

RJOO / OSA Osaka

(Susumu H. Kuwabara, M. Kaffine)

14 APR	F-BJLB	DC-8	UT	14 APR	JA8713	YS-11	JDA
	HL7201	DC-9	KE		JA8750	YS-11	Toa AW
	JA8024/26	CV-880	JL	15 APR	BI-ASO	B-707	EI
	JA8314/5/8	B-727	JL		N692WA	B-727	JL
	JA8301	B-727	NH	18 APR	JA8038	DC-86	JL
	N548/9PS	B-727	NH		F-BHSD	B-707	AF
	JA8401/2/5/6/7	B-737	NH		XV-NJC	B-727	VN
	JA8601/3/22	F-27	NH		N366US	B-707	NW
	JA8644/60/68	YS-11	NH		G-ATZD	B-707	BA

RJTT / TYO Tokyo

(Susumu H. Kuwabara, M. Kaffine)

15 APR	JA8683	YS-11	KE	05 MAY	N748PA	B-747	PA
	XV-NJB	B-727	VN		I-DIWY	DC-8	AZ
	N784FT	DC-86	PT		N-8769	DC-86	JL lsd frEA
	N489US	B-707	NW		N4866T	DC-86	TV
	B-1818	B-727	China AL	06 MAY	N365US	B-707	NW
	JA8610	YS-11	ATC Japan		D-ABUA	B-707	LH
	JA8700	YS-11	ATC Japan		B-1824	B-707	China Air
	JA8667	YS-11	JDA		F-BLXE	B-707	AF
05 MAY	BI-ANO	B-707	EI		PP-VJX	B-707	RG
	HL7402	B-720	KE		CF-CPP	DC-86	CP
	G-APFL	B-707	BA		PI-C804	DC-8	PR
	VH-EBD	B-707	QF		N434PA	B-707	PA

RPMK / MNL Manila

(Manfred Kaffine)

15 APR	XV-NJC	B-727	VN	15 APR	I-DIWS	DC-8	AZ
	PI-C1141	BAC-111	PR		VR-HFY	CV-880	CX

VABB / BOM Bombay

(Manfred Kaffine)

01 APR	VT-DWN	S-210	IC	01 APR	VT-DMC	F-27	IC
	VT-DPN	S-210	IC		VT-CZW	DC-4	Jamair
	VT-DXH/I/O	HS-748	IC		VT-CER	DC-3	IC

VCCC / CMB Colombo

(Manfred Kaffine)

01 APR	4R-ACN	HS-121	AE	01 APR	OY-STC	S-210	NB
--------	--------	--------	----	--------	--------	-------	----

VHHH / HKG Hongkong

(Manfred Kaffine)

04 APR	HL4001	DC-4	KE	06 APR	HL7201	DC-9	KE
06 APR	VR-HFC/F/S/T/Z	CV-880	CX		G-AOVP	BR-312	LW
	N796FT	DC-86	PT	07 APR	N489US	B-727	Union of Bur.
	B-1824	B-707	China AL		9V-BBA/B	B-707	ML
	B-1820/22	B-727	China AL		9M-AOU	B-737	ML
	SU-AOW	B-707	MS		G-AWGS	CL-44	IK
	PI-C1151	BAC-111	PR		HL7403	B-720	KE

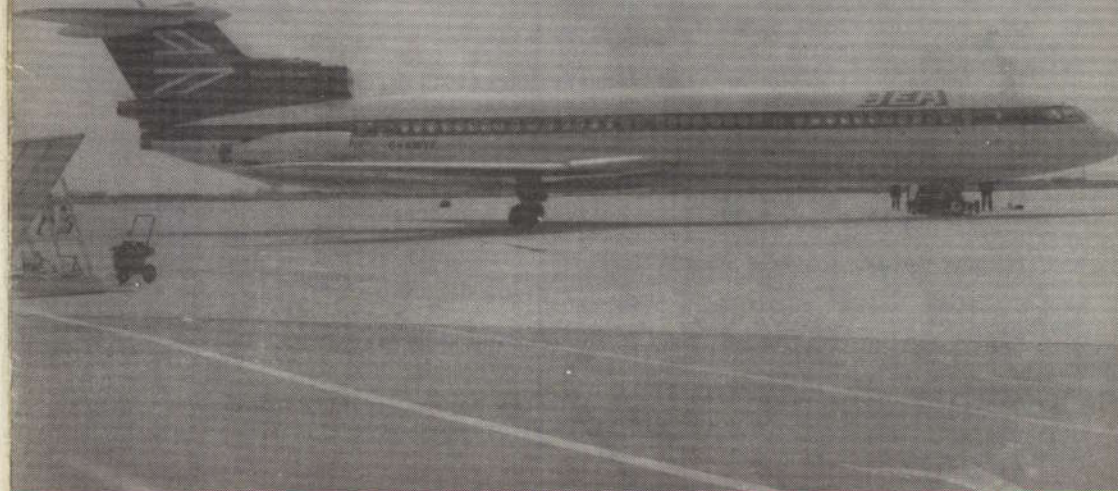
VTBD / BKK Bangkok

(Manfred Kaffine)

01 APR	SU-AOW	B-707	MS	04 APR	HS-TDD	DC-3	TG
04 APR	XW-TDE	DC-4	Royal Air Lao		HS-TGD	DC-3	TG
	N-7097	B-707	BN	15 APR	HS-TGM/N	DC-9	TG
	JA8339	DC-86	JL		N732AL	B-727	RD
	B-1822	B-727	China AL		G-ASGA	VC-10	BA
	HS-TGF	S-210	TG		D-ABOC	B-707	DF
	HS-THA/E/F	HS-748	TG		HS-THB	HS-748	TG



airborne


6/70
das magazin für luftverkehr
1.-dm

Stellenangebote

bis 23.5.70

Air Canada	FRA AP FRA	Cargo Agents Angest. für Buchhaltung, weibl. Anlernling
BOAC	FRA	Sekretärin für Verkaufsdirektor, Leiter des Reservierungs- und Passagebüros, Bote, Mitarbeiterin/Stenotyp. für Marketing-Abt.
East African	FRA	Sales Office Supervisor
Flughafen GmbH	CGN AP	Elektriker, Schlosser
Flughafen GmbH	DUS AP	Betriebswirt (Diplom-Kaufmann)
Flughafen AG	FRA AP	staatl. geprüfter Krankenpfleger
Germanair	FRA AP	all-round-man, Assistent für technische Planung, Rechte Hand des Buchhaltungsleiters, Operations-Assistent
Japan Air Lines	FRA	Buchhalter(in), Reservierungs-, Verwaltungs-, Verkaufsangestellte, Sekr. für Werbeabt.
Jeppesen	FRA	Zeichner und Redakteur für Flugnavigationsskarten
KLM	FRA	Stenokontoristin
Lufthansa	CGN AP CGN FRA AP	Luftverkehrsangestellte, Fernschreiber(in) Diplom-Kaufleute, Locherinnen, Fernschreiberin, Phonotypistin, Fotolaborantin Ingenieure der Nachrichtentechnik, Kfz.-Spezialist, Personalsachbearbeiter
Pan American	FRA AP	Mitarbeiter in der Frachtabt., Fernschreibzentrale, Stationsbuchhaltung, Fluggastgepäckannahme; Küchenhilfe, Automechaniker, Flugzeugausrüster, Flugzeugmechaniker, Flugzeugreiniger
PIA	FRA AP	Ground Hostesses, General Office Secretary, Cargo Agent
Qantas	FRA	Passenger Sales Representative, Bote, Cargo Sales Representative
Swissair	FRA	Mitarbeiter für Passageabrechnung, jüngerer Mitarbeiter für Versandabteilung
Travelair	BRE	Mitarbeiterin für Betreuung und Abfertigung der Fluggäste
TWA	FRA AP	kfm. Angestellte für Fracht-Import-Export-Abt., Frachtangestellte für Kundendienstabt, weibl. Angestellte für Abwicklung von Kundenaufträgen, Lagerarbeiter, jüngerer Angestellter für Verkehrsabteilung
UTA	FRA	Abrechnungsangestellte
Varig	MUC	Passenger Sales Representative

airborne

Herausgeber:
Airborne GdBGB

Organ der:
C O I N C A T,
Interessengemeinschaft
für zivilen Luftverkehr

Chefredakteur:
Werner vom Brocke

Geschäftsf. Redakteur:
Gerd Steinmüller

Redaktionsstab:
Juan-José Hartlöhner
Christian Hilmer
Hans Hoffmann
Rolf R. Türk

Druck:
Erhard Schulz

Versand:
Michael Szymaniak

Postanschrift:
D605 Offenbach/Main
Andréstraße 46

Telefon:
(0611) 81 30 05

Postscheckkonto:
Frankfurt/M. 558 58

Korrespondenten:
AMS: P.V. ten Duis
BER: M. Szymaniak
BUE: K.H. Opp
CGN: H. Aust
DUS: D. Eggert
GRQ: J. Wolbrink
HAJ: Ch. Hilmer
HAM: H. Hoffmann
LAX: W. Giese
MAD: J.J. Hartlöhner
MUC: W. Hell
OST: A. Doyen
PAR: J.P. Berrehouc
RTM: D. Booster
STR: G. Wolff
TYO: S.H. Kuwabara
VIE: F.X. Hollnsteiner

Bezugspreis:
Einzelheft DM 1,--
Jahresabonnement DM 12,--
inkl. Versandkosten

Erscheint monatlich

Lieber Leser!

Juni 1970
Heft - 6
Jahr - 5

Nach langem Hin und Her und mehreren Rücksprachen mit verschiedenen Lesern haben wir uns entschlossen, die Rubrik "Airport Movements" völlig umzugestalten. Auf diese Weise wird eine Seite frei. Die neuen drei Seiten mit "Movements" entsprechen durch die zweiseitige Anordnung der Flugzeugbewegungen inhaltlich sechs. Hierzu müßten wir jedoch die offiziellen Airlines-Abkürzungen verwenden, die Sie in der Beilage zu diesem Heft wiederfinden.

Anstelle der schon seit geraumer Zeit nicht mehr erscheinenden "Fleet Lists" empfehlen wir Ihnen die Anschaffung der "JP Markings". Sie können das Nachschlagewerk mit allen verkehrenden Passagierflugzeuge über unser Redaktionsmitglied

Hans Hoffmann
2 Hamburg-Wellingsbüttel
Saturnweg 34

zu einem Sonderpreis von 5.-DM zuzüglich -.50 DM Versandkosten beziehen. Es genügt, wenn Sie den Betrag von 5.50 DM auf sein Postscheckkonto 32 16 97 beim Postscheckamt Hamburg unter Angabe des Kennwortes "JP Markings 1970" überweisen. Das Buch geht Ihnen sofort nach Eingang der von Hans Hoffmann weitergegebenen Sammelbestellung zu.

Die Redaktion erwägt, in Abständen von drei Monaten eine Beilage über Militärflugzeuge herauszubringen. Um zunächst einmal festzustellen, ob es sich lohnt, bitten wir Sie, Ihr Interesse durch eine Postkarte zu bekunden, die Sie an die Schriftleitung airborne c/o Werner vom Brocke, 5 Köln 41, Wüllnerstr. 1 senden können.

Ihre Redaktion

TRIDENT 3

Noch mehr Steigkraft durch RR-Zusatzdüse

Interview mit John Cunningham, Cheftestpilot von Hawker Siddeley

Im April 1971 wird BEA eine neue, größere Version der Trident in Dienst stellen: die Trident Three. Sie stellt die Zwischenstufe zu den geplanten 250-sitzigen "Airbus"-Jets Mitte der siebziger Jahre dar. Alle Maschinen erhalten in der Serienproduktion das Smith's Autoland System, für das BEA jetzt der Preis der Königin für technische Errungenschaften (Queen's Award to Industry) verliehen worden ist.

Ihren Jungfernflug unternahm die Trident Three im Dezember 1969. Am Steuer saß - wie beim Erstflug der Trident One am 9. Januar 1962 - der Cheftestpilot der Herstellerfirma Hawker Siddeley, Mr. John Cunningham. Er hatte 1935 als Lehrling bei der damaligen De Havilland Aircraft Company angefangen, wurde 1938 Testpilot und zählt heute zu den erfahrensten Flugzeugführern Englands.

Wir befragten John Cunningham über die Testserien, die ein neues Flugzeug durchlaufen muß, ehe es für den Passagierverkehr zugelassen wird.

John Cunningham: Es war für uns im August 1956 eine erregende Aufgabe, für BEA ein Düsenflugzeug mit drei Hecktriebwerken zu entwickeln, und wir waren sehr stolz auf diese für damalige Begriffe neuartige Triebwerksanordnung. Die Idee der drei Hecktriebwerke ist in der Zwischenzeit oft und erfolgreich kopiert worden. Mein erster Testflug mit dem Prototyp der Trident liegt heute acht Jahre zurück. Seitdem waren meine Kollegen und ich ständig damit beschäftigt, die Trident zur Trident One E und Trident Two weiterzuentwickeln. Natürlich verlangte diese Aufgabe eine beträchtliche Anzahl von Testflügen in allen Klimazonen, besonders aber in den Tropen.

Frage: Wie sieht das Testflugprogramm der Trident Three aus?

John Cunningham: Im Programm sind ungefähr 500 Flugstunden vorgesehen, die nach einem sehr sorgfältig ausgearbeiteten Zeitplan durchgeführt werden müssen. Die Tests werden sich über elf Monate erstrecken und enthalten jedes nur denkbare Manöver und jede nur denkbare Situation, die im Passagierverkehr vorkommen können - dazu noch einige mehr als Belastungsproben.

Das Programm wird die Genauigkeit der Berechnungen unserer Projekt Ingenieure bestätigen. Das Verhalten beim Start und bei der Landung wird während des Steig- und Reiseflugs genau überprüft. Außerdem gilt es, die Vielzahl der elektrischen, elektronischen, hydraulischen und sonstigen Systeme zu testen, die ja die Muskeln und Nerven eines modernen Düsenflugzeugs darstellen. Die Flugkapitäne werden sich später in der Trident Three des gleichen automatischen Landesystems bedienen können wie es in den beiden anderen Trident-Modellen schon mit großem Erfolg angewandt wird. Damit wird BEA, die übrigens als erste Fluggesellschaft der Welt mit einem automatischen Landesystem flog, in der Lage sein, ihren Passagieren eine sichere und bequeme Reise anzubieten, wenn alle anderen Flüge wegen Nebels oder niedriger Wolkendecke gestrichen werden müssen.

Frage: Worin unterscheidet sich die Trident Three technisch vom Standpunkt des Piloten aus gesehen von den beiden früheren Versionen?

John Cunningham: Technisch gesehen ist die Trident Three der "große Bruder" der vorgehenden Serien. Vollbeladen wiegt sie fast eineinhalbmal so viel wie die erste Trident, die ich flog. Sie kann bis zu 140 Passagiere in der Touristenklasse befördern im Unterschied zur Trident One mit ungefähr 100 Sitzplätzen. Der Rumpf ist nicht weniger als fünf Meter gestreckt worden, um die zusätzlichen Fluggäste aufnehmen zu können. Sowohl die Reichweite als auch die Reisegeschwindigkeit sind verbessert worden und, was sehr wichtig ist, auch die Wirtschaftlichkeit.

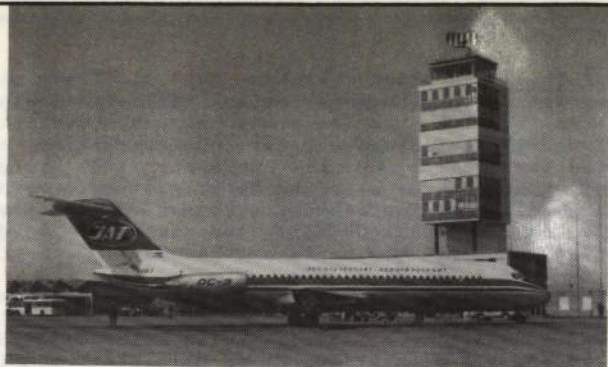
Der zweifellos hervorstechendste Unterschied zwischen der ersten Trident und dem jüngsten Modell ist die Anbringung eines Zusatztriebwerks im Heck, dem kleinen, leichten Rolls-Royce-Strahltriebwerk RB 162, das als zusätzliche Hilfe beim Start und im Steigflug eingesetzt wird.

Nach Erreichen der Reiseflughöhe wird das Zusatztriebwerk ausgeschaltet. Das ist ein völlig neues Konzept, das ähnlich wie die 3-Düsen-Idee von anderen Flugzeugherstellern nachgeahmt und zu einer Selbstverständlichkeit im Flugzeugbau der Zukunft werden könnte. Vom Standpunkt des Piloten aus kann man sagen, daß bei der Entwicklung der Trident Three die Erfahrungen von mehr als sechs Flugjahren im Linienverkehr berücksichtigt worden sind. Ich möchte die Trident Three als maßgeschneidert für den Piloten bezeichnen; dennoch stellt dieses neue Flugzeug das modernste Gerät auf dem Gebiet des computergesteuerten Fluges dar.

Technische Daten der Trident Three B

Herstellerwerk	Hawker Siddeley Aviation Ltd.
Gesamtlänge	40,4 m
Spannweite	29,8 m
Höchstes Startgewicht	67.500 kg
Nutzlast	14.355 kg
Geschwindigkeit	882 km/h
Reichweite (bei 128 Pass.)	2.670 km
Tankinhalt	25.290 Liter
Triebwerke	3 x RR Spey 512 mit je 5.400 kp Schub 1 x RR RB 162 mit 2.362 kp Schub





Alpen, Seen, Karst und Meer

Eindrücke einer Rundreise durch Slowenien anlässlich der Streckeneröffnung Frankfurt - Ljubljana

Zum zwanzigjährigen Jubiläum des Linienflugverkehrs Deutschland-Jugoslawien bietet die Jugoslovenski Aerotransport/JAT eine neue Direktverbindung an. Seit April ist die Hauptstadt der Republik Slowenien in knapp einer Stunde von Frankfurt aus erreichbar. Für dieselbe Strecke würde ein Schnellzug 18 Stunden benötigen. Auf dem Flughafen Brnik verlassen zahlreiche Passagiere die Douglas DC-9 des JAT-Fluges JU 353, um in einen Wagen oder auch einen der Busse zu steigen, der sie zu mehreren sehenswerten Ortschaften bringt.

Von Deutschland fliegt die JAT außerdem nach Belgrad, Dubrovnik, Zagreb, Split und Pula. Natürlich könnte man für eine Reise nach Slowenien auch die Verbindungen nach Zagreb oder Pula wählen, jedoch eignet sich der Flughafen Brnik am besten als Ausgangspunkt für einen kombinierten Aufenthalt in den Alpen und an der See. Nur selten hat der Erholungssuchende die Möglichkeit, beides zu verknüpfen.

In Bled, einem Städtchen an einem idyllischen See gelegen, erwarten modern eingerichtete Hotels den Touristen. Hier kann man Ausflüge unternehmen, im See baden und ein Spielkasino besuchen. Ein Abstecher nach Bohinj zeigt die wildromantische Alpenwelt. Wer die Aussicht auf die Gipfel der juli-schen Alpen genießen will, fährt mit der Seilbahn 1.600 m hoch auf den Berg Vogel. Im April lag dort noch 3 m Schnee. Schlepplifte und gute Abfahrten sorgen für einen angenehmen Skiurlaub. Auch im Sommer ist Bohinj am Fuß des Triglavmassivs ein idealer Ausgangspunkt für Bergtouren.

Wer die Abwechslung liebt und wem die Reize der Berglandschaft nicht genügen, der reist über Ljubljana zum slowenischen Teil der Adria.

Foto rechts: Bled



Die Fahrt führt durch den Karst vorbei an Postojna, bekannt durch seine mit 25 km zu den größten Europas zählenden Grotten. Niemand sollte sich den ausgedehnten Grottenspaziergang entgehen lassen. Wenige Kilometer von der Hauptstraße entfernt liegt auch Lipica mit dem 400 Jahre alten Gestüt und der Zuchtstätte der berühmten Lipizzaner-Pferde.

Alpen, Seen, Karst und Meer. Strahlender Sonnenschein empfängt den Touristen an der Adria. Für denjenigen, der zum ersten Mal das Mittelmeer sieht, verwandeln sich die Karstberge und die Weite des Meeres in eine harmonische, bezaubernde Landschaft. Verstreut angelegte Gebäude eines Hotels umgeben von einem Zypressenhain laden zum Aufenthalt ein. Städtchen im venezianischen Stil, wie Piran, Izola und Koper, verlocken zu verträumten Spaziergängen in engen Gassen.

Und überall empfängt den Touristen die Gastfreundschaft der Jugoslawen. Portoroz, ein gefragter Urlaubsort, bietet dem Sonnenhungrigen, was er von südlicheren Breiten, z.B. Dubrovnik, gewohnt ist, so modernen Komfort in Hotels der Luxus- und Mittelklasse, Ferienwohnungen und Bungalows. Auch hier gibt es ein Spielkasino, viele Veranstaltungen und die Möglichkeit zu schönen Ausflügen. Im Augenblick stellt sich Portoroz durch den Bau von Hotels mit 2.000 weiteren Betten auf den wachsenden Urlauberstrom ein. Der flache Sandstrand wird ebenfalls erheblich vergrößert.

Verlassen wir wieder die Adria und kehren nach Ljubljana zurück. Der dreimal wöchentliche JAT-Flug stellt nicht nur für den Geschäftsreisenden eine vorzügliche Verbindung dar. Immer mehr Urlauber reisen individuell, ohne die großen Touristikunternehmen in Anspruch zu nehmen. Gerade ihnen wird die Strecke willkommen sein.

Wollen Sie Ihren Urlaub am Meer mit einem Aufenthalt in den Alpen verknüpfen, dann auf nach Slowenien.

vwb

Foto unten: Piran



AUCH DAS IST POLITIK

Wer heute einen Brief an den Onkel in Großbritannien und einen anderen an den Geschäftsfreund in der Schweiz schreibt und beide mit dem gleichen Auslandsporto versieht, verdankt diese Annehmlichkeit dem Weltpostverein. So sahen auch im Weltluftverkehr die verschiedenen Luftverkehrsgesellschaften sehr bald ein, daß es von Vorteil wäre, wenn man sich zusammenschloß.

Bereits 1919 kam es zur Gründung der IATA, allerdings bis 1939 auf innereuropäische Gesellschaften beschränkt. 1945 entstand sie dann neu auf weltweiter Basis, und man verlegte durch die Verschiebung des politischen Schwerpunktes von Europa nach Amerika den Sitz nach Montreal. Ihre Mitglieder treten alljährlich in Vollversammlungen zusammen. Bei Flugplankonferenzen stimmen die Gesellschaften ihre Streckenführung, Flugpläne und Anschlüsse miteinander ab. Tarifkonferenzen legen die Flugpreise für Personen-, Gepäck- und Frachtbeförderung einheitlich fest. Außerdem wurde eine Verrechnungsstelle (clearing house) gebildet, in der jede IATA-Gesellschaft ihr Konto hat, auf dem die Gewinne aus dem internationalen Verkehr gutgeschrieben werden. Der bargeldlose Zahlungsausgleich ist das einfachste und schnellste Abrechnungsverfahren und vermag allein die Devisenschwierigkeiten zu lösen. Einmal im Monat wird der von jeder Gesellschaft zu leistende oder zu empfangende Barbetrag ein- bzw. ausgezahlt.

Die IATA war von ihrer Gründung an unpolitisch und ist es bis heute geblieben. Sie wächst von Jahr zu Jahr und beherbergt heute bereits über hundert Gesellschaften. Auf einem Gebiet aber hat die IATA bisher umsonst gekämpft: in der Beseitigung der behördlichen Hindernisse, die dem Luftverkehr an den Grenzen entgegenstehen, nämlich den Einfluggenehmigungen, Paß- und Einreisebestimmungen aller Art und Zollkontrollen. Der Luftraum ist nicht frei, sondern jeder Staat übt in dem Luftraum über seinem Land Hoheitsrechte aus. Er erläßt Vorschriften und verlangt das Einhalten bei jedem Ein- bzw. Überflug. Greifen wir z.B. nur die Dokumente zur Beförderung heraus. Bei grenzüberschreitendem Verkehr müssen für das Flugzeug mitgenommen werden:

- 1) Eintragungsschein (certificate of registration) er enthält Konstruktionsnummer, Heimathafen, Besitzer usw.
- 2) Lufttüchtigkeitszeugnis (certificate of airworthiness)
- 3) Bordbücher (log books)
 - a) Fahrtenbuch (journey log) für Flugvorkommnisse
 - b) Luftfahrzeugbuch (aircraft log)
 - c) Triebwerksbuch (engine log)
- 4) Erlaubnisschein für Funkgerät
- 5) Bescheinigung über abgeschlossene Haftpflichtversicherung
- 6) Zollpassierscheinheft (für Touristik-Maschinen)

Das ist aber noch nicht alles. Die Besatzung muß mit Auslandspässen und den erforderlichen Sichtvermerken versehen sein. Es fehlen zudem noch Passagierlisten, Luftfrachtbriefe, Ladeverzeichnisse, detaillierte Warendeckelungen für den Zoll. Diese Papiere drohen den Luftverkehr zu ersticken. Bis etwa 1939 waren sogar die in den Tanks mitgeführten Betriebsstoffmengen zollpflichtig. Daneben gibt es in jedem Staat noch vorgeschriebene Luftstraßen, Sperrgebiete, Einflugzonen. Ein Flugzeug darf keineswegs an beliebiger Stelle die Grenzen überschreiten. Über dem fremden Staatsgebiet angekommen darf es nicht in gerade Linie zum Zielflughafen fliegen, es ist an die bestehenden Luftstraßen gebunden, die oft unter großen Umwegen zum Bestimmungsflughafen führen.

Wenn eine Fluggesellschaft eine Auslandslinie betreiben will, muß sie vorher die Genehmigung der überflogenen Staaten einholen. Mit welchen Schwierigkeiten das oft verbunden ist, zeigt ein Beispiel der heute nicht mehr existierenden Fluggesellschaft Imperial Airways, die eine Linie von London nach Indien einrichten wollte. Zunächst mußte sie für die Indienstrecke neue Überfluggenehmigungen einholen. Da die Verständigung mit Italien so lange dauerte, wurde die Streckenführung über Mitteleuropa/Balkan gelegt. Für die damaligen Flugzeuge eine im Winter besonders schwierige Linie.

Auf die persische Genehmigung mußte die britische Gesellschaft ein ganzes Jahr warten. Hierzu waren nämlich Verhandlungen mit einzelnen Scheichs erforderlich. Als es dann soweit war, konnte die Linie nicht von London befliegen werden, sondern begann in Brindisi, da Italien und Frankreich Schwierigkeiten machten. Dafür versagte England drei Jahre lang der italienischen Luftlinie den Ein- und Überflug Ägyptens. Man sieht, der Luftverkehr eröffnete der Diplomatie völlig neue Möglichkeiten.

Und schließlich ein Beispiel aus jüngster Zeit. Bis vor einigen Jahren war die Iranair gezwungen, auf dem Flug von Teheran nach Genf das Gebiet Deutschlands zu überfliegen, weil Italien keine Überfluggenehmigung erteilte. Die einzig mögliche Luftstraße ging so von Griechenland über Jugoslawien, Österreich, Deutschland entlang der Alpen (Upper Green 4) und vorbei an Zürich und Bern nach Genf, wobei der Umweg eine Flugstunde ausmachte.

So beansprucht jeder Staat seine Herrschaft im Luftraum über seinen Land- und Wassergebieten. Frei ist nur der Luftraum über dem offenen Meer, außerhalb der Küstengewässer und staatenlosen Gebieten wie etwa die Polarzonen. Darum ist ein Flugzeug auch über dem offenen Meer Heimatboden mit allen Rechtsfolgen wie z.B. ein Ozeanschiff auf hoher See. Wenn eine Deutsche in einem Clipper der Pan Am über dem Atlantik Mutter wird, erhält das Kind neben der deutschen auch die amerikanische Staatsangehörigkeit.

Wilhelm Hell



Foto : Rainer Tilker

HIJACKED

Entführung der JAL Boeing 727 nach Nordkorea

Am 31. März 1970 startete die JAL Boeing 727 JA8315 "Yodo" um 7.10 h vom Flughafen Tokyo International zum Flug JL 351 nach Fukuoka.

Es war 7.35 h, die Maschine hatte gerade den Fujijama erreicht, als plötzlich ein Mann mit dunkler Brille und bewaffnet mit einem japanischen Schwert ins Cockpit eindrang und den Captain Shinji Ishida mit einem Messer auf den Rücken gesetzt aufforderte, den Kurs in Richtung der nordkoreanischen Hauptstadt Pyongyang zu ändern. Der Mann war der Anführer von neun Radikalen der sogenannten "Roten Armee Gruppe der kommunistischen Liga". Ishida sagte jedoch, er müsse nach Itazuke Airport (Fukuoka) zum Auftanken, und das Flugzeug landete dort um 9.05 h.

Die Entführer, die zunächst den Wunsch des Captains abgewiesen hatten, den Passagieren zu gestatten, das Flugzeug zu verlassen, ließen dann doch 21 Fluggäste - es waren alte Männer, Frauen und Kinder - um 13.40 h aussteigen.

Angestellte des Flughafens versuchten, das Auftanken zu verlangsamen. Polizei sollte das Flugzeug besetzen, Düsenjäger der JASDF versperren die Startbahn. Aber sie mußten alle ihre Versuche aufgeben, weil der Captain mitteilte, die Radikalen seien auch mit Explosivstoffen wie Dynamit bewaffnet. So startete die "Yodo" um 13.59 h vom Itazuke Airport in Richtung Norden. Die F-86F der JASDF begleiteten die Maschine bis zum südkoreanischen Luftraum. Es gelang ihnen nicht, den Versuch der Studenten zu vereiteln.

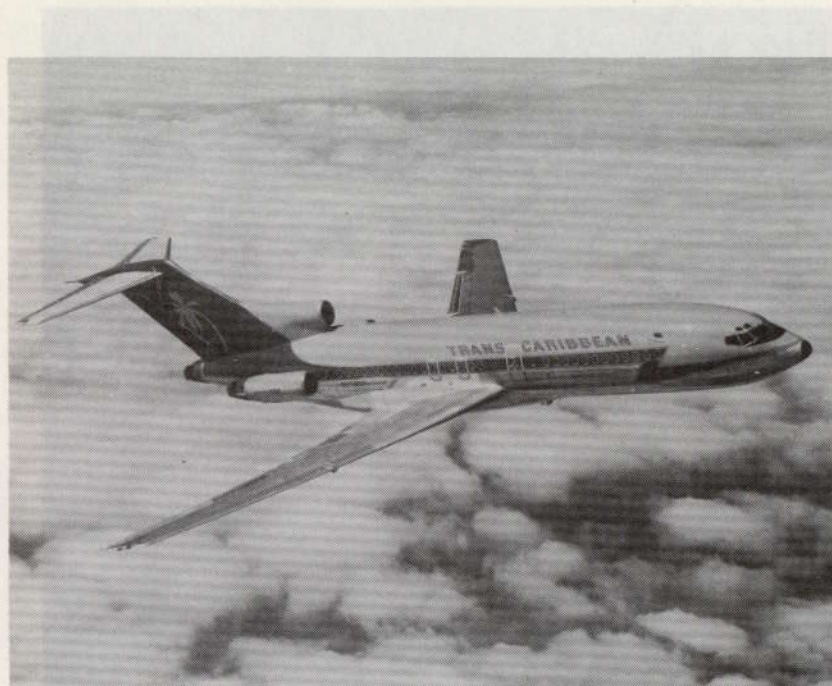
Mit dem Radargerät stellte man fest, daß die "Yodo" den 38. Grad um 14.39 h überquerte und daß sie ihre Nase nach Westen drehte. Aber über einem Punkt 60 km von Pyongyang entfernt flog die Maschine plötzlich zurück und landete um 15.18 h auf dem Kimpo Airport, Seoul.

Gerüchten zufolge war der Grund für die unerwartete Drehung ein Angriff von nordkoreanischen Flugabwehrraketen oder von Mig 21. Später dementierte Captain Ishida die Gerüchte und erklärte, daß die "Yodo" auf dem Flughafen mit Hilfe der Anflugkontrolle landete, die sich aber mit "This is Pyongyang Tower" gemeldet hatte. Captain Ishida war noch nie auf Überseerouten geflogen. Die koreanische Regierung ließ den Kimpo Airport Pyongyang ähneln, um die Passagiere sicher aussteigen zu lassen, aber dieser Trick wurde um 20.00 h entdeckt.

Nach zwei Tagen geduldigen Verhandeln durften 99 Fluggäste und vier Stewardessen das Flugzeug verlassen. Zuvor hatte sich jedoch der parlamentarische Vizetransportminister Shinjiro Yamamura als Geisel im Austausch gegen die gefangenen Passagiere angeboten. Am 3. April um 18.06 h startete die "Yodo" und landete im Dunkeln auf einem Flughafen bei Pyongyang. Erst nach einem Tag ließ die nordkoreanische Regierung das Flugzeug mit der Besatzung und dem Vizeminister wieder abfliegen.

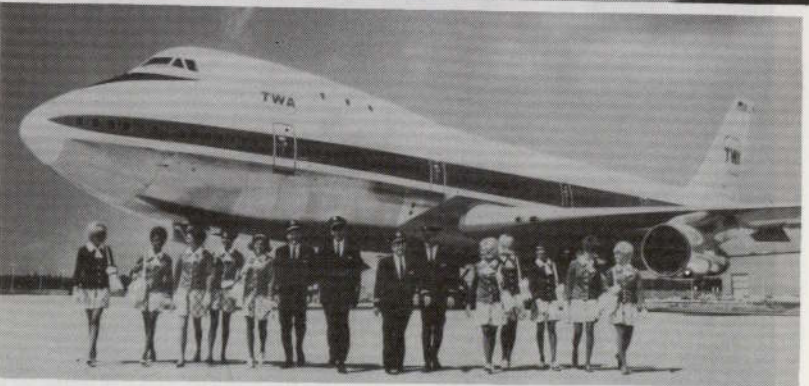
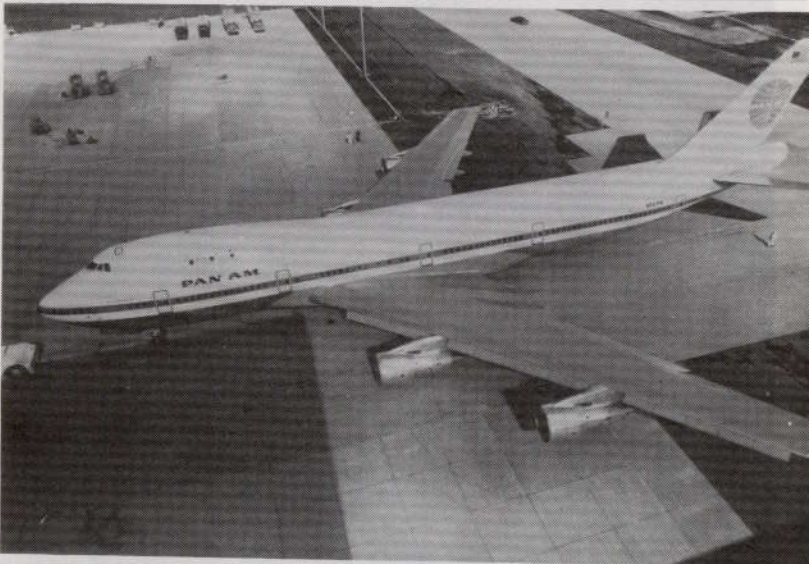
Am 5. April landete die entführte "Yodo" in Tokyo, nachdem sie 83 1/2 Stunden von den Radikalen besetzt und weitere 36 Stunden in Nordkorea festgehalten worden war.

Sumumu H. Kuwabara





NEWS . REG . NEWS



R A M	CN-CCV	Caravelle 3	032	wo010470	Cassablanca
CONDOR	D-ABIN	B-727-130	18369	dd 0370	ex Lufthansa
LUFTHANSA	D-ABYA	B-747-130	19746	ro160769	dd290370
	D-ABYB	B-747-130	19747	ro121169	dd050570
	D-ABYC	B-747-130	19748	ro130270	dd 0570
	D-ABEK	B-737-130	19021	ret. fr DF	180470
	D-ABCI	B-727-230	20430		
	D-ABDI	B-727-230	20431		
IBERIA	EC-BQV	DC-9-32	47453	"Ciudad de Ibiza"	
	EC-BQX	DC-9-32	47454		
	EC-BQY	DC-9-32	47455		
	EC-BQZ	DC-9-32	47456		
	EC-BVA	F-28	11023	dd180470	
ETHIOPIAN	ET-AAZ	DC-6B	45524	wo120370	Asmara
AIR FRANCE	F-BEVA	B-747-128	19749	ro060969	dd 0470
	F-BPVB	B-747-128	19750	ro280969	
	F-BPVC	B-747-128	19751	ro200170	
B M A	G-AYBJ	B-707-321	17597	ex N719PA	fr Pan Am
LLOYD INTERN.	G-AYAG	B-707-321	18085	ex N759PA	dd250370
LUXAIR	LX-LGE	Caravelle 6R	234	dd190370	is220370
MODERN AIR	N-5602	HFB-320	1045	dd090470	ex D-CIRU
O N A	N-935F	DC-9-32		wo020570	Caribbean Sea
PAN AM	N731PA	B-747-121	19637	ro230469	ff100569
	N732PA	B-747-121	19638	ro160569	ff100769
	N733PA	B-747-121	19640	ro180569	ff241069
	N734PA	B-747-121	19641	ro010669	ff311069
	N735PA	B-747-121	19642	ro010769	ff221269
	N736PA	B-747-121	19643	ro090769	ff241269
	N737PA	B-747-121	19644	ro230769	ff090170
	N738PA	B-747-121	19645	ro300769	ff190170
	N739PA	B-747-121	19646	ro060869	ff250170
	N740PA	B-747-121	19647	ro130869	lsd to AA
	N741PA	B-747-121	19648	ro210869	ff130270
	N742PA	B-747-121	19649	ro280869	ff180270
	N743PA	B-747-121	19650	ro101069	lsd to AA
	N744PA	B-747-121	19651	ro171069	dd210370
	N747PA	B-747-121	19639	ro280269	ff110469
	N748PA	B-747-121	19652	ro231069	dd310370
	N749PA	B-747-121	19653	ro181169	
	N750PA	B-747-121	19654	ro081269	
	N751PA	B-747-121	19655	ro101269	
	N752PA	B-747-121	19656	ro161269	
	N753PA	B-747-121	19657	ro080170	
	N754PA	B-747-121	19658		
T W A	N93101	B-747-131	19667	ro080569	ff130769
	N93102	B-747-131	19668	ro130669	dd311269
	N93103	B-747-131	19669	ro230669	dd080170
	N93104	B-747-131	19670	ro120969	dd200270
	N93105	B-747-131	19671	ro190969	ff230270
	N93106	B-747-131	19672	ro051169	
	N93107	B-747-131	19673	ro221269	
	N93108	B-747-131	19674	ro140170	
	N93109	B-747-131	19675	ro100270	
S A S	SE-DBE	DC-8-62	45823	wo190470	Rom Fiumicino
J A T	YU-AGA	B-707-321		is 0570	ex Pan Am
	YU-AHL	DC-9-32	47425		
	YU-AHM	DC-9-32	47469		
	YU-AHN	DC-9-32	47470		
	YU-AHO	DC-9-32	47472		
	YU-AHP	DC-9-32	47473		
ADRIA	YU-AHR	DC-9-32	47503	is 0470	

GELANDET IN TUNIS

(Fortsetzung aus Heft 5)

Tunis mit 700.000 Einwohner ist die Hauptstadt des Landes in dem Schnittpunkt europäischer und arabischer Zivilisation, mit einer mächtigen Medina, der interessanten Altstadt, wuchtigen Moscheen und Souks voll orientalischem Getriebe, breiten Avenuen, eleganter Strandpromenade, Sitz der Nationalversammlung, dem alten Palast, mit dem Museum La Bardo, dem Porte de France, dem Belvederepark mit Spielkasino und dem erhöhten Hilton-Hotel. An der Küste besucht man Karthago, die letzten Reste punischer und römischer Zeit, dort liegt auf dem Hügel die Kathedrale St. Louis. An den Hängen schmiegen sich die Kurorte Sidi-Bou-Said, La Marsa und Gammarth mit Badestränden, Villen und Gärten, Hotelanlagen, so das Luxushotel Baie des Singes.

Die Bedeutung eines internationalen Flughafens wurde erkannt und die Anlage von El Aouina ausgebaut zum Flughafen Tunis-Carthage. Und schon jetzt beginnt man ihn zu erweitern für die Jumbo-Jets. Aber auch im ganzen Land errichtete man Flugplätze und Pisten:

Tunis-Carthage	: 36°50'02" N 10°14'02" O	5m	01/19 12/30	3200 x 45 2220 x 45	Macadam	
Djerba-Melitta	: 30°53' N 10°47' E	5m	09/27	1200 x 45 2150 total im Ausbau	Macadam	
Monastir	: 38°45' N 10°45' N	2m	08/26	1350 x 30	Macadam	
Sfax-El Maou	: 34°43' N 10°41' O	24m	15/33 14/32	1800 x 30 1500 x 50	Macadam Ton/Sand	
Gabes	: 33°53' N 10°66' O	8m	07/25	1200 x 30	Erdboden	
Medenine	: 33°48' N 10°26' O	130m	36/18 08/26	1840 x 40 1500 x 40	Kalkstein 13 t	
El Hamma im Djerid	: 33°48' N 09°47' O	84m	01/19	700 x 20	Ton/Sand	3 t
Megrine les Salines	: 36°47' N	2m	08/26 08/26	990 x 50 750 x 50	Erdboden	5 t
La Skhira	: 34°24' N 10°06' O	45m	08/26	2000 x 60	Ton/Sand	13 t
Tozeur	: 33°56' N 08°10' O	27m	09/27	1300 x 40	Erdboden	3 t /nicht geöffnet CAP

In Tunis-Carthage herrscht stets reger Flugbetrieb, landen doch dort flugplanmäßig LH, SK, SR, AH, AT, SV, AZ, SN, KL, OK, MA, SU und der Charterverkehr. Zeitweilig halten die Lufthansa und Alitalia dort ihre Pilotentrainingswochen ab. Dazu kommt noch der Sport- und Privatflugverkehr. Erforderlich sind hierfür: Linienheft, Flugzeugpapiere, Flugtüchtigkeitszeugnis, Pilotenschein, Funk-Handbuch, Paß, Grenzübertrittsbescheinigung des Flugzeugs. Die Landegebühren und Steuern sind im üblichen Ausmaß.

Latte man zuerst beim Inland-Verkehr in erster Linie die Interessen von Handel und Industrie berücksichtigt, so profitierte bald der Tourismus davon. So recht mit dem Ausbau des Streckennetzes für den Inlandflugverkehr begann man 1969, und es besteht jetzt schon ein fixer Flugplan. Dabei werden eingesetzt: 1 29-sitzige Nord 262, 2 9-sitzige Cessna, 1 Aztec, 1 Comanche.

Der Massentourismus, Charterverkehr, fliegt mit Mittelstreckenflugzeugen nach Djerba, der Märcheninsel der Kleinen Syrte mit Gärten, Palmen und Olivenhainen. Hier war schon Odysseus gelandet; die Ureinwohner, die Lotophagen, sind lange gestorben. Die Hauptstadt Houmt-Souk und die weißen Dörfer bewohnen Handwerker und Kaufleute. An prächtigen Stränden liegen die weiträumigen luxuriösen Hotelanlagen. Aber auch eine Judengemeinde lebt unbehelligt bei der Wallfahrtsynagoge La Ghriba, die Wunderbare.

Die großen Ferienzentren sind nun an den grünen Hügeln von Hammamet und an den Stränden von Sousse, Monastir und Sfax. Auch von dort gibt es Möglichkeiten, das Land zu besichtigen und seine 3000 jährige Geschichte zu verfolgen. Mitten im Lande liegt das Amphitheater von El Djem, in Dougga besichtigt man prachtvolle Stadtruinen, in Kasserine die Mausoleen in Sbeitla die Tempelreste und den Diokletiansbogen.

Gerade der Flugverkehr ermöglicht, diese weiten Entfernungen zu überwinden, denn immerhin umfaßt das Land 125.000 km². Die 4,5 Millionen Einwohner drängen sich an der Küste in einigen Städten, da 40.000 km² Wüstengebiete und Gebirge sind. Die Betrachtung der Luftfahrt von Tunesien wäre unvollständig, wenn man nicht auch ein beachtliches Segelflugzentrum nahe bei Tunis erwähnt. Ein Berghang von ca. 750 m ermöglicht richtiges Hangsegeln, es gibt reichlich Thermik und auch Wellen. Der Österreicher Willy Wenger bemüht sich nun, dort besonders während der europäischen Wintermonate Aufenthalte in Tunesien in Verbindung mit dem Segelflugsport zu arrangieren. Ebenso organisiert er Rundflüge und Ausflüge in die Sahara und die Oasen. Eine österreichisch-tunesische Firma, die sonst Schädlingsbekämpfung durchführt, stellt zwei Pilatus Porter für diese hochinteressanten Flugexkursionen zur Verfügung.

Beim Rückflug lehnt man sich zurück in die weiche Polsterung der Tunis Air Caravelle, denkt an die eigenartigen Schönheiten, an die Eindrücke der Flüge und an die Exotik des Landes. Man schlürft ein Erfrischungsgetränk, erlebt noch einmal die orientalische Atmosphäre und erfaßt die Bemühungen in der Erfüllung des Slogans der Tunis Air: The Ambassador of Tunisian Smile, eben in Wirklichkeit die Botschafterin der tunesischen Freundschaft.

Franz Xaver Hollnsteiner



AIRPORT - MOVEMENTS

EBOS / OST Ostende

12 APR	G-AVYE	HS-121	CW
13 APR	5X-UVT	BR-314	QS
16 APR	G-AOVC	BR-312	DI
21 APR	G-AVKA	B-707	CA
23 APR	VR-BCW	DC-7	ARCO Berm.
24 APR	G-ASPN	DC-4	IM
10 MAY	HS-TGL	S-210	TG
12 MAY	G-AWEJ	BAC-111	CW

(Albert Doyen)

13 MAY	OO-SJO	B-707	SN
	F-BHRC	S-210	AF
14 MAY	EI-ATT	DC-7CF	QT
16 MAY	G-AXLM	BAC-111	BD
17 MAY	G-ALZO	AS-57	DA
	EC-BSY	BR-312	JA
18 MAY	G-ARRW	HS-748	SY
19 MAY	G-AWWX	BAC-111	CA

EDBB / THF Berlin-Tempelhof

24 APR	N-119K	Gulfstr.2	pvt.
12 MAY	N-248	CV-240	FAA
13 MAY	N-5602	HFB-320	KV

(Dieter Ramthun)

16 MAY	G-ASPN	DC-4	IM
17 MAY	G-AOYS	VC-806	BE
20 MAY	G-APEG	VC-953	BE

EDBT / TXL Berlin-Tegel

03 MAY	G-AWYR	BAC-111	BR
04 MAY	F-BLCI	B-707	AF
07 MAY	G-ANBE	BR-102	BY
09 MAY	G-AXRS	B-707	CA

(Dieter Ramthun)

09 MAY	N-5617	CV-990	KV
	G-AVBW	BAC-111	GK
12 MAY	G-APDD	Comet 4	DA
18 MAY	G-AXNC	B-737	BY

EDDF / FRA Frankfurt

15 APR	D-ABYA	B-747	LH
	OY-APC	F-27	DM
16 APR	PH-TRN	S-210	HV
19 APR	CF-PWW	B-707	PW
20 APR	PH-MAL	CV-640	MP
	YU-APC	DC-6	JP
25 APR	LN-KAP	CV-240	SX
26 APR	N374WA	B-707	WO
27 APR	LN-RTW	DC-3	SX
	HB-ICN	S-210	VS
	F-BHMI	L.1049	CATAIR
	F-BRAD	L.1049	CATAIR
29 APR	LN-FOD	DA-20	FO
03 MAY	9J-RCH	BAC-111	QZ
04 MAY	G-AWDK	CL-44	IK
05 MAY	N8961T	DC-86	TV
06 MAY	G-AWYU	BAC-111	BR
	N-8760	DC-86	EA

07 MAY	OH-KDC	DC-6B	KR
	D-ADIX	DC-86	NO
08 MAY	CP75460	IL-18	SU
09 MAY	N8008F	DC-8	KS
10 MAY	OY-STR	DC-6B	NB
11 MAY	SE-CNL	VC-8	FZ
	PH-MAO	DC-9	MP
13 MAY	LN-SUB	DC-6B	BU
	F-BRIM	S-210	UO
14 MAY	PH-TRW	B-707	HV
15 MAY	YU-AHR	DC-9	JP
	CP86682	IL-62	SU
16 MAY	EC-BBH	DC-7	TR
	I-TIDI	F-28	IH
17 MAY	N123AF	DC-86	FF
18 MAY	YU-AHI	TU-134	JJ
24 MAY	YU-AGA	B-707	JU
25 MAY	D-ABYC	B-747	LH

EDDH / HAM Hamburg

16 APR	EC-BIF	S-210	IB
	LN-RLW	DC-9	SK
18 APR	SU-ANC	Comet 4C	MS
23 APR	BW - B	C-130	Norw. AF
24 APR	D-ADIM	DC-8	NO
	D-ADIS	DC-9	NO
	N374WA	B-707	WO
	LN-KAP	CV-240	SX
25 APR	F-RAFG	S-210	French GLAM
	AP-AUN	B-707	PK overh.
	CP65639	TU-134	SU
26 APR	N-8737	B-707	TW
28 APR	G-AXUL	CL-44	TO

(COINCAT HAM)

29 APR	XS-637	HS-748	RAF
30 APR	HB-ICN	S-210	VS
	N7984S	C-130	SJ
02 MAY	OY-DMS	DC-7	OY
	PK-62-1862	C-130	USAF
05 MAY	SE-FGB	L-188	FZ
06 MAY	D-ABYB	B-747	LH
07 MAY	G-APEG	VC-953	BE
08 MAY	G-AXAA	CL-44	TO
10 MAY	SE-DDC	B-727	TB
	D-ABAX	F-28	LT
11 MAY	C - 2	F-27	RNAF
	44	N-262A	PAF

EDDL / DUS Düsseldorf

19 APR	PH-TRR	S-210	HV
24 APR	PH-ZAM	F-28	IB
25 APR	D-ABYA	B-747	LH dem.
	N-5602	HFB-320	KV
29 APR	G-AWWB	CL-44	TO
01 MAY	YU-AHR	DC-9	JP
	F-BHSJ	B-707	AF
	G-AOYO	VC-8	BK
02 MAY	CF-PWV	B-707	PW
	D-ADIM	DC-8	NO

(COINCAT DUS)

05 MAY	13-704	B-707	RCAP
07 MAY	N368WA	B-707	WO
	SE-DDC	B-727	TB
	VR-BCT	DC-7C/F	ARCO Berm.
09 MAY	JAB007	DC-8	JL
	G-AWTK	B-707	CA
10 MAY	PH-MAT	F-28	MP
13 MAY	LN-FOL	DC-6A	FO
16 MAY	G-AXJM	BAC-111	BR
	I-TIDA	F-28	IH

EDDM / MUC München

21 APR	I-DABV	S-210	MQ
	F-BRQL	F-27	Euralair
25 APR	G-AXMK	BAC-111	OU
03 MAY	YU-AHR	DC-9	JP
	G-AWYR	BAC-111	BR
	G-AOYG	BR-312	OM
09 MAY	F-BFGV	DC-3	SGAC

(COINCAT MUC)

09 MAY	N-5617	CV-990A	KV
12 MAY	LZ-BEL	IL-18	DB
13 MAY	LZ-TUA	TU-134	LZ
16 MAY	G-AVYE	HS-121	CW
17 MAY	I-TIDI	F-28	IH
18 MAY	CP42508	TU-104	SU
	CP75460	IL-18	SU

EDDS / STR Stuttgart

31 MAR	N5772T	B-707	TW
	6496	HS-748	RAF
11 APR	YU-AHJ	DC-9	JP
12 APR	N3179Q	DC-3	Welltrade

(Günther Wolff)

12 APR	PH-MAT	F-28	MP
15 APR	N-254	CV-240	FAA
	13-701	B-707	RCAP
19 APR	PH-TRR	S-210	HV

EDUG / GTW Berlin-Gatow

09 APR	XR-395	Comet 4C	RAF
15 APR	G-AWSY	B-737	BY
17 APR	XS-789	Andover	RAF

(Dieter Ramthun)

22 APR	G-AVRO	B-737	BY
	G-AXMI	BAC-111	OU
06 MAY	G-AXNA	B-737	BY

EDVV / HAJ Hannover

23 APR	CP87792	YAK-40	SU
	F-BPÜK	F-27	AF
24 APR	PH-MOL	F-28	BU
	G-AXNB	B-737	BY
	D-ABYG	Transall	BB/IRK
25 APR	G-AOVC	BR-312	DI
	LX-LGE	S-210	LG
	D-ABYA	B-747	LH
	OY-STR	DC-6B	NB

(COINCAT HAJ)

26 APR	G-AWYZ	HS-121-3B	BE
	G-AOVN	BR-312	OM
	F-BRHL	F-27	Euralair
27 APR	PH-MAT	F-28	MP
	HB-IBZ	DC-6B	BB
	SE-DBA	DC-8	TG
30 APR	SE-FGA	L-188	FZ
03 MAY	D-ADIS	DC-9	NO
	OH-LFT	DC-8	AY

EHAM / AMS Amsterdam

16 MAY	YU-AHS	TU-134	JJ
	YU-AHL	DC-9	JU
	EC-BQA	CV-990A	BX
	CF-PWV	B-707	PW

(Frank Ebeling)

19 MAY	G-AMPZ	DC-3	Rig Air
	G-AOVC	BR-312	DI
	G-ATMF	DC-7C/F	TO
	CP86685	IL-62	SU

EHRD / RTM Rotterdam

06 APR	G-AXLL	BAC-111	BD
08 APR	LN-FOR	C-46	FO
10 APR	G-AVYE	HS-121	CW
	G-AOVC	BR-312	DI

(D.Booster & Spotter Club RTM)

10 APR	PH-TRW	B-707	HV
12 APR	LN-KAP	CV-240	SX
15 APR	G-AOYR	VC-8	BK
19 APR	LN-SUC/S/Y	F-28	BU

EHRD / RTM contd.

19 APR	EI-AOL	VC-8	EI	25 APR	G-ANCE	BR-307F	LW
22 APR	G-APYC	Comet 4B	CW	26 APR	G-ATMA	BR-314	CA
23 APR	YR-IMC	IL-18	RO	28 APR	F-BRUJ	S-210	UO
	G-AXJM	BAC-111	BR	29 APR	OY-APC	F-27	DM
24 APR	G-AWYS	BAC-111	SR	30 APR	G-AXNB	B-737	BY
25 APR	G-ARMW	HS-748	SY		EC-BFJ	BR-312	JA
	G-ALZO	AS-57	DA		G-AXMG	BAC-111	OU

EKCH / CPH Kopenhagen

(Frank Ebeling)

17 MAY	SE-DDB	B-727	TB	17 MAY	DM-SBA	AN-24	IF
	F-BNUZ	DC-6B	UO		OY-BDM	N-262A	QI

ETBS / SXF Berlin-Schönefeld

15 APR	SP-LGD	TU-134	LO	04 MAY	DM-SDB	TU-124	EGAF/IF col.
21 APR	SP-LSA	IL-18	LO	06 MAY	LZ-BEL	IL-18	DB
22 APR	YU-AHG	S-210	JU		DM-VAC	IL-14	EGAF
23 APR	YR-BCC	BAC-111	RO	11 MAY	CP65611	TU-134	SU
	SP-LNN	IL-14	LO	16 MAY	SP-LTD	AN-24	LO

EUWS / SVO Moskau-Scheremetschewo

16 APR	F-BHSZ	B-707	AF	21 APR	G-AVFI	HS-121	BE
	OK-TEA	TU-124	OK		HA-MOF	IL-18	MA
	5A-DAB	S-210	LN		LZ-BAB	AN-12	DB
	CU-T671	BR-318	CU		DM-STD/K	IL-18	IF

EUWW / VKO Moskau-Vnukowo

18 APR	CP11361/67	AN-12	SU	CP75433/68/86/88/768	IL-18	SU
--------	------------	-------	----	----------------------	-------	----

GCLP / LPA Las Palmas

29 APR	SE-FGB	L-188	FZ	02 MAY	OO-STA	B-727	SN
	CS-TBM	B-727	TP		EC-ARS	CV-440	LAGE
	TU-TCY	S-210	RK	06 MAY	EC-BFJ	BR-312	JA
	F-BLCB	B-707	MD		D-AMOR	BAC-111	DV

GCXO / TCI Teneriffa

02 MAY	EC-BIQ	DC-9	IB	02 MAY	EC-ACF	DC-4	BX
	EC-BOE	F-27	IB		PH-TRR	S-210	HV

KLAX / LAX Los Angeles

(Fred Giese via D. Ramthun)

14 MAR	N740PA	B-747	AA	25 MAR	N4906C	DC-86	CL
	G-AXRS	B-707	CA		G-AOVI	BR-312	OM
19 MAR	N950PB	DC-9	Playboy	07 APR	N491SA	DC-9	OZ
	F-RAFA	DC-8	FAF	11 APR	N-803U	DC-86	UV
25 MAR	N54328	B-727	TW		PH-TRW	B-707	HV
	N93105	B-747	TW	12 APR	N748PA	B-747	PA

LEMD / MAD Madrid

(JJ. Hartlöhner)

12 APR	F-BRUJ	S-210	UO	01 MAY	HB-ILR	VC-8	VS
18 APR	EC-BVA	F-28	IB del.		I-TIDA	F-28	IH
28 APR	G-AWWX	BAC-111	CA	02 MAY	I-DABT	S-210	MQ
01 MAY	D-AMIE	BAC-111	DV		EC-ARS	CV-440	LAGE

LFPB / LBG Paris-Le Bourget

(J. P. Berrehouc)

22 MAR	G-ANBL	BR-102	BY	01 MAY	PH-MAT	F-28	MP
	OY-SAZ	S-210	NB		YU-AFF	DC-6	JP
29 MAR	I-TIVU	Herald	IH	07 MAY	N-5615	CV-99CA	KV
11 APR	HB-IMM	CV-640	VS		D-BAKI	F-27	LT
12 APR	PH-MAL	CV-640	MP	10 MAY	336	Transall	SAAF
	G-ALZO	AS-57	DA	16 MAY	PH-TRY	S-210	HV
18 APR	N4863T	DC-86	TV		N800BF	DC-8	KS
28 APR	G-AXYD	BAC-111	CA		LZ-TUF	TU-134	LZ
	OY-APA	F-27	DM	18 MAY	YR-AMP	AN-24	RO

LFPO / ORY Paris-Orly

(J. P. Berrehouc)

12 APR	F-BPVA	B-747	AF	17 MAY	N93104	B-747	TW
	G-APMD	Comet 4B	BE	Airtours	CP86683	IL-62	SU
17 MAY	N9232R	C-130	SJ	18 MAY	OK-YBB	IL-62	OK

LFSE / BSL Basel

(Wilhelm Hell)

17 MAY	G-ATMF	DC-7C/F	TO	17 MAY	G-APNZ	BR-314	CA
	VR-BCW/X/Z	DC-7	ARCO Bermuda		TF-OAA/B	DC-6	Fragtflug

LOWW / VIE Wien

(Frank Ebeling)

30 APR	G-ARDN	Comet 4	DA	02 MAY	LN-SUB	DC-6B	BU
	G-APYC	Comet 4B	CW		F-BOEV	DC-6B	UO
	G-ARJN	Comet 4B	BE	Airtours	F-BRID	DC-6A/B	UO
	G-AVYB/E	HS-121	CW		F-BGNG	L-1049	CATAIR
	G-AXCP	BAC-111	DA		EC-BFJ	BR-312	JA
	G-AWWY	BAC-111	CA		HB-IMM	CV-640	VS
	G-AOVI/L	BR-312	OM		HB-AAU	F-27	BB
	G-APNA	BR-317	DI	05 MAY	N375WA	B-707	WO
	G-AVRM	B-737	BY		OY-STR	DC-6B	NB
	PI-C829	DC 86	PR		D-ABOW	DC-4	DZ
	SP-LTN	AN-24	LO		CP42465	TU-104	SU

LSZH / ZRH Zürich

(Wilhelm Hell)

16 MAY	YU-AHL	DC-9	JU	18 MAY	OY-STB	S-210	NB
	G-AWYS	BAC-111	SR		D-ALAS	BAC-111	DR
	HB-ILR	VC-8	VS		HB-ICN	S-210	VS
	PH-MAO	DC-9	MP		HB-ILDN	DC-9	BB
	EC-BTE	CV-990 A	RX		G-ANBE	BR-102	BY
17 MAY	I-DIMU	DC-6A	MQ		CP42474	TU-104	SU
	5Y-ALP	BR-314	QS		OK-PAE	IL-18	OK

OPKC / KHI Karachi

(Manfred Kaffine)

16 APR	AP-ATM	HS-121	PK	16 APR	5X-UVA	VC-10	EC
--------	--------	--------	----	--------	--------	-------	----

RCTP / TPE Taipei

(Manfred Kaffine)

07 APR	JAB041	DC-86	JL	07 APR	B-1815	DC-4	China AL
	B-1820	B-727	China AL		B-2011	Herald	Far Eastern AL
	B-158	YS-11	China AL		B-3001	VC-8	Winner AW

RJOA / HIJ Hiroshima

(Susumu H. Kuwabara)

18 APR	JA8693	YS-11A	NH	01 MAY	JA8612	YS-11-100	NAMC
	JA8763	YS-11A	Toa AW		JA8617	F-27	NH