sich warten lassen.

Daß man ernsthaft an die Verwirklichung des Projektes A-300B denkt, beweisen der während des Aero-Salons in Paris unterzeichnete Vertrag und das Devisenausgleichsabkommen zwischen der Bundesrepublik und den USA vom 11. Juli, das u.a. die Produktion von einzelnen Bauteilen für den Airbus A-300B in den USA vorsieht.

Ihre Redaktion

airborne

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

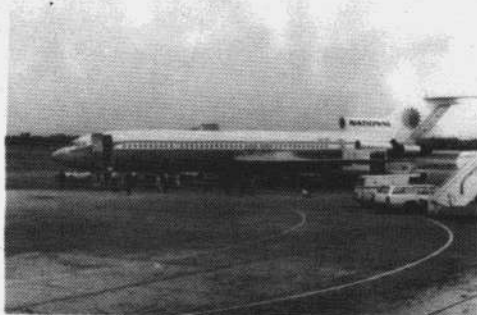


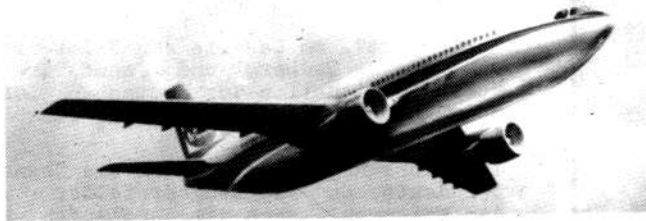
(1)
N4529W B-737-247 c/n ?
Western (new eng. nacelles)
LAX 170669 /jjh

(2)
N793SA B-707-138B c/n 17700
Standard ex VH-EBE
LAX 170669 /jjh

(3)
N4740 B-727-235 c/n 19460
National
LAX 170669 /jjh

Titelseite
D-ACEF CV-440 c/n 210
General Air ex LH
dd261054 os140668 /GR





A 300 B

Europas Chance für die Zukunft ?

Noch bis Mitte März dieses Jahres hätte die Überschrift ohne Einschränkung lauten können: "Europas Chance für die Zukunft". Der Airbus sollte von einer deutsch-französisch-englischen Arbeitsgemeinschaft - Deutsche Airbus GmbH, Sud-Aviation, Hawker Siddeley entwickelt und gebaut werden. Somit wäre der Airbus ein wahrhaft europäisches Flugzeug geworden. Doch die Briten stiegen im März aus diesem Projekt aus. Wie kam es zu diesem Eklat ?

Vor etwa 3 Jahren setzten sich europäische Ingenieure zusammen, um zum ersten Mal ernsthaft über ein Airbus-Projekt zu diskutieren. Man einigte sich auf die Konstruktion eines Kurz- und Mittelstreckenflugzeuges, das 250-350 Personen besonders wirtschaftlich befördern sollte: die Kilometerkosten würden nicht wesentlich höher sein als eine Eisenbahnfahrkarte 1. Klasse.

Doch schon jetzt traten die ersten Schwierigkeiten auf. Luftverkehrsgesellschaften der am Projekt beteiligten Staaten, namentlich Air France, BEA und Lufthansa sträubten sich dagegen, insgesamt 75 Airbusse vom Reißbrett wegzukaufen, wie es die Regierungen der betreffenden Länder wünschten. Mittlerweile kündigten renommierte US-Firmen Konkurrenzflugzeuge an: Douglas die DC-10, Lockheed die L-1011 TriStar. Jedoch liefen die Planungen der drei Airbusse allmählich in entgegengesetzter Richtung. Die amerikanischen Flugzeuge wuchsen zu Langstreckenmaschinen heran, der europäische Airbus schrumpfte.

Das Ergebnis des Schrumpfungsprozesses wurde im Dezember 1968 vorgestellt: der A-300B. Seine Sitzkapazität wurde gegenüber dem A-300 um 50 bis 100 Plätze verringert, das Leergewicht um 40 to auf 109 to gesenkt. Die Reichweite beträgt 1200 NM (2.200km) bei der maximalen Nutzlast von 22.900 kg. Der Airbus erreicht eine maximale Reisegeschwindigkeit von 510 kts (945 km/h) in 7.500 m Höhe. Die Planung sieht vor, das statt der zur Grundversion gehörenden Triebwerke (Rolls-Royce RB 211 mit einem Startschub von 21.300 kg) auf besonderen Wunsch der Luftverkehrsgesellschaften General Electric CF-6 Triebwerke oder Pratt & Whitney JT-9-D-15 Turbinen montiert werden.

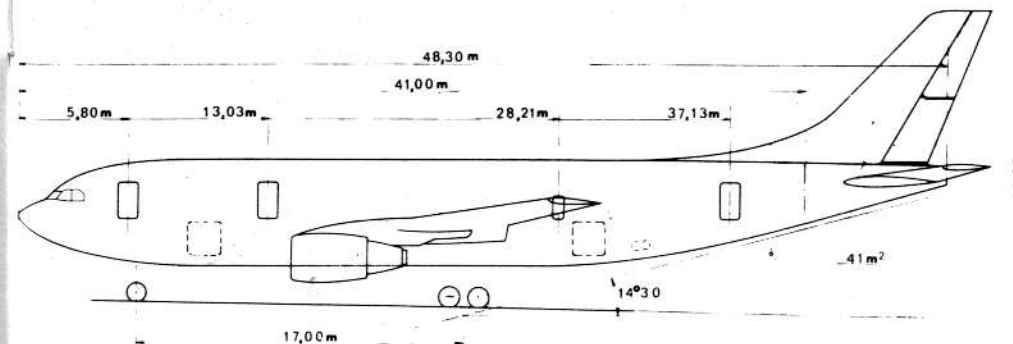
Durch die Verkleinerung des Flugzeuges gelangte man in die Triebwerkskategorie von 45.000 lbs, in der man auf die obigen Triebwerkstypen zurückgreifen kann. Das RB RB-211 wird für den Airbus von Lockheed entwickelt, die Pratt & Whitney und General Electric Triebwerke werden beim Bau der B-747 und der DC-10-30 (P&W) bzw. DC-10-10 (GE) verwendet. Dieser Umstand erspart ca. 35 % der ursprünglichen Entwicklungskosten. Für die Airlines bedeutet das einen billigeren Airbus als zuvor, denn einmal sind die Anschaffungskosten niedriger als geplant (45 Mio. statt 51 Mio. DM) und zum anderen benötigen die Luftverkehrsgesellschaften, die Boeing und Douglas Airbusse auf Langstrecken einsetzen werden, keine zusätzlichen Lager für neue Triebwerke.

Der kleinere Airbus lieferte nun Großbritannien ein Argument, auszusteigen, indem die britische Regierung erklärte, dieser A-300B sei "nicht mehr das Flugzeug, auf das man sich 1967 geeinigt" habe. Doch diese Begründung ist nicht echt. Großbritannien gab das europäische Projekt auf, um den eigenen britischen Airbus BAC 3-11 zu fördern. Doch eines ist gewiss: die britische Konkurrenz zum Airbus braucht man nicht zu fürchten.

Die Absatzchancen für den A-300B sind hervorragend. Für das kommende Jahrzehnt steht ein nahezu lückenloses Programm an Lang- und Mittelstreckenflugzeugen mit Sitzkapazitäten zwischen 230 und 450 Plätzen zur Verfügung. Dagegen werden Projektierungen von Flugzeugen, die auf kurzen und mittleren Strecken den Anforderungen der Zukunft gerecht werden, fast stiefmütterlich behandelt. Und hier liegt die Chance des Airbus.

Dr. Bernhard Weinhardt, Hauptgeschäftsführer der Deutschen Airbus GmbH, erklärte: "Drei Viertel des Weltluftverkehrs spielen sich auf Strecken unter 1000 km ab. Wir rechnen, das ab Mitte der 70er bis Anfang der 80er Jahre auf der ganzen Welt 1000 bis 1200 Flugzeuge für solche Strecken gebraucht werden, um die DC-9, die 727 und 737 und die letzten Caravelle abzulösen. Jedes dritte dieser Flugzeuge könnte ein europäischer Airbus sein".

Trotz Englands Ausscheiden wird der Airbus gebaut werden. Es kommt zu einer 50 zu 50 Arbeitsaufteilung zwischen Deutschen und Franzosen. Im Frühjahr 1972 wird der Erstflug stattfinden, die ersten Serienflugzeuge sollen in der 2. Jahreshälfte 1973 ausgeliefert werden. Somit wahrt der Airbus seine Chance für die Zukunft, Europa als Gemeinschaft hat sie zum Teil verspielt.



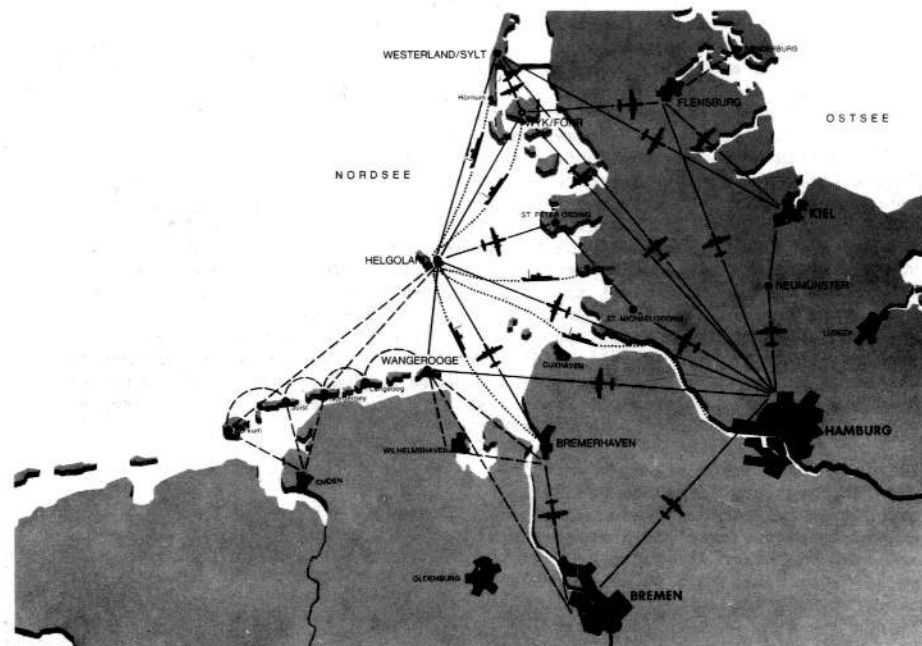
GENERAL AIR

GENERAL AIR ist Deutschlands einzige reine Nahluftverkehrsgesellschaft. Sie wurde 1962 gegründet und ist ohne großes Aufsehen zu einem überaus bedeutenden Unternehmen geworden. Erst vor kurzem weckte sie das Interesse der Öffentlichkeit durch die Bekanntgabe der Anschaffung zweier Verkehrsflugzeuge mit einem maximalen Startgewicht von über 22 Tonnen. Es handelt sich um zwei ex-Lufthansa Convair 440 Metropolitan. Diese Maschinen sollen in diesem Winter im planmäßigen Verkehr die Strecken Hamburg-Hannover, Hamburg-Bremen und Hamburg-Köln/Bonn befliegen. Die Lufthansa hat mangels geeigneten Fluggeräts diese Strecken der GENERAL AIR überlassen. Schon seit geraumer Zeit fliegt GENERAL AIR in Zusammenarbeit mit Lufthansa zwischen Hamburg und Bremen mit DHC-6 Twin Otter, die 18 Passagieren Platz bieten. Alle Dienste der GENERAL AIR sind in den Lufthansa-Flugplänen enthalten.

GENERAL AIR besitzt inzwischen ein bedeutendes Streckennetz im norddeutschen Raum, speziell im Lande Schleswig-Holstein. Täglich werden im planmäßigen Verkehr Westerland/Sylt, Flensburg, Wyk/Föhr, St. Peter Ording, Kiel, Helgoland, Bremerhaven und Bremen angefliegen. Dazu stehen ihr insgesamt sechzehn Flugzeuge verschiedenen Typs zur Verfügung. Hauptsächlich gelangen die "Mini-Liner" DHC-6 Twin Otter zum Einsatz. Diese Maschinen sind sogar mit Bordküche und Musikanlage ausgestattet und führen selbstverständlich eine Stewardess mit. Die Reisegeschwindigkeit beträgt 275 km/h, die Blockgeschwindigkeit liegt aber unwesentlich unter der eines Jets auf so kurzen Strecken. Ferner gehören zu der Flotte der GENERAL AIR die Beech Queen Air, die Piper PA-23 Aztec und die Dornier Do-28. Für eilige Charterflüge, als Aerotaxi, steht ebenfalls ein HFB-320 Hansa Jet zur Verfügung. Diese Maschine wurde von den Hamburger Flugzeugwerken der GENERAL AIR überlassen.

Die HFB-320 D-CASU fliegt seit anderthalb Jahren in den Farben der GENERAL AIR. Sie ist für 7 Passagiere ausgestattet und mit ihrer Reisegeschwindigkeit von ca. 850 km/h erreicht sie jede europäische Hauptstadt von Hamburg aus in weniger als zwei Stunden. GENERAL AIR berechnet DM 1.950,- pro Blockstunde. Auch die anderen Flugzeuge werden in dieser Modalität eingesetzt, je nach den Erfordernissen des Charterers. Die Twin Otter wird für 825 DM/Std., die Beech Queen Air für 650 DM/Std und die Aztec und Do-28 für 370 DM/Std. angeboten. Zu dem Preis werden lediglich die Landegebühren, die je nach Flugzeugtyp zwischen DM 10.- und DM 90.- schwanken, berechnet. Allerdings kommt bei Inlandsflügen als letzter Posten die Mehrwertsteuer in Höhe von 11% unter die Rechnung aber für den Unternehmer ist das ja bloß ein durchlaufender Posten.

Somit hoffen wir einen kleinen Einblick in die Geschichte und Gegenwart dieses Unternehmens gegeben zu haben. Herr Kurt Erich Slevogt, Gründer, Mitgesellschafter und Geschäftsführer der GENERAL AIR daß er selbst auch Flugzeugführer ist, braucht wohl kaum gesagt zu werden, erläuterte uns kürzlich an einem Sonntagnachmittag weit und breit die Probleme eines, wie sie in den Staaten genannt werden, Third Level oder Regional Operators. Drüben in den USA gibt es eine Unzahl solcher Fluggesellschaften, die gewissermaßen die Rolle eines Zubringers zu dem internationalen Verkehr spielen. Der Name mancher dieser Unternehmen ist uns sogar hier in Europa ein Begriff. Auf unserem Kontinent ist diese Gruppe von Fluggesellschaften trotz des starken Interesses der Öffentlichkeit rar. Die Gründe hierfür sind sehr verschiedener Art, und daß sich in Deutschland lediglich die GENERAL AIR dazu zählen kann, ist nicht nur geographisch bedingt, wenn dies auch mit Einfluß gehabt haben mag. Das Problem Numero Eins ist die Landegebühren-Regelung. In der Bundesrepublik z.B. berechnet man DM 7.- pro Tonne, wobei das max. Startgewicht u. nicht das effektive Fluggewicht zu Grunde gelegt wird. Dies bedeutet, daß beispielsweise eine Twin Otter ganz abgesehen davon ob sie eine Strecke von 1000 oder nur 50 km und mit 18 oder keinem Passagier fliegt, ca. 42.- DM an Landegebühren zu entrichten hat.



Somit ergibt sich das Faktum, daß bei einer Nahluftverkehrsgesellschaft die Landegebühren bis zu 80% der Kosten ausmachen können, während bei einem Intercontinental-Carrier, diese maximal 5% betragen. Schon diese Regelung allein macht das Betreiben eines Regional-Carriers in Deutschland unmöglich. GENERAL AIR brachte die Argumente vor die zuständigen Stellen im Land Schleswig-Holstein, die an einen Regionalluftverkehr großes Interesse knüpften, und erreichte hier eine Ausnahmeregelung. Auf allen Landeplätzen in Schleswig-Holstein (jedoch nicht in Hamburg) hat GENERAL AIR lediglich eine Pro-Kopf-Gebühr zu zahlen und zwar nur für Fluggäste, die in dem jeweiligen Ort ihren Flug beenden; für Transitpassagiere wird keine Gebühr erhoben. Diese variable Gebühr wird der GENERAL AIR direkt berechnet, die es bei der Kalkulation der Flugpreise bereits berücksichtigen konnte. Es sind also keine zusätzlichen Kosten und keine Unannehmlichkeiten für den Fluggast. Diese zweifellos gerechte Form der Flugplätzeabgabe bietet der GENERAL AIR die Möglichkeit, auf einer Strecke die für die wirtschaftliche Auslastung notwendigen Zwischenlandungen einzulegen, ohne die Kosten dadurch übermäßig zu steigern. Dies bietet ebenfalls die Möglichkeit, Städte mit geringem Verkehrsaufkommen ins Streckennetz aufzunehmen.

Ausser der Landegebühen-Regelung gibt es noch eine ganze Reihe weitere "Handicaps" für den Betrieb eines Nahluftverkehrsunternehmens. Herr Slevogt nannte uns u.a. auch die Anschaffung geeigneten Fluggeräts. Mangels solcher Carriers werden in Europa ebenfalls keine für diese Zwecke bestimmte Flugzeuge gebaut. Man muß sich also im Ausland umsehen und hier taucht ein neues Problem auf, wenn man es so nennen kann. Alle Flugzeuge mit maximalem Startgewicht unter 15 Tonnen sind gemäß einem Abkommen im Rahmen der EWG zollpflichtig. Eine Twin Otter mit ihren 6 Tonnen max. Startgewicht muß also einen beträchtlichen Betrag an Einfuhrzoll entrichten, eine Boeing 737 ist dagegen zollfrei. Zweifellos ist die 15-Tonnen-Grenze zu hoch angesetzt worden. Die Flugzeuge haben heute ein so geringes Eigengewicht, daß 15 Tonnen max. Startgewicht Maschinen für über 30 Passagiere nicht einmal erreichen. Die Nord-262, die z.B. von der LTU im Regionalverkehr eingesetzt wird, hat trotz einer Kapazität von 27 Passagiere nur 10,3 Tonnen max. Startgewicht, da sie aber innerhalb der EWG gebaut wird, ist sie nicht zollpflichtig bei der Einfuhr in die Bundesrepublik. Die Nord-262 war aber für GENERAL AIR für die meisten ihrer Strecken zu groß und auch technisch, operationell und wirtschaftlich der Twin Otter wesentlich unterlegen. Hauptsächlich die Triebwerke, zwei Propellerturbinen von Turbomeca hatten mancher Airline, wie z.B. Lake Central, große Sorgen bereitet. Die Twin Otter ist dagegen mit Pratt & Whitney Propellerturbinen ausgerüstet, wobei sich jeder weitere Kommentar erübrigt.

Weitere "Handicaps" bilden ebenfalls die Tarifregelung im Rahmen der IATA, mit deren Mitglieder ein solches Unternehmen gezwungen ist zusammenzuarbeiten. Ferner die Tatsache, daß es in Deutschland kein Bundesministerium für Luftfahrt gibt (wie es wohl in den meisten Ländern der Welt der Fall ist). Das BVM nimmt die Interessen der Luftfahrt nur nebenbei wahr. In Minister Leber sieht man nie einen Repräsentanten der Luftfahrt, die Hauptinteressen des BVM knüpfen sich seit eh und je an den Straßenverkehr und das Defizit der Bundesbahn.

Es gibt darüber hinaus eine ganze Reihe von Mißständen und auch eine bedingt schlechtere Stellung eines Nahluftverkehrsunternehmens gegenüber Mittel- oder Langstrecken-Operators, deren Aufzählung und Erläuterung uns aber im Rahmen dieses Berichtes zu weit führen würden.

Über die Zukunft sprach Herr Slevogt von Charterflügen mit CV-440 in die skandinavischen Länder und von der Option auf zwei VFW 614, die die Convairs ersetzen sollen. Er sei zuversichtlich, daß die VFW 614 ein gutes Flugzeug in jeder Hinsicht werden wird. Die Frage, ob nun nicht insgeheim an den IT-Charterverkehr mit Flugzeugen der Größenordnung der BAC-111-500 oder DC-9-30 gedacht werde, beantwortete Herr Slevogt prompt und entschieden mit "nein". Er nannte uns einige verständliche Gründe, wie beispielsweise die sehr starke Konkurrenz von etablierten Unternehmen auf diesem Gebiet. Momentan ist man vollkommen ausgelastet mit der Inbetriebnahme beider Convairs CV-440 Metropolitan. Auf einer dieser Maschinen werden gegenwärtig die künftigen Piloten geschult unter der strengen und sehr harten Führung der Lufthansa. Wirtschaftlich wird eine Kapitalerhöhung angestrebt, und man hofft mit den CV-440 im nächsten Jahr einen 10 Millionen Umsatz zu erreichen.

j j h



Boeing Jetliner Chronology

- 3 -

- 31 MAR 67 -- Sales of 737 twinjet reach 141.
- 09 APR 67 -- First 737 makes maiden flight of 2,5 hours.
- 26 APR 67 -- 400th Boeing 727 trijet delivered.
- 01 MAY 67 -- Boeing "cuts metal" on 747 superjet.
- 12 MAY 67 -- Pan American takes delivery of its 100th Boeing jet airliner.
- 15 MAY 67 -- Number Two 737, in Lufthansa colors, makes first flight.
- 01 JUN 67 -- First two Model 737 twinjets complete total of 100 hours of flight testing.
- 05 JUN 67 -- Boeing delivers its 1,000th jet airliner. American Airlines took delivery of the 707-120B, their 127th Boeing jetliner.
- 27 JUL 67 -- First flight of the 727-200.
- 08 AUG 67 -- First flight of the 737-200.
- 29 NOV 67 -- 727-200 certificated.
- 11 DEC 67 -- First 727-200 delivered.
- 15 DEC 67 -- 737-100 certificated.
- 21 DEC 67 -- 737-200 certificated.
- 26 DEC 67 -- 500th 727 delivered.
- 28 DEC 67 -- First 737-100 delivered to Lufthansa.
- 29 DEC 67 -- First 737-200 delivered to United Air Lines.
- 30 SEP 68 -- First 747 rolled from the factory at Everett, Washington, 30 miles north of Seattle.
- 14 OCT 68 -- 100th 737 rolled out.
- 26 OCT 68 -- Tenth anniversary of first 707 commercial flight.
- 09 FEB 69 -- First 747 makes maiden flight.
- 02 JUN 69 -- Prototype 747 flies nonstop Seattle - Paris, its first intercontinental journey, covering the 5,160-mile distance in 9 hours 8 minutes.



AIRPORT - MOVEMENTS

EBAW / ANR Antwerpen

				(J. Wolbrink)	
05 JUN	PH-FMA	Fokker F-27-400	10354	Sabena	ex JY-ADF
	F-BRHR	Queen Air		Pvt.	

EBBR / BRU Brüssel

				(J. Wolbrink)	
08 JUN	EC-BNM	Convair CV-990A	301032	Spantax	ex N5620
	EC-BFK	Britannia 312	13236	Air Spain	ex G-AOVE
	PH-FMA	Fokker F-27-400	10354	Sabena	ex JY-ADF
	OO-GER	Douglas DC-6A/B	43826	Sidma	
	5U-AAE	Douglas DC-6B		?	ex GAF
	5U-AAF	Douglas DC-6B		?	ex GAF

EBOS / OST Oostende

				(A. Doyen, I.R. Steenkiste)	
11 APR	G-ANBF	Britannia 102	12907	Britannia AW	
13 APR	HS-TGL	Caravelle 3	170	Thai Intern.	
17 APR	OY-KRF	Caravelle 3	170	SAS	for Thai
23 APR	OO-STB	Boeing B-727-29QC	19402	Sabena	
27 APR	G-AOCB	Viscount 755	092	Invicta	
01 MAY	G-ALZO	AS.57 Ambassador 2	5226	Dan-Air	
03 MAY	LN-SUB	Douglas DC-6B	45496	Braathens	ex VR-HFK
07 MAY	G-ANBO	Britannia 102	12916	Lloyd Intern.	
08 MAY	G-AVHE	Viscount 812	363	Channel	ex N251V
	EI-ANG	BAC-111-208AL	051	Aer Lingus	
09 MAY	F-BHRU	Caravelle 3	058	Air France	
10 MAY	G-APPX	Viscount		BMA	
	G-AMWW	Douglas DC-3	33010	Skyways	
	G-ATTA	Viscount 745	124	BKS	

EDDF / FRA Frankfurt

03 JUN	N172BT	Boeing B-727-171C	19860	TIA	
07 JUN	N791FT	Douglas DC-8-63AF	46045	American Flyers	
	PH-DCD	Douglas DC-8-32	45379	Martinair	
	PH-MOL	Fokker F-28	11003	Itavia	
08 JUN	EC-BQF	BAC-111-402AP	161	TAE	
	N-805U	Douglas DC-8-50	45817	Universal	ex N805 SW
	CP75433	Iljuschin IL-18		Aeroflot	
09 JUN	88935	C-9A		USAF	
	YU-AHK	Caravelle 6N	237	JAT	new a/c
	CF-ZYP	Boeing B-707-396C	20043	Wardair	
10 JUN	OY-STB	Super Caravelle 10B	186	Sterling	
	G-AWDK	Canadair CL-44D-4	023	Tradewinds	
12 JUN	G-AOFW	ATL-98 Carvair	012	BUAF	
18 JUN	G-AWKJ	BAC-111-408EP	128	BUA	
23 JUN	N2004	Convair CV-580		Esso of Lybia	
	CF-WTE	DHC-6 Twin Otter	096	De Havilland	
25 JUN	05928	Douglas DC-3		Maroc AF	ex CN-ALE
	N2614	Fokker F-27		Mobil	
	N1727T	Boeing B-727-171C	19859	TIA	
26 JUN	QE-LBA	Boeing B-707-329	18374	AUA	ex OO-SJF
	OD-AFF	Convair CV-990A	301030	MEA	ex N5618
	D-ALAT	BAC-111-515FB	187	Panair	
	N-8759	Douglas DC-8-63		Eastern	
	N595KR	L.188 Electra		Pvt.	
27 JUN	LN-SUN	Fokker F-28	11012	Braathens	
02 JUL	G-APNB	Britannia 317	13426	Donaldson	
03 JUL	PH-TRP	Boeing B-707-355C	19664	Transavia	ex N526EJ

EDDH / HAM Hamburg

				(COINCAT HAM)	
17 MAY	SE-ERL	Douglas DC-7B	45346	Transair Sweden	
18 MAY	N695WA	Boeing B-727-173C	19509	Ariana	overhaul by LH
	G-ASDC	ATL-98 Carvair	007	BAF	
19 MAY	HB-AAU	Fokker F-27-100	10200	Balair	ex D-BAKE
20 MAY	PP-VJA	Boeing B-707-441	17905	Varig	overhaul by LH
21 MAY	F-RAFG	Caravelle 3	141	French GLAM	ex F-BJTK
22 MAY	D-CESE	HFB-320 Hansa Jet	1037	Sterling	
28 MAY	HB-ILP	Viscount 803	177	SATA	ex EI-AOE
30 MAY	YR-BCB	BAC-111-424EU	156	Tarom	QGO HAJ
01 JUN	N372WA	Boeing B-707-373C	19179	World	
	VH-EBS	Boeing B-707-338C	18955	Qantas	overhaul by LH
02 JUN	G-AVIW	Viscount 812	358	Channel	ex N245V
	LX-LGC	Viscount 815	376	Luxair	overhaul by LH
04 JUN	N-852F	Douglas DC-8-55F	45856	ONA	
	OT-CWE	C-47		Belgian AF	
09 JUN	D-ACEF	Convair CV-340	210	General Air	first flights
12 JUN	PH-DCY	Douglas DC-8-55	45765	KLM	
13 JUN	PI-C803	Douglas DC-8-55	45937	PAL	
15 JUN	D-ALAT	BAC-111-515FB	187	Panair	
	G-AOCB	Viscount 755	092	BMA	ex Invicta

EDDL / DUS Düsseldorf

				(COINCAT DUS)	
23 MAY	G-AVJL	Viscount 812	389	Channel	ex N247V
24 MAY	EC-BDL	Douglas DC-7C	45230	Spantax	ex I-DUVI
30 MAY	SE-BSR	Convair CV-440	357	SAS	
31 MAY	YU-AHJ	Douglas DC-9-32	47239	Adria	
01 JUN	CF-PWV	Boeing B-707-138B	17696	PWA	ex VH-EBA
02 JUN	OK-NAB	Iljuschin IL-18	1605	CSA	
	LN-SUE	Fokker F-27-100	10245	Braathens	ex PH-PFL
04 JUN	G-AWSY	Boeing B-737-204	20236	Britannia AW	
07 JUN	LZ-BAA	Antonov AN-12	6001	Bulair	
08 JUN	YU-AHH	Tupolev TU-134		Aviogenex	
10 JUN	D-AMOR	Douglas DC-9-15	45787	Germanair	ex HB-IFE
	EI-ASB	Boeing B-737-248	19425	Aer Lingus	
14 JUN	D-ALAT	BAC-111-515FB	187	Panair	
15 JUN	YU-APC/D	Douglas DC-6B	43550	Adria	c/n 43551

EDDM / MUC München

				(COINCAT MUC)	
21 MAY	G-AWGD	Boeing B-707-138B	17702	Laker	ex VH-EBG
05 JUN	D-AMOR	Douglas DC-9-15	45787	Germanair	ex HB-IFE
	F-BRIM	Caravelle 3	193	Panair/Trans Union	
08 JUN	G-APTD	Viscount 833	426	BUA	
	YU-APB	Douglas DC-6B		Yugoslav AF	for Adria
	G-AXCK	BAC-111-401AK	087	Dan-Air	ex N5041
11 JUN	G-AVZZ	Boeing B-707-138B	17699	Laker	ex VH-EBD
12 JUN	G-AWZY	BAC-111-509EW	185	Caledonian	
14 JUN	F-BLHT	Nord N-262B	005	Rousseau	lsd fr Air Inter
15 JUN	G-APNE	Viscount 831	403	BMA	
	G-APDN	Comet 4	6415	Dan-Air	
	D-ALAT	BAC-111-515FB	187	Panair	
	G-AXCP	BAC-111-401AK	090	Dan-Air	ex N5044

EDDS / STR Stuttgart

				(Günther Wolff)	
14 MAY	I-DABV	Caravelle 6N	146	SAM	
15 MAY	G-ASEN	Douglas DC-4	10412	Invicta	ex TF-FIM
17 MAY	LN-SUK	Douglas DC-6B	45506	Braathens	ex CF-MCL

STR contd.

17 MAY	D-AMOR	Douglas DC-9-15	45787	Germanair	ex HB-IFE
07 JUN	I-TIVU	Dart Herald 203	184	Itavia	
11 JUN	F-BRIM	Caravelle 3	193	Panair/Trans Union	
	SE-ERE	Douglas DC-7B	45331	Transair Sweden	
14 JUN	F-BLHT	Nord N-262B	005	Air Inter	
17 JUN	EC-ATQ	Douglas DC-7C	45162	Spantax	ex OO-CFF
	G-AXCP	BAC-111-401AK	090	Dan-Air	ex N5044

EDVV / HAJ Hannover

(Jens Lange, Michael Brauner)

18 MAY	XL-657	Britannia 253	13454	RAF	
23 MAY	YU-AHH	Tupolev TU-134		Aviogenex	
24 MAY	G-AMSV	Douglas DC-3	32820	BUIA	
25 MAY	YU-AHJ	Douglas DC-9-32	47239	Adria	
27 MAY	G-AWSY	Boeing B-737-204	20236	Britannia AW	
28 MAY	F-BLOY	Dart Herald 210	173	Europe AS	
	HB-ILP	Viscount 803	177	SATA	ex EI-AOE
30 MAY	LN-FOF	Convair CV-340	099	Fred Olsen	ex N3428
01 JUN	CP-TIL	Douglas DC-8-63	46034	Air Canada	
	F-RBOB/E	Nord N-262	045/052	French AF	
08 JUN	D-CESE	HFB-320 Hansa Jet	1037	Sterling	
09 JUN	OE-LAK	Viscount 837	440	AUA	

EHAM / AMS Amsterdam

(ten Duis)

14 JUN	OH-LFT	Douglas DC-8-62CF	46013	Finnair	ex OH-LFR
22 JUN	CF-CPJ	Douglas DC-8-43	45661	CP Air	
	I-DIKY	Douglas DC-9-32	47232	JAT	
	PH-ADA	Douglas DC-8-52	45750	KLM	lsd fr Air New Zealand

EHGG / GRQ Groningen

(ten Duis, J.Wolbrink/Start)

02 MAY	G-APWE	Dart Herald 201	153	BUIA	
04 MAY	D-ABAQ	Fokker F-28	11004	LTU	
19 MAY	OY-BAU	Douglas DC-6B	45198	Sterling	ex N573
20 MAY	PH-TRM	Caravelle 3	021	Transavia	ex D-ABAF
28 MAY	HB-AAU	Fokker F-27-100	10200	Balair	ex D-BAKE
30 MAY	OO-AUX	Douglas DC-3	43088	Delta AT / KLM	
31 MAY	N-949K	Beech 99		Beech	
05 JUN	SE-CNM	Viscount 784	227	Falconair	ex PI-C-772
06 JUN	OY-BCO	Nord N-262A	033	Cimber Air	
	D-IDHA	DHC-6 Twin Otter	114	General Air	
11 JUN	OY-STC	Super Caravelle 10B	212	Sterling	

EHRD / RTM Rotterdam

(J. Wolbrink)

15 MAY	LN-SUP	Boeing B-737-205	19409	Braathens	
	EC-BQF	BAC-111-402AP	161	TAE	

FKKK / DLA Douala

(J.J. Hartlöhner)

27 JUN	TR-KEA	Douglas DC-6B		Republique Gabonaise	
	TJ-ABL	Douglas DC-4		Air Cameroun	
	F-BJBC	Texan		Air Cameroun	
	TU-TCM	Douglas DC-4		Air Afrique	
	TU-TCY	Super Caravelle 11R	219	Air Afrique	ex F-BJAK
	F-BLLC	Douglas DC-8-53	45604	UTA	
	EC-BFJ	Britannia 312	13429	Air Spain	
	D-ADIR	Douglas DC-8-33	45526	Atlantis	ex HB-IDC

HECA / CAI Cairo

(Manfred Kaffine)

05 MAY	DM-STK	Iljuschin IL-18	9202	Interflug	
	JY-ADG	Caravelle 10R		ALIA	
10 MAY	9K-ACH	HS-121 Trident 1E	2134	Kuwait	
	ST-AAW	Comet 4C	6457	Sudan AW	
	SU-AOV/X	Iljuschin IL-18		UAA	
	SU-ANV/X/Z	Antonov AN-24		UAA	
17 MAY	G-AOYJ	Viscount 806	259	Cyprus AW	
19 MAY	SU-AOB/I	Antonov AN-12		UAA	
	HB-ITD	Douglas DC-3		UNO	
	VR-ABK	Douglas DC-6		BASCO	

HELX / LXR Luxor

(Manfred Kaffine)

13 MAY	SU-ANJ	Douglas DC-6B	44119	UAA	ex N5119V
	SU-AOC	Antonov AN-24	02103	UAA	

LFPB / LBG Paris-Le Bourget

(J.P. Berrehouc)

15 JUN	EI-ASB	Boeing B-737-248	19425	Aer Lingus	
	YU-AHI	Douglas DC-9-32	47239	Adria	
25 JUN	G-AOVA	Britannia 319	13207	Caledonian	
	OY-STI	Super Caravelle 10B	265	Sterling	
	N8956U	Douglas DC-8-61CF	45949	Saturn	
	F-BOLH	Douglas DC-8-62F	46028	UTA	delivery

LGWA / ATH Athen

(Manfred Kaffine)

19 MAY	F-BOEB	Viscount 708	014	Air Inter	
	OO-SJL	Boeing B-707-329C	19996	Sabena	
	9K-ACE	Comet 4C	6474	MEA	lsd fr Kuwait AW
	SX-BAH/L	Douglas DC-3	26565	Olympic	c/n 25923
	SX-DAI/R	Douglas DC-6B	45544	Olympic	c/n 45224
	F-BOJB	Boeing B-727-228	19544	Air France	
	N-8730	Boeing B-707-331B	20059	TWA	

RJOO / OSA Osaka

(Susumu H. Kuwabara)

06 MAY	JA8717	NAMC YS-11A-217	2092	JAL/JDA	"Aso"
	JA8639	NAMC YS-11-101	2004	Toa Air Ways	
	N974PS	Boeing B-727-14	18912	All Nippon	lsd fr PSA
	G-APPK	Boeing B-707-436	17712	BOAC	

RJTT / TYO Tokyo

(Susumu H. Kuwabara)

06 APR	B-1822	Boeing B-727-109C		China AL	new a/c
	N783FT	Douglas DC-8-63CF	46003	Flying Tiger	
	N4863T	Douglas DC-8-63F	45951	TIA	
	N-8633	Douglas DC-8-63CF	46020	Seaboard	
	N-7095	Boeing B-707-327C	19104	Braniff	
	N4905C	Douglas DC-8-54	45805	Capitol	
	N7565A	Boeing B-707-323C	19380	American AL	
	N739AL	Boeing B-707-372C	20077	Airlift	
	JA8711	NAMC YS-11-115	2048	Aeronautics Collage	
	205-9042	NAMC YS-11A-112	2058	Japan Maritime SDF	
09 APR	T-001	Iljuschin IL-18		Afganistan AF	
05 MAY	VR-HGC	Convair CV-880		Cathay Pacific	
	N974/975PS	Boeing B-727-14		All Nippon	lsd fr PSA
	N691/694WA	Boeing B-727-173C		JAL	lsd fr World
06 MAY	XV-NJC	Boeing B-727-121C	19819	Air Vietnam	