



airborne



1969

6

das magazin für luftfahrtfreunde und spotters

1 DM

airborne

Liebe Leser!

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

Chefredakteur:
Werner vom Brocke

Geschäftsf.Redakteur:
Juan-José Hartlöhner

Dokumentation:
Gerd Steinmüller

Produktion:
Erhard Schulz

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

Postanschrift:
D6 Frankfurt/Main 1
Leerbachstraße 8

Telefon:
(0611) 723189

Postcheck-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

Am 1. April sind auf allen deutschen Flughäfen die Fluggastgebühren weggefallen. Diese Gebühren wurden von da ab den Fluggesellschaften angerechnet, und zwar DM 5,- zuzüglich 11 % MWST pro ankommender Passagier. Dabei spielt keine Rolle ob die Passagiere mit der gleichen Maschine nach kurzem Aufenthalt weiterfliegen, oder ob sie dort ihr Ziel erreicht haben. Somit muss eine Airline die z.B. in Frankfurt mit einer vollbesetzten DC-8-61 zum Auftanken zwischenlandet, etwa 1440 DM an Fluggastgebühren entrichten, obwohl die Passagiere lediglich für einige Minuten die Transithalle benutzen. Dies ist selbstverständlich ein extremer Fall, wirft jedoch ein klares Licht auf das eigentliche Problem.

Es ist verständlich, daß alle Airlines sich darüber einig sind, die Zahlung dieser variablen Gebühren zu verweigern. Die deutschen Flughafengesellschaften weisen inzwischen Millionen an Aussenständen auf.

Die Airlines haben sich bereiterklärt, diese Gebühren beim Verkauf vom Flugschein dem Passagier anzurechnen, dies ist aber nur möglich für Fluggäste deren Endziel ein deutscher Flughafen ist. Für Transitfluggäste ist diese Regelung sowohl aus betriebstechnischen, wie auch aus rechtlichen Gründen unvertretbar. Die Airlines verlangen daher, daß diese Gebühren den abfliegenden Passagier anstatt den ankommenden berechnet wird, denn sonst ergibt sich das Problem, daß zum Beispiel Passagiere auf der Strecke Paris - Frankfurt 15 FF plus 5 DM an Airport Taxes zu entrichten hätten, während in umgekehrter Richtung keine Gebühren verlangt würden. Dies wäre natürlich Rechtswidrig und unvertretbar. (Forts. auf Seite 9)



1)
CP85000 TU-154 SU
CP 8978 Be-30 SU
LBG 290569 /jjh

2)
4R-ACN Trident 1E
Air Ceylon
LBG 290569 /jjh

3)
OK-YKE L-410
LBG 290569 /jjh

Titelseite
YU-AHI TU-134 c/n ?
Aviogenex
HAJ 020569 /Szymaniak



SALONS INTERNATIONAUX DE L'AERONAUTIQUE ET DE L'ESPACE

28^e SALON - 29 MAI/8 JUIN 1969

Während die Concorde 001 vor ihrer Landung in Le Bourget einige Schleifen über den Dächern von Paris zog und die Autofahrer an den Ausfallstraßen zum Anhalten veranlaßte, öffnete am 29. Mai der 28. Aero Salon seine Tore. Obgleich der 29. Mai der Presse vorbehalten war, gaben die Veranstalter dem Stau von Besuchern an den Eingängen nach und ließen sie bereits nachmittags - also vor der offiziellen Eröffnung am 30.5.69 durch Alain Poher - das Ausstellungsgelände betreten. Wer bis dahin nicht die ineinander verschachtelten Flugzeuge fotografiert hatte, konnte die einzelnen Maschinen nur noch durch eine Menschenmenge teilweise verdeckt aufnehmen.

Höhepunkte des ersten Tages waren zweifellos die Ankunft der Concorde, die Pressekonferenz der Apollo IX - Mannschaft McDivitt, Scott, Schweickart mit einer Erläuterung des Apollo-Programms anhand eines Filmes und der Airbus-Vertrag, der von Wirtschaftsminister Schiller und dem französischen Verkehrsminister Chamant in der Rumpfatrappe des A-300B unterzeichnet wurde.

Wenn auch der Tag der Air und Flying Displays erst für das zweite Wochenende vorgesehen war, begannen die ersten Flugvorführungen schon am 29. Mai. Im Laufe der Tage versuchten die Piloten, sich mit ihren Flugzeugen gegenseitig die Schau zu stehlen. Man staunte immer wieder, zu welchen Kunststücken selbst die größeren Flugzeuge fähig sind.

Die Sowjetunion füllte wie bei dem vorangegangenen Aero Salon wieder das Ausstellungsgelände unter freiem Himmel und zeigte als einzige Nation alle neueren in ihrem Land gebauten Verkehrsflugzeuge. Ausgestellt waren zwei An-24, davon einer als Frachter, die Beriev Be-30, ein mit zwei Propellerturbinen ausgerüsteter Hochdecker für 24 Passagiere, die Ilyushin IL-62, zwei Yakolev-40, die riesige Antonov-22, die Tupolev-134, die TU-154 und mehrere Hubschrauber verschiedener Größe. Anfangs wurde gemunkelt, daß das sowjetische Überschallverkehrsflugzeug TU-144 mit russischen Kosmonauten an Bord nach Paris kommen würde. Dann aber erreichten die Kosmonauten Paris mit einer Linienmaschine, also ohne TU-144, und trafen die Apollo IX Mannschaft im USA-Pavillon. Anschließend gab es eine Party an Bord der Antonov-22.

Am meisten beeindruckte das Publikum die Concorde 001, die am 1. Juni erstmals in Le Bourget zu einem Demonstrationsflug startete. Die Crew der F-WTSS bestand aus dem 1. Piloten Jean Franchi, dem 2. Piloten André Turcat, den beiden Flight Engineers M. Claude Durand von Sud Aviation und Jean Beslon von SNECMA und dem Flight Mechanic Michel Retif. Aus Begeisterung vor dem französischen Millionenfresser vergaßen die meisten Besucher die guten Manieren und scheuten sich nicht davor, Flugzeugrümpfe als Aussichtsterrassen zu benutzen.

Da die sowjetischen Flugzeuge zur Besichtigung freigegeben waren, während die westlichen Aussteller ihre Verkehrsmaschinen wie Air Ceylon Trident 1E, Braathens F-28, HS-748 und Turbo DC-3 verschlossen hielten, entschied sich die Air France, wenigsten am 1. Juni eine Boeing B-727-200 für die Besucher nach Le Bourget zu fliegen. Selbst in die Kleinsterverkehrsflugzeuge, darunter BN-2 Islander der Transportes Aereos Continentais, einer Tochter der TAP, die HFB-320 der Sterling, Short Skyvan, Nord 262, Jetstream, Beech 99A Airliner, Piper Navajo, Twin Otter und die tschechische L-410 Turbolet, konnte man nur auf Anfrage hin einen Blick werfen.

Etwas seltsam mutete es an, daß von den Senkrechtstartern lediglich die Do-31 und die Hawker Siddeley Harrier ausgestellt waren. Wen wundert es dann, wenn zahlreiche Luftfahrtinteressierte das Gelände weniger zufrieden verließen, weil auch mehrere groß angekündigte Flugzeuge fehlten. Lockheed hatte zum Beispiel vor der Eröffnung des Salons die Teilnahme der C-5A Galaxy abgesagt mit der Begründung, die Maschine befinde sich in einem Testprogramm, das die USAF nur ungern unterbreche. Die vorgesehene Vorstellung der C-5A Galaxy in Frankfurt und Köln wird damit ebenfalls hinfällig. Wer am ersten Wochenende in Le Bourget die Boeing 747 zu sehen glaubte, war enttäuscht. Erst nachmittags am 3. Juni sollte die Maschine in PANAM-Bemalung jedoch mit der Aufschrift Boeing in Paris Le Bourget eintreffen.

Allerdings dürfte der diesjährige Aero Salon aus der Sicht des nicht fachorientierten Publikums wieder ein voller Erfolg gewesen sein. Das beweist die Besucherzahl - sie lag bereits allein am 31. Mai bei 50.000.



UMSCHULUNG

In der Boeing 747 genießen Flugkapitän, Copilot und Flugingenieur gewissermaßen Höhenluft: ihr Arbeitsplatz liegt neun Meter hoch, das entspricht ungefähr dem vierten Stockwerk eines modernen Wohnhauses. Sie residieren hier ziemlich solo: das Cockpit liegt nicht vor der allgemeinen Fluggastkabine, sondern darüber. Nur die First-Class Passagiere haben Gelegenheit, sich in der Oberdeck-Lounge "auf gleicher Ebene" wie die Besatzung zu bewegen.

Bevor sich die Cockpit-Mannschaften allerdings in ihr "Oberstübchen" setzen können, haben sie noch ein umfangreiches Umschulungsprogramm vor sich. Es beginnt am 6. Oktober in Frankfurt mit dem ersten Grundkurs für je fünf Flugkapitäne, Copiloten und Flugingenieure. Insgesamt werden für die ersten drei Boeing 747 der Lufthansa 20 bis 25 Besatzungen ausgebildet.

Zur Vorbereitung des Lehrstoffs für den Grundkurs befinden sich zur Zeit die Lehrflugingenieure der Lufthansa bei den Boeing-Werken in Seattle, um die entsprechenden Unterlagen zu erarbeiten. Die theoretische Vorbereitung des fliegenden Personals auf die 747 wird - wie bereits bei der 737 - in Form eines vollprogrammierten Unterrichts erfolgen. Diese modernste Lehrmethode hat es ermöglicht, die Zeit des Grundkurses von bisher sechs Wochen auf nunmehr 15 Arbeitstage zu reduzieren, von denen zehn der reinen Theorie gewidmet sind, während fünf auf das Procedure-Training entfallen.

Der Procedure-Trainer ist - ähnlich wie der Simulator - eine Art Attrappe, die mit den gleichen Instrumenten, Hebeln, Schaltern und Steuereinrichtungen versehen ist wie das Cockpit. Im Procedure-Trainer sollen sich Flugkapitän, Copilot und Flugingenieur mit ihrem künftigen Arbeitsplatz in der Boeing 747 vertraut machen und gewissermaßen lernen, "welches Knöpfchen wann und wo zu drücken ist". Die einzelnen Flugmanöver, die im Procedure-Trainer geübt werden, setzt dieses Gerät jedoch nicht wie der Simulator in Bewegungen um, sondern registriert sie lediglich. Bei Fehlentscheidungen warnt ein Rotlicht den Piloten "vor Gefahr".

Als nächster Ausbildungsschritt für die 747-Cockpit-Crews folgt dann ab 15. November das Simulator-Training. Auch dieser "Trockenkurs" - bei dem sehr viel Schweiß zu fließen pflegt - findet in Frankfurt statt. In dem eigenen 747-Simulator wird die Crew in rund 40 Übungsstunden mit den Flugeigenschaften, dem Flugverhalten und allen technischen Einzelheiten ihres künftigen Flugzeugs vertraut gemacht.

Eine besondere Einrichtung, das sogenannte trouble-panel, ermöglicht es dem Prüfkapitän, theoretisch auch solche extremen Flugzustände herbeizuführen und durch den Prüfling meistern zu lassen, die in natura weder zu erproben sind noch vorzukommen pflegen. Durch diese künstlich verursachten Gefahrenzustände und ihre Beseitigung mittels entsprechender Gegenmaßnahmen der Cockpit-Besatzung wird erreicht, daß die Mannschaft ihr Flugzeug selbst unter ungewöhnlichsten Umständen sicher in der Hand hat.

Während früher bei der Umschulung auf neue Flugzeugtypen das Pensum im Simulator weniger Stunden umfaßte als das eigentliche Flugtraining, ist die Lufthansa in den letzten Jahren immer mehr dazu übergegangen, das Simulatortraining zu verstärken und damit die Voraussetzung für eine kürzere Flugausbildung in der Luft zu schaffen.



Diese Methode, die dank der technischen Vervollkommnung der Simulatoren möglich ist, wird auch bei der Schulung der Besatzungen der Boeing 747 angewandt: den rund 40 Simulator-Trainingsstunden stehen nur noch sechs bis acht Flugstunden gegenüber - ein Verhältnis, durch das nicht nur etwa 20 Prozent der Umschulungskosten eingespart werden können, sondern auch die Ausbildung selbst verbessert wird, da das Simulator-Training - ohne Gefahren für den Umschüler - die Möglichkeit bietet, vor allem kritische Flugsituationen intensiv immer wieder "durchzupauken". Das eigentliche Flugtraining der 747-Cockpit-Crews wird wieder in Tucson, Arizona, stattfinden. Es beginnt am 19. Januar 1970 und wird von Lufthansa-Prüfkapitänen geleitet. Pro Crew werden rund 80 Stunden Training im Simulator und 16 bis 18 Stunden Flugtraining erforderlich sein.

Die Trainingskapitäne der Lufthansa und der Chef der Boeing 747-Flotte, Flugkapitän Alwin Mayr, werden sich bereits im September dieses Jahres in die USA begeben, um sich von den Boeing-Piloten schulen zu lassen und die notwendigen Lizenzen für dieses neue Flugzeug zu erwerben. Die 747 der Lufthansa werden ab April 1970 Flugkapitäne, Copiloten und Flugingenieure über den Nordatlantik steuern, die nicht nur gründliche auf diese Arbeit vorbereitet wurden, sondern die bereits jahrelange Erfahrung auf der B-707 gesammelt haben. So ist beispielsweise Voraussetzung für die Umschulung zum Kapitän der 747, daß der Bewerber bereits mindestens drei Jahre mit der B-707 die Atlantikstrecke befliegen hat. Außerdem muss dieser Flugkapitän sich bereits mit dem in der 747 befindlichen Trägheitsnavigationssystem vertraut gemacht haben, das die Lufthansa zu Übungszwecken in die D-ABUI einbauen ließ: Der Platz des Navigators wird bei der 747 leer bleiben, da die Aufgaben des vierten Mannes im Cockpit ein technisches Hochleistungsgerät übernehmen wird, das sich in dreifacher Ausführung an Bord befindet und dafür sorgen wird, daß der Jumbo-Jet stets den richtigen Kurs steuert.

MCDONNELL DOUGLAS

C-9A NIGHTINGALE

Die schnelle, weichfliegende C-9A ist ein Ambulanzflugzeug der United States Air Force, das für den Transport kranker und verletzter Soldaten zwischen medizinischen Zentren in den Vereinigten Staaten eingesetzt wird.

Als militärische Version des zweistrahligen Verkehrsflugzeugs McDonnell Douglas DC-9 wird die "fliegende Lazarettstation" C-9A in den Werken der Douglas Aircraft Company in Long Beach, Kalifornien, gebaut. Douglas ist eine Division der McDonnell Douglas Corporation.

Die erste von insgesamt 12 von der U.S. Air Force bestellten C-9A verließ am 17. Juni 1968 die Endmontagehalle. Bis Mitte April 1969 waren acht Flugzeuge geliefert worden.

Mehr als 40 gehfähige Patienten, 30 bis 40 Patienten auf Tragbahren oder jede beliebige Kombination finden in einer C-9A Platz, die mit einer Reisegeschwindigkeit von über 800 km/h zwischen Militärlazaretten verkehrt. Die strahlgetriebenen Flugzeuge, deren Inneneinrichtung es erlaubt, die Patienten so zu betreuen wie in einer Lazarettstation, werden vom 375th Aeromedical Wing des Military Airlift Command der U.S. Air Force eingesetzt.

Die Nightingale unterscheidet sich von der Standard DC-9 der Serie 30 durch ihre hochspezialisierte und flexible Inneneinrichtung, eine 3,35 m breite Tür, eine integrierte selbsttätig faltende Laderampe zum Anbordbringen von Patienten auf Tragbahren sowie schubstärkere Triebwerke.

Die allgemeinen technischen Daten sind die gleichen: Spannweite 28,47 m Länge über alles 36,36 m; Höhe über alles 8,04 m; Reichweite mehr als 3.200 km bei einer Reisegeschwindigkeit von über 800 km/h.

Zur speziellen Inneneinrichtung gehören nach hinten ausgerichtete Sitze oder zur Unterbringung von nicht gehfähigen Patienten starr in 3 oder vier übereinander liegenden Reihen angebrachte Tragbahren. Der Abstand zwischen den Sitzen ist mit 1,01 m so bemessen, dass auch Patienten mit steifen Beinen oder Gipsverbände bequem Platz finden.

Einzigartige Mehrzweckstreben werden als kopfseitige Stütze der Tragbahren verwendet, wie auch als Stütze der Sitze für gehfähige Patienten. So findet jeder Patient an seinem Platz eine Leselampe, eine Frischluftdüse, einen Aschenbecher, einen Rufknopf für die begleitenden Krankenschwestern sowie eine Notsauerstoffmaske.

Die Flugzeuge sind ferner mit einer Sauerstoffanlage zur künstlichen Beatmung und einem Saugsystem ausgerüstet, mit dem die Luftwege der Patienten freigehalten werden können. Zur weiteren Einrichtung gehören ein isolierter Raum für Patienten, die besonderer Aufmerksamkeit bedürfen, eine zentrale Überwachungsstation für die Krankenschwester, Plätze für Begleitpersonal, ein Kühlschrank für Medikamente, ein mit medizinische Waschbecken ausgerüsteter Arbeitsplatz, je eine vordere und hintere Bordküche sowie Toiletten.

Das Flugzeug ist auch mit einem speziellen Bordstromsystem von 110 Volt und 60 Hz zum Betrieb medizinischer Geräte, wie Respiratoren und Inkubatoren ausgerüstet, wie sie normalerweise in Lazaretten verwendet werden. Ein 28-V-System liefert den Strom für die Bordanlagen.



(LL/Forts. von Seite 3)

So sieht man fast wieder die Airport Tax Counters auf deutschen Flughäfen wieder vom Boden emporschießen. Ein Schritt auf dem Wege zur Erleichterung und Beschleunigung der Abfertigungsvorgänge, wäre dann an mangelnder Logik und Taktik gescheitert. Das Zeitalter der Jumbos wird uns aber dazu zwingen diese Vorgänge zu rationalisieren oder wir werden darin ersticken.

Warum können sich die Flughafengesellschaften nicht durchringen die Berechnung der Gebühren zu vereinfachen? Also lediglich die Landegebühen zu berechnen und falls notwendig diese zu erhöhen anstatt lästige und komplizierte neue Steuern zu erfinden. Zuguterletzt werden alle diese Gebühren und Erhöhungen auf den Fluggast abgewälzt. Ihm kann es aber nur recht sein, wenn er seine Rechnung beim Reisebüro ausgleicht und dann nicht mehr von Schalter zu Schalter rennen muß und obendrein Sorge zu tragen hat, noch das nötige Kleingeld in der gegebenen Währung mitzuschleifen, denn hat er z.B. kein Fünfmärkstück mehr in der Tasche und muß er mit einem 50 oder 100 Mark Schein zahlen, so kann es ihm unter Umständen passieren, daß er auf einmal mit neun oder gar neunzehn 5 Mark Münzen auf die Reise geht und bekanntlich kann man Hartgeld im Ausland nicht umtauschen.

Der Luftverkehr soll ein modernes und schnelles Transportmittel sein und deshalb wäre es wünschenswert wenn alle diese bürokratischen Probleme innerbetrieblich gelöst werden würden. Dass solche Bequemlichkeiten, wie der Wegfall von Fluggastgebühren, doch letztenendes zu Lasten des Reisenden gehen, dürfte niemanden wundern. Man denke nur an den Wegfall der D-Zugzuschläge bei der Bundesbahn. Die DB hat somit die Fahrtkosten teilweise um DM 3 erhöht und diese sind sogar auch zu entrichten wenn man E-Zug fährt. Bequemlichkeit kostet Geld!

Wollen wir also hoffen, daß sich die Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen zu einer Erhöhung der Landegebühen durchringen kann, anstatt die Fluggastgebührenscharter wieder einzuführen, wenn auch in Kürze die Flugpreise von und nach Deutschland um weitaus mehr als fünf Mark erhöhen würden.

Ihre Redaktion

C-54 NIGHTINGALE

die Operation, einschließlich C-54
 Station, die die
 zwischen
 wird.



1)
 D-9531 Do-31 Dornier
 LBG 010569 /jjh

2)
 Apollo IX - Crew
 LBG 290569 /jjh

3)
 Mock-up Mercure
 LBG 290569 /jjh

4)
 EC-BQF BAC-111-402
 c/n 161 TAE

5)
 CF-QBO BAC-111-301
 c/n 112 Quebecair



PRODUCTION-LINE: FOKKER F-27 (PART 4)

C/n	srs.	reg.	owner	initial delivery	ex-reg.	until
10272	200	PH-SAD	Fokker	130465	PH-FGO	
10273	400	833	Sudan AF		PH-FGP	
10274	100	TF-FIJ	Icelandair	140565	PH-FGR	
10275	200	N10625	Oasis Oil		PH-FGS	
10276	200	HB-AAV	Balair	010665	PH-FGT	
10277	400	844	Sudan AF		PH-FGU	
10278	200	AP-ATU	PIA	090865	PH-FGV	
10279	400	AP-ATT	PIA	090865	wo081065	
10280	200	VH-FNK	Ansett-ANA	020965	PH-FGX	
10281	200	AP-ATW	Pakistan DCA	051065	PH-FGY	
10282	400	888	Sudan AF	051065	PH-FGZ	
10283	400	899	Sudan AF	031165	PH-FIA	
10284	200	VH-TFL	TAA		PH-FIB	
10285	100	PI-C-527	PAL		wo060767	
10286	100	ZK-BXI	NZNAAC	111165	PH-FID	
10287	100	VH-EWJ	East-West AL	181165	PH-FIE	
10288	200	I-ATIG	ATI	141265	PH-FIF	
10289	200	I-ATIB	ATI	070166	PH-FIG	
10290	200	9N-AAR	R Nepal AL	210166	PH-FIH	
10291	200	VH-FNL	Ansett-ANA	040166	PH-FII	
10292	200	VH-FNM	Ansett-ANA	140266	PH-FIK	
10293	200	9M-AOJ	MSA	020266	PH-FIL	
10294	200	N-710A	Aramco	090266	PH-FIN	
10295	200	N-714A	Aramco	240266	PH-FIO	
10296	100	PI-C-528	PAL		PH-FIP	
10297	200	VH-FNN	Ansett-ANA		PH-FIR	
10298	100	LN-SUF	Braathens		PH-SAN	
10299	400	PK-PFA	Permina		PH-FIT	
10300	100	TF-PIK	Icelandair	280566	PH-FIU	
10301	200	I-ATIR	ATI	300466	PH-FIV	
10302	200	VT-DUT	IAC		PH-FIW	
10303	200	VH-MMR	Mac Robertson Miller		PH-FIX	
10304	400	VH-FNO	Ansett-ANA	050866	PH-FIY	
10305	200	VH-FNP	AL of S Australia		PH-FIZ	
10306	400	PK-PFB	Permina		wo270467	
10307	200	AP-AUR	PIA	171066	PH-FKB	
10308	200	VT-DVF	IAC	181166	PH-FKC	
10309	200	VT-DVG	IAC	181166	PH-FKD	
10310	100	PI-C-531	PAL	201266	PH-FKE	
10311	100	PI-C-532	PAL	020267	PH-FKF	
10312	400	XY-ADN	Union of Burma	201266	PH-FKG	
10313	400	XY-ADO	Union of Burma	030167	PH-FKH	
10314	400	AP-AUS	PIA	030167	PH-FKI	
10315	400	VH-FNQ	Ansett-ANA	241266	PH-FKK	
10316	400	G-AVDN	Gulf Aviation	200166	PH-FKL	
10317	400	VH-FNR	Ansett-ANA	250167	PH-FKM	
10318	400	VH-FNS	Ansett-ANA	010267	PH-FKN	
10319	100	VH-EWK	East-West AL	260267	PH-FKO	
10320	200	I-ATID	ATI		PH-FKP	
10321	200	I-ATIF	ATI		PH-FKR	
10322	400	VH-FNT	Ansett-ANA	100267	PH-FKS	
10323	400	HB-AAW	Balair	230367	PH-FKT	
10324	200	I-ATIL	ATI		PH-FKU	
10325	400	G-AWFU	Gulf Aviation		PH-SAR	
10326	200	CR-LIJ	DTA	220467	PH-FKW	

NEWS	REG	NEWS
BOTSWANA NATIONAL	A2-ZEL	Viscount 756
AIR CANADA	CF-TIK	DC-8-63
	CF-TIL	DC-8-63
BAVARIA	D-ALLI	BAC-111-413
LUPTHANSA	D-ABUO	B-707-330C
	D-ABEW	B-737-130
PANAIR	F-BRIM	Caravelle 3
AIR FRANCE	F-BRHD	DC-4
	F-BRHG	DC-4
AIR FRET	F-BRHC	DC-4
	F-BRHE	DC-4
	F-BRHQ	DC-4
B E A	G-AVPL	HS-121-2E
DONALDSON	G-APNB	Brit. 317
MONARCH	G-AOVL	Brit. 312
TRADEWINDS	G-AWDK	CL-44D-4
	G-AWGS	CL-44D-4
	G-AWGT	CL-44D-4
ALL NIPPON	JA8726	YS-11A-213
	JA8727	YS-11A-213
	JA8728	YS-11A-213
	JA8729	YS-11A-213
	JA8730	YS-11A-213
	JA8731	YS-11A-213
J A L	JA8327	B-727-46
	N694WA	B-727-173C
NORTHWEST	N256US	B-727-251
	N257US	B-727-251
	N258US	B-727-251
	N259US	B-727-251
	N260US	B-727-251
O N A	N793FT	DC-8-63CF
T W A	N94314	B-727-231
	N64315	B-727-231
	N44316	B-727-231
	N74317	B-727-231
UNITED	N7639U	B-727-222
	N7640U	B-727-222
	N7641U	B-727-222
	N7642U	B-727-222
	N9043U	B-737-222
	N9044U	B-737-222
	N9045U	B-737-222
	N9047U	B-737-222
	N9048U	B-737-222
	N9049U	B-737-222
UNIVERSAL	N-857U	L.188 Electra 2014
WESTERN	N4518W	B-737-247
	N4519W	B-737-247
	N4520W	B-737-247
	N4521W	B-737-247
FINNAIR	OH-LFT	DC-8-62CF
	OH-LFV	DC-8-62CF
STERLING	OY-STI	Caravelle 10B
AIR CAMBODGE	XU-JTA	Caravelle 3
AIR JAMAICA	6Y-TGC	DC-8-61
	6Y-JGA	DC-9-32
	6Y-JGB	DC-9-32
		374
		46033
		46034
		116
		20124
		19033
		193
		42925
		10400
		10372
		10413
		3096
		2151
		13426
		13420
		023
		027
		030
		2094
		2095
		2096
		2097
		2098
		2099
		20097
		19508
		19975
		19976
		19977
		19978
		19979
		46047
		20047
		20048
		20049
		20050
		19912
		19913
		19914
		19915
		19549
		19550
		19551
		19552
		19553
		19554
		19555
		19555
		2014
		19615
		19616
		19617
		19618
		46013
		46043
		265
		145
		45963
		47351
		47352
		47352
		ex VH-TVN
		dd150269
		dd160269
		dd250469
		dd100569
		"Bayreuth"
		lsd fr Trans Union
		ex 7T-VAB of Air Alg.
		ex 7T-VAZ of Air Alg.
		ex 7T-VAD of Air Alg.
		ex 7T-VAS of Air Alg.
		ex TS-APM of TU Air
		dd180269
		ex BUA
		ex British Eagle
		dd290369
		dd290369
		dd300169
		dd210269
		dd180269
		dd280269
		dd210369
		dd310169
		lsd fr World 0369/0370
		dd040169
		dd240169
		dd140269
		dd210269
		dd050369
		lsd fr FT
		dd030269
		dd110269
		dd270269
		dd070369
		dd060169
		dd100269
		dd150269
		dd030369
		dd130169
		dd220169
		dd230169
		dd100269
		dd170269
		dd140269
		ex PH-LLG of KLM
		dd280169
		dd290169
		dd150269
		dd180269
		ex OH-LFR
		ex OH-LFS
		dd140569
		ex F-BJTN of AF
		ex CF-TJX of AC
		ex CF-TMM of AC
		ex CF-TMN of AC

AIRPORT - MOVEMENTS

EDDF / FRA Frankfurt

25 APR	10-03	Boeing B-707-307C	19999	GAF	
	N371WA	Boeing B-707-373C	19441	World AW	
	PH-TRN	Caravelle 3	191	Transavia	ex OY-KRG
26 APR	SE-ERB	Douglas DC-7B	45087	Transair Sweden	
01 MAY	D-AMOR	Douglas DC-9-15	45787	Germanair	ex HB-IFE
	PH-MAS	Douglas DC-8-55F	45824	Martinair	ex N851F
	G-AWWB	Canadair CL-44D-4	017	Trans Merid.	London
02 MAY	CF-ZYP	Boeing B-707-396C	20043	Wardair	
	YU-AHH	Tupolev TU-134		Aviogenex	
	N-8776	Douglas DC-8-61	45888	Eastern	
03 MAY	YU-AHJ	Douglas DC-9-32	47239	Adria	
04 MAY	TF-LLG	Canadair CL-44J	036	Loftleidir	QGO LUX
	N793FT	Douglas DC-8-63CF	46047	ONA	
09 MAY	G-ATVR	Viscount 812	365	Channel AW	ex N253V
14 MAY	EC-BQQ	Convair CV-990		Spantax	new a/c
15 MAY	EP-AEV	Douglas DC-6B	44428	Iranair	ex N5028K
	PH-MAR	Douglas DC-9-33RC		Martinair	new a/c
16 MAY	F-BRIM	Caravelle 3	193	Trans Union	ex SE-DAH
23 MAY	CC-CEA	Boeing B-707-330B	18926	LAN-Chile	ex D-ABUC

EDDH / HAM Hamburg

18 APR	EC-BQF	BAC-111-402AP	161	TAE	
19 APR	OY-ADU	D.H.114 Heron 2	14089	Falckair	ex LN-SUA
21 APR	LN-SUF	Fokker F-27-100	10298	Braathens	ex PH-SAN
22 APR	G-AMAE	Ambassador AS-57	5227	Dan-Air	ex VH-BUK
	G-AOYG	Viscount 806	256	BEA	
23 APR	OY-STC	Super Caravelle 10B	212	Sterling	
24 APR	D-IDHC	D.H.C. Twin Otter	031	General Air	new colors
25 APR	C - 7	Fokker F-27-100	10157	Netherland AF	
26 APR	G-ANUU	D.H. 104 Dove 6		Civ. Aviation Flying Unit	
27 APR	SE-DDC	Boeing B-727-134QC	20042	Transair	overhaul by LH
28 APR	VH-EBR	Boeing B-707-338C	18954	Qantas	overhaul by LH
	HA-MAE	Iljuschin IL-14	148003029	Malev	
29 APR	I-DIKY	Douglas DC-9-32	47232	JAT	JAT colors !
01 MAY	G-AOVP	Britannia 312F	13424	Lloyd International	
	N375WA	Boeing B-707-373C	18707	World AW	
	60-06	G-111 Albatross		GAF	
04 MAY	CC-CEA	Boeing B-707-330B	18926	LAN-Chile	overhaul by LH
	BW-K/315613	C-47		Norwegian AF	
05 MAY	OH-LFT	Douglas DC-8-62CF	46013	Finnair	ex OH-LFR
06 MAY	EC-BJD	Convair CV-990A	301023	Spantax	
	N-864F	Douglas DC-8-63CF		ONA	new a/c
07 MAY	D-ABAQ	Fokker F-28	11004	LTU	new a/c
	G-APTB	Viscount 833	424	BUA	
	TS-TAR	Caravelle 3	178	Tunis Air	
08 MAY	LZ-BES	Iljuschin IL-18	8104	Bulair	
10 MAY	D-ABUO	Boeing B-707-330C	20124	Lufthansa	delivery
	OT-CDB/KY-2	Douglas DC-6A/B		Belgian AF	
13 MAY	PH-MAG	Douglas DC-3	12472	Moorman Air	
15 MAY	N-5617	Convair CV-990A	301029	Modern	QGO WES

EDDL / DUS Düsseldorf

19 APR	EC-BCI	Douglas DC-7C	44830	Trans Europa	ex N7380A
21 APR	TS-ITU	Caravelle 3	246	Tunis Air	

(Niggemann, Ketzler, Pischke)

DUS contd.

30 APR	PH-DCI	Douglas DC-8-53	45613	KLM	QGO AMS
	CF-CPT	Douglas DC-8-55F	45858	CP Air	QGO AMS
02 MAY	HB-ILP	Viscount 803	177	SATA	ex EI-AOE
03 MAY	YU-AHJ	Douglas DC-9-32	47239	Adria	new a/c
06 MAY	I-DABV	Caravelle 6N	146	SAM	ex AZ
	EC-BQQ	Convair CV-990		Spantax	
07 MAY	G-APDL	Comet 4	6413	Dan-Air	
	G-AVRN	Boeing B-737-204	19711	Britannia AW	
	D-ALLI	BAC-111-413	116	Bavaria	new a/c
08 MAY	PH-TRM	Caravelle 3	021	Transavia	ex D-ABAF
	F-BMHV	ATL-98 Carvair	005	CAT	ex LX-IOH
09 MAY	D-AMOR	Douglas DC-9-15	45787	Germanair	ex HB-IFE
	LZ-BES	Iljuschin IL-18	8104	Bulair	
	G-ASED	Viscount 831	419	BMA	ex EC-AZK
10 MAY	OY-EAR	Douglas DC-6B	43836	Sterling	ex N567
	LN-SUX	Fokker F-28	11010	Braathens	
11 MAY	OH-LRH	Convair CV-440	497	Finnair	ex OH-VKN
	CF-PWV	Boeing B-707-138B	17696	Pacific Western	
	YU-AHH	Tupolev TU-134		Aviogenex	
12 MAY	SE-CNL	Viscount 784	324	Falconair	ex PI-C-771
13 MAY	F-BRIM	Caravelle 3	193	Panair/Trans Union	
	F-BLCK	Boeing B-707-328C	19916	Air France	
15 MAY	G-AVHK	Viscount 812	359	Scotish Flyers	
	SE-ERL	Douglas DC-7B	45346	Transair Sweden	
16 MAY	CS-TBK	Boeing B-727-82	19404	TAP	
17 MAY	PH-MOL	Fokker F-28	11003	Itavia	
	EC-BQF	BAC-111-402AP	161	TAE	
18 MAY	OK-NAB	Iljuschin IL-18	1605	CSA	

EDDM / MUC München

21 APR	D-ADIM	Douglas DC-8-33	45416	Atlantis	ex HB-IDA
23 APR	JAB012	Douglas DC-8-53	45680	JAL	
26 APR	D-ALLI	BAC-111-413	116	Bavaria	new a/c
27 APR	F-BHSV	Boeing B-707-328B	18456	Air France	
	G-AWXJ	BAC-111-416EK	166	Autair	
02 MAY	D-AMOR	Douglas DC-9-15	45787	Germanair	ex HB-IFE
03 MAY	PH-MAO	Douglas DC-9-33RC	47363	Martinair	
04 MAY	G-AXCK	BAC-111-401AK	087	Dan-Air	ex N5041
09 MAY	LN-FOM	Douglas DC-6A	45375	Fred Olsen	ex N90785
10 MAY	OH-LRE	Convair CV-440	400	Finnair	
11 MAY	N-5615	Convair CV-990A	301027	Modern	
	JAB017	Douglas DC-8-55	45854	JAL	
	G-AXCP	BAC-111-401AK	090	Dan-Air	ex N5044
12 MAY	CF-ZYP	Boeing B-707-396C	20043	Wardair	
14 MAY	G-AWGD	Boeing B-707-138B	17702	Laker	for LY
16 MAY	HB-IMM	Convair CV-640	412	SATA	
17 MAY	OY-STO	Fokker F-27-500	10341	Sterling	
18 MAY	F-BRIM	Caravelle 3	193	Panair/Trans Union	
	G-APDL	Comet 4	6413	Dan-Air	

EDVV / HAJ Hannover

17 APR	D-CIFG	Nord N-262	054	LTU - Inter Regional	
	10-03	Boeing B-707-307C	19999	GAF	
25 APR	HB-IBZ	Douglas DC-6B	44089	Balair	
	HB-IMM	Convair CV-640	412	SATA	
	OH-LFT	Douglas DC-8-62CF	46013	Finnair	ex OH-LFR

HAJ contd.

25 APR	F-BHSC	Boeing B-707-328	17918	Air France
	D-ABAX	Fokker F-28	11006	LTU
26 APR	D-ADIM	Douglas DC-8-33	45416	Atlantis new colors
	LN-SUK	Douglas DC-6B	45506	Braathens ex CF-MCL
	LX-LGC	Viscount 815	376	Luxair ex AP-AJG
27 APR	OO-CTK	Douglas DC-6B	43831	Sabena ex G-ASTS
	XL-636	Britannia 253	13398	RAF
	G-AWVY	BAC-111-509EW	185	Caledonian
	PH-MAO	Douglas DC-9-33RC	47363	Martinair
	F-BGOB	Douglas DC-6B	43833	Aeromaritime
28 APR	SE-DBR	Douglas DC-9-21	47306	SAS
29 APR	XS-794	HS-748	1566	RAF
	G-AWYS	BAC-111-501EX	175	BUA new a/c
	G-AWYR	BAC-111-501EX	174	BUA new a/c
30 APR	LN-SUP	Boeing B-737-205	19409	Braathens
01 MAY	SE-CNM	Viscount 784	227	Falconair ex PI-C-772
	G-AMAE	AS-57 Ambassador	5227	Dan-Air ex VH-BUK
	G-AVRO	Boeing B-737-204	19712	Britannia
02 MAY	PH-TRM/N	Caravelle 3	021/193	Transavia
	YU-AHI	Tupolev TU-134		Aviogenex
	OY-BAS	Douglas DC-6B	43837	Sterling ex N568
	D-ALLI	BAC-111-413	116	Bavaria new a/c
03 MAY	G-ASHZ	ATL-98 Carvair	009	BAF
10 MAY	G-AOVI	Britannia 312	12926	Monarch
	EC-BQQ	Convair CV-990		Spantax new a/c
15 MAY	G-AMRA	Douglas DC-3	26735	Morton Air Service
	LZ-BEK	Iljuschin IL-18	4603	Bulair

EHGG / GRQ Groningen

07 APR	PH-SAD	Fokker F-27-200	10272	KLM in KLM colors
09 APR	G-AVXL	HS-125	25145	Hawker Siddeley
11 APR	PH-CGD	Convair CV-640	104	Martinair
	PH-FMP	Fokker F-27-400	10368	Occidental Oil Company
18 APR	PH-WEV	Fokker F-28	11002	Fokker ILS runs
22 APR	PH-DNW	Douglas DC-9-32	47201	KLM ILS runs
26 APR	PH-TRE	Douglas DC-6B	44118	Transavia ex TF-LLB

EHRD / RTM Rotterdam

09 APR	G-AWVX	BAC-111-509EW	184	Caledonian new a/c
12 APR	G-AWVY	BAC-111-509EW	185	Caledonian new a/c
15 APR	EC-BFL	Britannia 313	13233	Air Spain ex 4X-AGB
	LN-SUP	Boeing B-737-205	19408	Braathens
19 APR	LN-SUX	Fokker F-28	11010	Braathens
20 APR	F-BGOB	Douglas DC-6B	43833	Aeromaritime
	F-BOEV	Douglas DC-6B	45077	Trans Union ex VH-INT
27 APR	LN-SUC	Fokker F-28	11009	Braathens
08 MAY	G-APNB	Britannia 317	13426	Donaldson first visit
09 MAY	LN-FOF	Convair CV-340	099	Fred Olsen ex N3428
15 MAY	EC-BQF	BAC-111-402AP	161	TAE
18 MAY	G-AKNB	Douglas DC-3	9043	Intra Airways
	5X-UVH	Britannia 313	13431	African Safari AW
27 MAY	EI-AOJ	Viscount 803	173	Aer Lingus
28 MAY	G-AOVL	Britannia 312	13420	Monarch
	G-APDP	Comet 4	6417	Dan-Air
29 MAY	F-BNPT	Douglas DC-3	25459	Rousseau Aviation
30 MAY	F-BGNG	L.1049G S.Constel.	4516	Air France

(D. Booster & Spotter Club RTM)

(J. Wolbrink / Start)

LEPA / PMI Palma de Mallorca

18 MAY	SE-DDC	Boeing B-727-134QC	20042	Transair Sweden
	G-AMOG	Viscount 701	007	Cambrian
	G-AWXI	Viscount 814D	339	BMA ex D-ANOL
	G-AWXJ	BAC-111-416EK	166	Autair
	G-APDL	Comet 4	6413	Dan-Air
	G-AVFC	HS-121 Trident 2E	2142	BEA
	EC-BQA	Convair CV-990A	301036	Iberia
	EC-BQF	BAC-111-402AP	161	TAE
	F-BRIM	Caravelle 3	193	Panair/Trans Union

(D. Booster)

LFPB / LBG Paris-Le Bourget

17 APR	SE-CNM	Viscount 784	227	Falconair ex PI-C-772
	G-ATMA	Britannia 314	13428	Caledonian ex CF-CZX
	OH-KDB	Douglas DC-6B	45501	Kar Air ex N581
27 APR	EI-ATW	Douglas DC-7CF	45188	ATI ex PH-DSI
	EI-ASA	Boeing B-737-248	19424	Aer Lingus new a/c
	N374WA	Boeing B-707-373C	18583	World
01 MAY	YU-AHJ	Douglas DC-9-32	47239	Adria new a/c
02 MAY	OY-STR	Douglas DC-6B	45319	Sterling ex SU-ANN
03 MAY	5X-UVJ	Super VC-10		EAA new a/c
04 MAY	TZ-ABE	Iljuschin IL-18	3304	Air Mali
11 MAY	F-BRIM	Caravelle 3	193	Trans Union
	EC-BPF	Douglas DC-9-32		Iberia new a/c
15 MAY	G-AMWW	Douglas DC-3	33010	Skyways
	SE-ERL	Douglas DC-7B	45346	Transair Sweden
	TU-TCH	Douglas DC-6B	43557	Republique Gabonaise
18 MAY	OY-STH	Super Caravelle 10B	262	Sterling new a/c
29 MAY	CP67691	Antonov AN-22		Aeroflot
	CP26184	Antonov AN-24T		Aeroflot
	CP46280	Antonov AN-24		Aeroflot
	CP85000	Tupolev TU-154		Aeroflot
	CP65624	Tupolev TU-134		Aeroflot
	CP86683	Iljuschin IL-62		Aeroflot
	CP87731	YAK-40		Aeroflot
	CP87732	YAK-40		Aeroflot
	F-WTSS	BAC-SUD Concorde	001	BAC-SUD
	4R-ACN	HS-121 Trident 1E	2136	Air Ceylon
	PH-ZAG	Fokker F-28	11012	Braathens to LN-SUN
	D-CESE	HPB 320 Hansa Jet	1037	Sterling
	N660MA	DHC 06 Twin Otter		De Havilland
	F-BPNU	Nord N-262		Nord Aviation
	CS-AYK	BN 2 A Islander		TAC
	XS-599	HS-748 Andover		RAF
	XS-728	HS-125 Dominie		RAF
	N577LJ	Lear Jet 25		Air Affaires
	80935	C-9A		USAF
	1344	C-130 Hercules		Coast Guard
	1418	Sikorsky HH 52 A		Coast Guard

(Wilhelm Hell)

LSZH / ZRH Zürich

15 MAY	G-ARKA	Britannia 324	13516	Tellair
	HB-IMQ	Convair CV-340/440	213	Tellair
16 MAY	5X-UVH	Britannia 313	13431	African Safari AW
	G-AVZZ	Boeing B-707-138B	17699	Laker AW
17 MAY	G-ARKB	Britannia 324	13517	Tellair
	PH-MAR	Douglas DC-9-33RC		Martinair new a/c