

airborne



1969

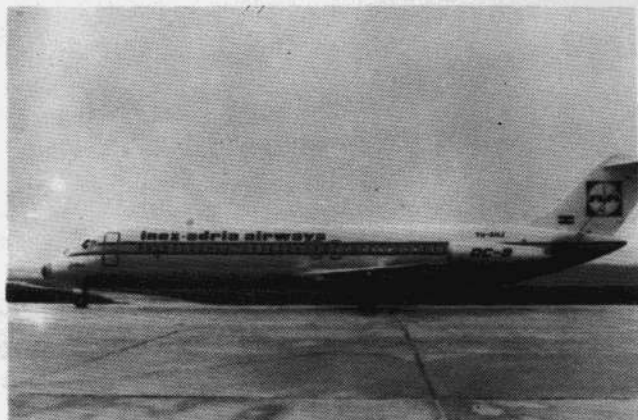
5

das magazin für luftfahrtfreunde und spotters

1 DM



D-AMOR DC-9-15 c/n 45787
Germanair ex HB-IFE /SR
FRA 040569 /gst



YU-AHJ DC-9-32 c/n 47239
Adria Airways ex I-DIZE
FRA 030569 /gst



EC-BQA CV-990A c/n 301036
Iberia/Spantax ex OY-ANL
FRA 030569 /gst

airborne

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

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

Mai 1969
Heft - 5
Jahr - 4

Lieber Leser!

Wenn auch Unternehmenszusammenschlüsse heute an die Tagesordnung gehören, so erregen Konzentrationen auf europäischer Ebene doch noch einiges Aufsehen. Der Akzent liegt hier auf "europäische", denn das trifft auf die neugegründete Zentralgesellschaft VFW-Fokker GmbH ohne weiteres zu. Für die Fachwelt kam der Zusammenschluß nicht vollkommen unerwartet. Auch wir berichteten im März-Heft von Verhandlungen zwischen den Vereinigten Flugtechnischen Werken in Bremen und Fokker in Amsterdam.

Die beiden Flugzeughersteller werden jetzt als hundertprozentige Töchter der Zentralgesellschaft geführt. Zusammen mit den französischen Flugzeugwerken Marcel Dassault ist die neue Firma zu je 50 Prozent an der belgischen SABCA beteiligt. Das Kapital der VFW-Fokker GmbH soll mehr als 100 Mio. D-Mark betragen.

Das Herstellprogramm der deutsch-holländischen Firma verspricht viel Erfolg. Während die Produktion des Kassenschlagers Friendship weiterläuft, scheint jetzt auch die F-28 Fellowship auf dem internationalen Markt Fuß zu fassen. Das Projekt VFW 614 ist ebenfalls aussichtsreich. Erste Optionen von den Luftverkehrsunternehmen General Air, Sterling als Erstkunde, Bavaria, Transportes Aereos de Buenos Aires und Filipinas Orient Airways liegen bereits vor. Mit weiteren Optionen besonders aus Entwicklungsländern wird gerechnet. Technische Einzelheiten über den Jet-Bus aus Bremen erfahren Sie in diesem Heft.

Auf eingehende Stellungnahmen und entsprechende Reaktionen der Fachwelt, die zweifellos während des Aero-Salons in Paris zu erwarten sind, mag man gespannt sein.

Ihre Redaktion

VFW 614

Bei der Vereinigte Flugtechnische Werke GmbH in Bremen ist die Produktion der Prototypen des ersten deutschen Strahlverkehrsflugzeuges, der VFW-614, angelaufen.

Dieser Jet-Bus befördert bis zu 44 Passagiere über kurze Strecken im Regional- oder Zubringerluftverkehr. Durch jahrelange sorgfältige Marktuntersuchungen und durch eine Vielzahl von Studien über regionale Luftverkehrsgesellschaften in allen Teilen der Welt wurden die Anforderungen ermittelt, die in den siebziger Jahren an ein strahlgetriebenes Kurzstreckenflugzeug gestellt werden. Die weitgehende Berücksichtigung der Wünsche zukünftiger Kunden, verbunden mit moderner Technologie, machen die VFW-614 zu einem der bemerkenswertesten Flugzeuge dieser Größenordnung. Ihre charakteristischen Auslegungsmerkmale sind:

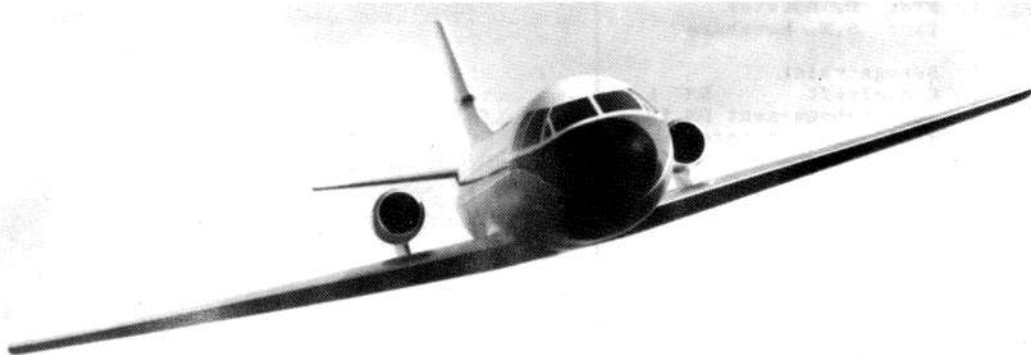
- a) Kurze Start- und Landestrecken
- b) Einsatzfähigkeit von provisorischen Startplätzen
- c) Kurze Bodenzeiten
- d) Hohe jährliche Nutzung
- e) Geringe kostendeckende Passagierzahl
- f) Wirtschaftlicher Einsatz oberhalb Streckenlängen von 100 km

Von entscheidender Bedeutung für die Realisierung dieser Forderungen ist das für die VFW-614 "maßgeschneiderte" Triebwerk M45H, das die Bristol Engine Division von Rolls-Royce zusammen mit SNECMA Frankreich entwickelt. Mit dem M45H wird eine neue Triebwerksgeneration eingeführt, die sich durch folgende besondere Merkmale auszeichnet:

- a) Geringer Kraftstoffverbrauch
- b) Geringes Baugewicht
- c) Niedriger Geräuschpegel
- d) Niedrige Wartungskosten
- e) Hoher Verhältnis von Start- und Reiseschub

Als ein echtes europäisches Gemeinschaftsprojekt wird es in den siebziger Jahren auf Kurzstrecken und im Zubringer-Luftverkehr in vielen Teilen der Welt als schneller und zuverlässiger Repräsentant erfolgreichen europäischen Teamworks gelten.

Unter Federführung der Vereinigte Flugtechnische Werke GmbH entsteht das Projekt VFW-614 in Zusammenarbeit mit mehreren bekannten europäischen Firmen. Aus der Messerschmitt-Bölkow GmbH zeichnet die Siebel-ATG verantwortlich für das Rumpheck mit Leitwerk (12,6%). Die Königlich Niederländische Flugzeugfabrik Fokker in Amsterdam konstruiert und fertigt die Außenflügel mit den Triebwerksstielen (20,2%).



Das belgische Unternehmen SABCA in Brüssel beteiligt sich mit der Entwicklung und Fertigung der beweglichen Teile des Aussenflügels, wie Landeklappen, Querruder und Spoiler (8%). Entwicklung und Fertigung des Triebwerks M45H liegen bei Rolls-Royce und SNECMA. Short Brothers & Harland in Belfast konstruieren und fertigen die Triebwerksgondeln (6,4%). Das Triebwerk wird gemeinsam mit seinen Hilfsgeräten und der Gondel als komplettes Powerplant von Rolls-Royce an VFW geliefert. Die Vereinigte Flugtechnische Werke GmbH konstruieren und fertigen den Rumpfbau, den Mittelrumpf mit integriertem Flügelkasten und übernimmt die Endmontage im Werk Bremen (53%).

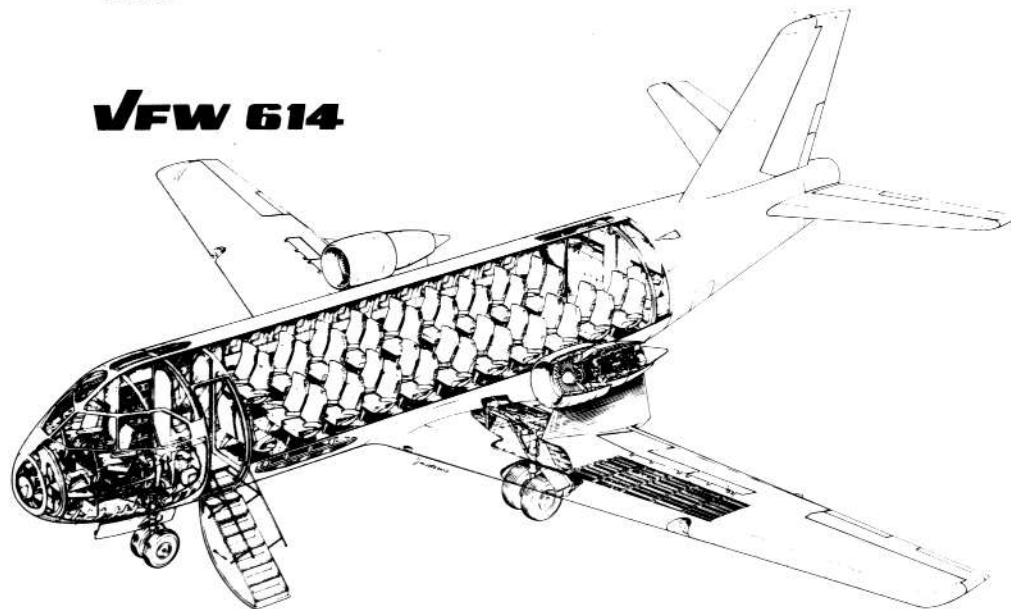
Das auffallende äußere Merkmal der VFW-614, das diesem Flugzeug sein typisches Gesicht gibt, ist die Anordnung der beiden Triebwerke auf dem Flügel. Diese unkonventionelle Triebwerkslage, die aufgrund einer ganzen Reihe wesentlicher Vorteile für diese Flugzeugkategorie gewählt wurde, wird selbstverständlich eine Reihe von speziellen Fragen auf, die einer gründlichen theoretischen Untersuchung u. experimentellen Überprüfung bedürfen.

Technische Daten:

Länge über alles	21,18 m
Spannweite	21,50 m
Höhe über alles	8,60 m
Kabinenlänge	11,21 m
Max. Passagiersitze ..	44
Startstrecke	870 m
Landestrecke	653 m
Reisegeschwindigkeit ..	735 kmh
Triebwerke	2 RR/SNECMA M45H
Schub	3496 kp

Im Oktober 1966 wurden im Windkanal des Eidgenössischen Flugzeugwerkes Emmen (Schweiz) die Messungen im Langsamflug-Geschwindigkeitsbereich an einem außergewöhnlich großen Modell im Maßstab 1:5 (ca. 4x4 m) begonnen. Parallel dazu liefen die Hochgeschwindigkeitsmessungen im Windkanal der ARA in Bedford an mit einem kleineren Modell im Maßstab 1:14. Jetzt haben die Struktur-Versuche in der VFW-Versuchsanstalt Lemwerder begonnen, die die theoretischen Untersuchungen über die Haltbarkeit und Zuverlässigkeit der Flugzeugzelle experimentell bestätigen und ergänzen sollen. Um für die Zukunft gerüstet zu sein, laufen die Produktionsvorbereitungen auf Hochtouren.

VFW 614



ATLANTIS

Das Luftverkehrsunternehmen ATLANTIS entwickelte sich aus der am 20. Juli 1965 gegründeten "Nordseeflug Sylter Lufttransport". Das Unternehmen erhielt am 13. Februar 1967 die erforderliche Genehmigung des Bundesministers für Verkehr. Der dänische Reeder Rasmussen war Geschäftsführer und Mitgesellschafter. Die Nordseeflug war im Besitz einer Douglas DC-3 (D-CNSF). Sie beförderte hauptsächlich Passagiere von westdeutschen Flughäfen nach Westerland auf der Nordseeinsel Sylt. Dort hatte sie auch ihren Sitz. Die Technische Basis war auf dem Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel. Nach einiger Zeit stellte sich jedoch heraus, daß sich die in diesen Verkehr nach Sylt gesetzten Erwartungen nicht erfüllten, so daß das Unternehmen nach einer anderen wirtschaftlichen und technischen Konzeption suchte.

Zu dieser Zeit, nämlich im Dezember 1967, verkauften die Gesellschafter der Südflug ihre Anteile an die Deutsche Lufthansa AG, so daß die beiden größten Chartergesellschaften in der Bundesrepublik, Condor und Südflug, im Machtbereich der Lufthansa waren.

Schon im Dezember-Heft 1967, kündigte die "a i r b o r n e" das Verschwinden der legendären Südflug an und mahnte vor der Entwicklung zu einer einzigen großen deutschen Chartergesellschaft unter der Kontrolle einer IATA-Airline.

Als diese Entwicklung eintrat, entschlossen sich die jetzigen Vorstandsmitglieder der ATLANTIS, Kaufmann Tilman J. Uhlig und Flugkapitän Werner Will, zum Aufbau eines neuen deutschen Luftverkehrsunternehmens. Sie ergriffen daher die Initiative zur Gründung einer neuen Chartergesellschaft bzw. zur Übernahme eines bereits bestehenden Unternehmens. Gemeinsam mit dem bisherigen geschäftsführenden Gesellschafter der Nordseeflug und unter der Leitung der beiden Initiatoren wurde die Gesellschaft mit weiterem Kapital ausgestattet und zu einem modernen Luftverkehrsunternehmen aufgebaut. Der Sitz der Gesellschaft wurde nach Stuttgart verlegt, die DC-3 ausser Dienst gestellt und eine DC-7C der SAS erworben. Dies sollte jedoch nur die Anfangsphase sein. Die Gesellschafter waren sich darüber im klaren, daß ein erfolgreicher Aufbau des Unternehmens entscheidend von vier Faktoren abhängen würde.

Erstens, die Aufnahme des Verkehrs mit Düsenflugzeugen modernsten Typs innerhalb verhältnismäßig kurzer Zeit.
Zweitens, die Ausstattung des Unternehmens mit einem starken, möglichst auf breiter Grundlage stehendem Kapital, das überwiegend in deutschen Händen liegen muß.
Drittens, die Genehmigung der insbesondere für den Nordatlantikverkehr erforderlichen Verkehrsrechte seitens der deutschen und amerikanischen Regierung, verbunden mit der Erweiterung der bestehenden Lizenz für den Betrieb von größeren und leistungsfähigeren Flugzeugen und 'last not least' die Beschaffung der erforderlichen Aufträge zum gewinnbringenden Einsatz der Flugzeugflotte.

Nachdem dieses Konzept des Unternehmens und die Maßnahmen zu seiner Verwirklichung festlagen, beschloß man in der außerordentlichen Gesellschafterversammlung vom 22.4.68, dem Unternehmen den neuen Namen "Luftverkehrsunternehmen ATLANTIS GmbH" zu geben und es baldmöglichst in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln.

Im März 1968 traf die DC-7C für 104 Passagiere in Deutschland ein, sie wurde in Düsseldorf stationiert. Dieses Flugzeug hatte im Liniendienst der SAS den Langstreckenrekord für Propellerflugzeuge



im Nonstop-Flug von Los Angeles nach Kopenhagen aufgestellt und ist als erstes Linienflugzeug über die Polroute nach Tokio geflogen. Bei SAS trug es das Kennzeichen LN-MOE und wurde in Deutschland als D-ABYF zugelassen. Am 5. April 1968 stellte das BVM der Gesellschaft die erweiterte Lizenz für den Betrieb einer DC-7C für den ausserplanmäßigen kommerziellen Luftverkehr zur Beförderung von Personen und Fracht aus, ohne jegliche Beschränkung des Verkehrsbereiches in bezug auf das geographische Gebiet. Ein Tag später flog die DC-7C nach Madrid. Sie blieb bis Ende März 1969 im Dienst der ATLANTIS und wurde vornehmlich im Gasterbeiterverkehr nach Istanbul, Ankara, Saloniki, Barcelona und Madrid eingesetzt. Am 21.3.69 wurde die D-ABYF nach Kopenhagen geflogen u. der SAS zurückgegeben.



Inzwischen hatte die ATLANTIS, im November 1968, ihre erste DC-8-33 erhalten. Es handelte sich um die D-ADIR, die bislang im Dienste der nun aufgelösten Südflug stand. Der Start wurde mit einem drei Wochen langen Flug Rund-um-die-Welt mit Touristen der Touropa/Scharnow gegeben. Anschließend wurde die DC-8 im Charterverkehr über den Nordatlantik eingesetzt, hauptsächlich auf den Strecken Frankfurt-New York und Frankfurt-Los Angeles mit Zwischenlandung in Ottawa. Ein großer Teil des Personals der Südflug konnte für das neue Unternehmen gewonnen werden. ATLANTIS ist ein junges, jedoch nicht unerfahrenes Unternehmen. Eine weitere Verbindung zu der aufgelösten Südflug ergab sich noch mit der Übernahme der zweiten DC-8-33 D-ADIM im April 1969, die auch zu der ehemaligen Flotte der Südflug gehört hatte und im Winter 1968/69 für die Condor geflogen war.

Die DC-8 D-ADIM wurde sofort nach der Übernahme in den Farben der ATLANTIS bemalt. Eine sehr aktuelle und attraktive Bemalung aus einer glücklichen Mischung von pastellrot und orange-gelb.

Inzwischen ist die Verwaltung nach Frankfurt verlegt worden und die Firma in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden.

Noch in diesem Jahr wird die ATLANTIS eine DC-9-30 erhalten, mit der sie auf den europäischen Strecken konkurrenzfähiger sein wird. Den Jumbo-Jets wird man die 'stretched' DC-8 gegenüber stellen. Die erste DC-8-63CF wird im Mai 1970 geliefert. Bis dahin hofft die ATLANTIS, ebenfalls in den Besitz einer Lizenz zur Beförderung von Fracht über den Nordatlantik zu gelangen.

j j h

Eine Kette ohne Ende

Die Flugtarifwelle rollt. Gerade im letzten Heft haben wir unter der Überschrift "Günstig wie nie zuvor" die Tarifsituation im Nordatlantikverkehr geschildert, schon erreicht uns eine weitere Meldung des Lufthansa-Pressedienstes zum Thema Flugpreise.

"Mit Beginn des diesjährigen Sommerflugplans werden im europäischen Luftverkehr einige Tarifkorrekturen in Kraft treten. Die in Europa tätigen Fluggesellschaften haben in gemeinsamen Verhandlungen Tarife erarbeitet, die sie im grenzüberschreitenden Europa-Verkehr ab 1. April 1969 anzuwenden beabsichtigen. Die Veränderungen sehen den Wegfall der bisher gewährten Rückflugermäßigung von 5% bei den regulären Tarifen beider Beförderungsklassen vor. Darüber hinaus sahen sich die Gesellschaften wegen der im Kurzstreckenverkehr ungünstigen Kostenersparnislage veranlaßt, die Einfachtarife für kürzere Strecken anzuheben..."

Wie üblich spricht man von "Tarifkorrekturen". Das Kind beim Namen zu nennen fällt schwer, besonders, wenn es sich um massive Flugpreiserhöhungen handelt. Manch ein kritischer Leser wird diese Nachricht nicht ohne inneren Groll aufnehmen, zumal er so wieso die Argumentation mißbilligt.

Wer hinfliegt, will auch zurück. Das nimmt man normalerweise an. Die IATA-Gesellschaften denken anders. Sie stützen ihre neueste Werbung auf den One Way, weil der Round Trip -der Verdacht liegt nahe - nicht attraktiv genug ist. Vielleicht soll aber auch der Fluggast dort bleiben, wo das Flugzeug ihn hingebracht hat, oder f. die Rückreise ein anderes Verkehrsmittel benutzen? Jedenfalls übertreffen die Preissteigerungen durchweg 10%. Wir errechneten für die Strecke Frankfurt-Wien-Frankfurt eine Erhöhung um 14,4% (DM 42.-) gegenüber 8,4% beim One Way, während für Paris 29.- DM (11,2%) und für London DM 39.- (10,7%) zusätzlich gezahlt werden müssen.

Höhere Preise bedeuten aber noch lange keinen besseren Service. Im Gegenteil, der Dienst am Kunden auf kürzeren Flügen wird mehr und mehr abgebaut und entfällt bereits auf einzelnen Strecken ganz. Das alles geschieht im gegenseitigen Einverständnis, wie auch der Widerspruch bei den Flugpreiserhöhungen nicht allzu groß gewesen sein dürfte.

Die Luftverkehrsgesellschaften konzentrieren sich jetzt offenbar verstärkt auf den Bodenservice. TWA erkannte sehr richtig: "Wenn alle Gesellschaften Düsenmaschinen einsetzen, so liegt der einzige Unterschied im Service. TWA belohnt die Kundendienstanstrengungen der Mitarbeiter in diesem Jahr mit einer Gesamtprämie von vier Millionen Mark". Was die verkürzten Check-in-Zeiten betrifft, beißt sich die Katze in den eigenen Schwanz. Da die Fluggäste die Vorzüge der beschleunigten Abfertigung voll ausnutzen wollen, erscheinen sie alle erst in den letzten Minuten an den Schaltern. Auf diese Weise entstehen die überaus geschätzten Warteschlangen und Verspätungen.

Ob der neu auflebende Service Grund für eine "Tarifkorrektur" sein wird, weiß niemand. Aber alle Anzeichen deuten darauf hin, daß die weggefallenen Fluggastgebühren nicht in die Preiserhöhungen einkalkuliert wurden. Anstelle der Fluggäste müssen die Luftverkehrsgesellschaften zahlen - ein untragbarer Zustand.

w v b

Hiroshima Airport

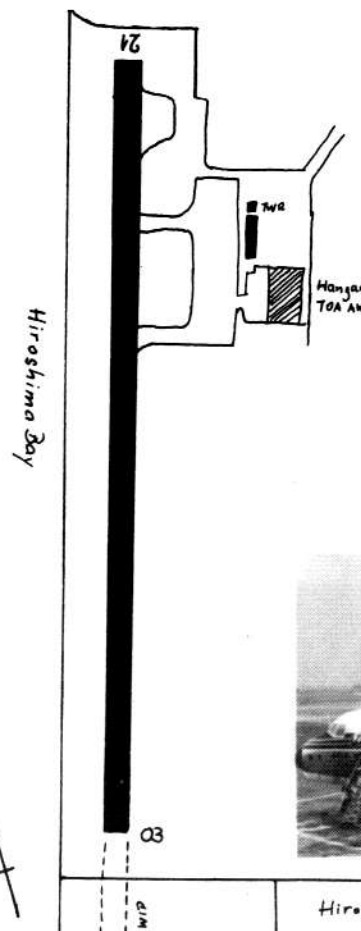
=by Susumu H. Kuwabara=

Der Flughafen Hiroshima wurde 1961 als ein typischer japanischer Lokalflyer gebaut. Entsprechend der Kategorie 2-F erhielt der Platz eine Startbahn von 1200 m Länge und 30 m Breite mit NDB, A/G und gewöhnlichen Beleuchtungsvorrichtungen.

Gegenwärtig führt All Nippon Airways 5 tägliche Flüge mit F27 nach Tokyo durch. Ferner verkehren die F-27 zweimal täglich zwischen Hiroshima und Okayama. Schließlich bedient die in Hiroshima beheimatete Toa Air Ways mit ihren YS-11 dreimal Osaka und einmal am Tag Fukuoka.

Auch der Verkehr zwischen den kleineren japanischen Flughäfen nimmt ständig zu, so daß größere und schnellere Flugzeuge erforderlich werden. Deshalb schuf das Verkehrsministerium einen Investitionsplan, nach dem die kleineren Plätze gefördert werden sollen.

Für Hiroshima sieht der Plan vor, den Flughafen noch vor 1971 in die Kategorie 2-C einzustufen. Die Startbahn wird auf 1800x45 m ausgebaut und mit Radarhilfen ausgerüstet. So rechnet man damit, daß All Nippon Airways dann Boeing 737 oder 727 auf der Strecke Tokyo - Hiroshima einsetzt.



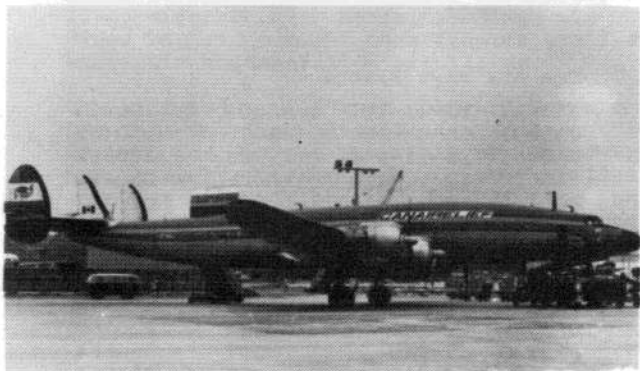
Toa Air Ways Fleet:

JA8639	YS-11-101	c/n2004	dd	100465
JA8641	YS-11-101	2005		190465
JA8666	YS-11-114	2028		280966
JA8672	YS-11-129	2036		050468
JA8678	YS-11-114	2038		050767
JA8684	YS-11-128	2045		061168
JA8686	YS-11-117	2031		150868
JA5113	CV-240	085		161162
JA5118	CV-240	095		120963
JA5126	CV-240	094		220264
JA5130	CV-240	097		250664
JA5131	CV-240	096		281064
JA6152	DH-114-1B/TAW	036		250154
JA6157	DH-114-1B/TAW	029		311060
JA6162	DH-114-1B/TAW	016		281061
JA6151	DH-114-1B	14024		041153
JA6153	DH-114-1B	14037		020354
JA6156	DH-114-1B	14020		311060
JA6163	DH-114-1B	14018		281061





N7951S L.382 c/n ?
Southern Air
FRA 010469 /gst



CF-NAJ L.1649H c/n 4828
Canair ex Nordair
FRA 270269 /gst



OO-CBU DC-3 c/n 25799
Delta Air Tr. ex SN
AMS 060469 /jjh



AER LINGUS Am 2. April wurde ihre erste B-737-248 nach Dublin überführt. Es handelt sich um die erste 737 in Europa die mit Verbesserungen an Tragflächen und Schubumkehr versehen ist.

ADRIA übernahm am 25.4. in Long Beach die erste von zwei DC-9-30. Die zweite Maschine wird Anfang 1970 folgen.

AIR JAMAICA bestellte zwei von 50 für Air Holdings London bestimmte Lockheed L-1011 TriStars.

AIR MELITA Achtzehn Piloten dieser neuen Fluggesellschaft befinden sich gegenwärtig bei BRITANNIA in der Umschulung auf B-737-200. Es wird ferner gemeldet, daß sich ihre künftigen Stewardessen bei TWA in der Ausbildung befinden.

ANATOLIAN ist der Name einer neuen Chartergesellschaft, die in der Türkei gegründet wurde. Die Verhandlungen zur Lieferung von drei BAC One-Eleven-500 verliefen bisher zufriedenstellend. Es besteht ferner die Möglichkeit, daß BAC bis zur Lieferung der eigenen Maschinen eine BAC-111 der kleineren Version zur Verfügung stellt.

AUTAIR bestellte zwei weitere BAC-111-500. Die insgesamt sieben Flugzeuge dieses Typs werden bis zur Urlaubssaison 1970 in Dienst gestellt. Gegenwärtig verkehrt AUTAIR jedoch noch mit fünf BAC-111 der Serie 400.

BRITANNIA Ihre dritte B-737-204 (G-AVRN) die am 9. April via Goose-Bay überführt wurde, trägt die im letzten Heft beschriebenen Modifikationen.

CALEDONIAN hat beim CAB gegen die Betriebserlaubnis von TRADEWINDS protestiert. Diese Fluggesellschaft, die sämtliche CL-44 der TRANSGLOBE übernommen hat, befindet sich angeblich fast ausschließlich unter SEABOARD WORLD Kontrolle. CALEDONIAN sucht gegenwärtig Boeing B-727 Besatzungen!

CATHAY PACIFIC erhält in Kürze eine sechste CV-880M und plant noch einige der von JAL zum Verkauf angebotenen Flugzeuge dieses Typs zu erwerben. Die CV-880M sollen bis 1974/75 im Einsatz bleiben.

CHANNEL schloß einen Chartervertrag über 5 Millionen Pfund mit Lyon Tours für die Jahre 1970, 1971 und 1972 ab. Allein 1970 sollen 120.000 Passagiere mit BAC-111, Tridents und Comets transportiert werden. Bisher waren Pläne zum Kauf von Comets durch CHANNEL nicht bekannt.

CONDOR verfügt in diesem Sommer über eine Flotte von sechs 727 und drei 737. Als Ersatz für die Ende März an ATLANTIS übergebene DC-8-33 stellt ihr die LUFTHANSA zeitweise eine 707 für Langstreckenflüge zur Verfügung. Mit der Lieferung der drei ersten 747 an LUFTHANSA wird diese wahrscheinlich eine oder zwei 707 an CONDOR abtreten können.

ETHIOPIAN Die Boeing 707C (ET-ACQ) die in Frankfurt durch einen Bombenanschlag schwer beschädigt wurde, ist von Technikern der Lufthansa und Boeing restauriert worden und konnte FRA am 30.4. wieder verlassen.

FINNAIR eröffnete am 15. Mai ihre Transatlantikdienste mit DC-8-62CF. Sechsmal in der Woche wird JFK nach Zwischenlandungen in Kopenhagen und Amsterdam angefliegen.

FOKKER meldete vor kurzem, daß die Auslieferung einer F-27-600 an Occidental of Libya Inc. bevorstehe. Diese Maschine wird in Tripolis stationiert sein und von der Ölgesellschaft hauptsächlich in der Wüste Nordafrikas eingesetzt werden.

GARUDA bestellte im Dezember 1968 sechs Fokker F-27-500. Der Auftrag wurde nun von Fokker offiziell bekannt gegeben.

GENERAL AIR wird ab November mit zwei von LUFTHANSA gekauften CV-440 auf den Strecken Hamburg-Hannover und Hamburg-Bremen verkehren. In diesem Sommer wird die Flotte bereits durch eine dritte Twin Otter erweitert.

GERMANAIR Am 30. April wurde ihre erste DC-9-15 auf den Namen "Lovebird" getauft. Nach einem Demonstrationsflug nach Stuttgart führte ihr erste Revenueflug nach München und Athen. Bei Douglas wurden zwei weitere DC-9-33RC in Auftrag gegeben. Diese Maschinen sollen 1970 neben IT-Flügen auch sämtliche Frachtflüge der TRANS-PORTFLUG übernehmen.

IBERIA fliegt mit einer CV-990A der SPANTAX, erstmals in voller IBERIA-Bemalung, täglich zwischen Malaga-Madrid und Frankfurt.

ITAVIA In den frühen Morgenstunden des 16. Aprils überführte eine Crew der ITAVIA die ihr von Fokker zur Verfügung gestellte F-28 von Amsterdam nach Rom-Ciampino. Es handelt sich um die PH-MOL die vor kurzem eine erfolgreiche Tournee nach Australien und der Südsee unternommen hatte. Dieses Flugzeug soll nach Auslieferung der zwei bestellten F-28 wieder an Fokker zurückgegeben werden. Nun befinden sich fünf Fellowships bei drei Airlines in Dienst.

L T U stellte vor kurzem ihre beiden F-28 sowie eine zweite Nord-262, mit der planmäßige Flüge zwischen Saarbrücken und München aufgenommen wurden, in Dienst.

PANAIR unter diesem Namen wird nun die von Paneuropa-Reisen bestellte BAC-111-500 ab Mitte Mai fliegen. Zuerst sollte die One-Eleven in den Farben der ATLANTIS operieren. Nachdem unlösbare Probleme mit der Bereederung durch ATLANTIS auftauchten, entschied man sich, eine eigene Fluggesellschaft mit dem Namen GERMANIA zu gründen. Gegen diesen Namen wurden jedoch Einwände erhoben, so daß er zuletzt auf PANAIR umgeändert werden musste.

STERLING die seit Mai 1968 eine F-27-500 einsetzt, bestellte nun ein zweites Flugzeug dieses Musters. Als Auslieferungstermin wird März 1970 genannt.

VARIG erhöhte das Platzangebot um rund 50% auf der Europa-Südamerika Strecke. Neben zehn Passagierkursen verkehrt jeden Sonntag ein 12-Palettenfrachter zwischen London-Lissabon-Rio-Sao Paulo und Buenos Aires. Mit 84 Flugzeugen werden 106 Ziele in drei Kontinenten angefliegen.

VFW verzeichnete bis jetzt zehn Bestellungen/Optionen für ihre zweistrahlige VFW 614. Sterling 5, Bavaria 3 und Filipinas Orient 2.

ROYAL AIR MAROC bestellte eine Boeing 727 zur Lieferung im Frühjahr 1970.

Boeing Jetliner Chronology - 2 -

26 OCT 62 -- Boeing 707 and 720 jetliners mark fourth anniversary in airline service; more than 30 million passengers carried.

27 NOV 62 -- First 727 rolled out.

09 FEB 63 -- 727 first flight.

11 APR 63 -- 1,000th Boeing jet airplane (military and commercial) completed.

19 MAY 63 -- VC-137C makes Washington, D. C.-Moscow record flight--8 hours, 38 minutes, 42 seconds.

29 OCT 63 -- First 727 delivered to United Air Lines under provisional FAA certificate, one month ahead of schedule.

03 NOV 63 -- World-touring Boeing 727 completes 76,000-mile (121,000 km) demonstration trip, stops at 44 cities in 26 countries.

FEB 64 -- Eastern Air Lines and United Air Lines start regular 727 service.

MAY 64 -- Boeing 727 completes 14,000-mile (22,000 km) U.S. and Latin American demonstration tour. First jet to operate from 13,358-foot-high airport at La Paz, Bolivia.

22 JUL 64 -- Boeing announces 727C convertible cargo-passenger jet. Northwest Airlines places initial order.

15 JAN 65 -- 500th Boeing jetliner, a 707-320B, delivered to TWA.

22 FEB 65 -- Boeing announces the short-range 737 twinjet. Deutsche Lufthansa of Germany orders 21.

05 APR 65 -- United Air Lines places first order for 737-200s.

22 SEP 65 -- Sales of Boeing jetliners reach the 1,000 mark as Trans World Airlines orders 23.

13 APR 66 -- Boeing announces the 747 program and Pan American World Airways announces an order for 25.

28 JUN 66 -- Air France announces the purchase of four 727-200s, first sale of this high-capacity jetliner to an European carrier.

25 JUL 66 -- Boeing announces 747 program go-ahead and that the airplane will be built near Everett, north of Seattle, in an entirely new manufacturing complex which includes the world's largest structure under one roof.

17 JAN 67 -- The first Boeing 737 christened during ceremonies at new final assembly building in Seattle.

25 MAR 67 -- Company steps up projected manufacturing rate of 747s to 8 1/2 airplanes a month--one each 2 1/2 working days.

NEWS . REG . NEWS

CHINA AIRLINES	B-1822	B-727-109C	20111	dd280269
AIR CANADA	CF-THK	Viscount 757	271	wo070469
WARDAIR	CF-ZYP	B-707-396C	20043	dd 0369
GERMANAIR	D-AMOR	DC-9-15	45787	ex HB-IFE "Lovebird"
L T U	D-CIFG	Nord N-262	054	dd280369
LUFTHANSA	D-ABER	B-737-130	19028	"Goslar"
	D-ABEU	B-737-130	19031	"Heilbronn"
	D-ABEY	B-737-130	19794	"Worms" dd060269
MERCEDES BENZ AG	D-CAMB	HS-125	25157	is
T A E	EC-BOZ	DC-7C/P	45467	dd 0768
AER LINGUS	EI-ASO	B-707-349C	19354	ex N324F of FT
	EI-ASA	B-737-248	19424	dd020469
AIR FRANCE	F-BOJE	B-727-228	19861	dd280169
	F-BOJF	B-727-228	19862	dd060269
	F-BPJK	B-727-228	19863	dd190269
	F-BPJH	B-727-228	19864	dd280269
BRITANNIA AW	G-AVRN	B-737-204	19711	dd08/090469
B U A	G-AWYR	BAC-111-501EX	174	ff250369
CALEDONIAN	G-AWWX	BAC-111-509EW	184	dd290369
	G-AWWY	BAC-111-509EW	185	dd310369
DAN-AIR	G-AXCK	BAC-111-401AK	087	ex N5041 of American
	G-AXCP	BAC-111-401AK	090	ex N5044 of American
TELLAIR	G-ARKA	Britannia 32413516		dd260369
	G-ARKB	Britannia 32413517		dd010569
S A T A	HB-ILP	Viscount 803	177	ex EI-AOE lsd fr EI
MOHAWK	N1128J	BAC-111-204AF	181	ff100169
PAN AM	N884PA	B-707-321B	20023	dd080169
	N885PA	B-707-321B	20024	dd140169
	N886PA	B-707-321B	20025	dd240169
	N887PA	B-707-321B	20026	dd310169
	N890PA	B-707-321B	20027	dd060269
	N891PA	B-707-321B	20028	dd060269
	N892PA	B-707-321B	20029	dd040369
	N893PA	B-707-321B	20030	dd110369
T W A	N-8730	B-707-331B	20059	dd150169
	N-8731	B-707-331B	20060	dd030369
	N-8732	B-707-331B	20061	dd070369
A U A	OE-LBA	B-707-329	18374	ex 00-SJF for SN
FINNAIR	OH-LPR	DC-8-62CF	46013	dd080269
	OH-LFS	DC-8-62CF	46043	dd230369
C S A	OK-MCJ	IL-14	805120	wo111068
STERLING	OY-STH	Caravelle 10B	262	dd040469
TRANSAVIA	PH-TRN	Caravelle 3	191	ex OY-KRG of SAS
VARIG	PP-VJY	B-707-345C	19840	ex N7321S of SB
	PP-VJZ	B-707-345C	19841	ex N7322S of SB
LINJEFLYG	SE-BSO	CV-440	351	ex SAS
L O T	SP-LT	AN-24		wo020469
OLYMPIC	SX-CBB	B-727-284	20004	dd160169
	SX-CBC	B-727-284	20005	dd070269
	SX-CBD	B-727-284	20006	dd070269
	SX-DBF	B-707-384C	20036	dd230169
ADRIA	YU-AHJ	DC-9-32	47239	is 0569
J A T	YU-ADP	CV-340	211	ex D-ACIG of LH
	YU-ADR	CV-440	448	ex D-ACYL of LH
YUGOSLAV AF	7601	Caravelle	241	
VIASA	YV-C-AVD	DC-9-32	47243	wo160369 Maracaibo
EL AL	4X-ATT	B-707-358B	20097	dd220169
AIR CONGO	9Q-CLL	F-27	10393	dd050269

AIRPORT - MOVEMENTS

EBBR / BRU Brüssel

(J.P. Berrehouc)

05 APR	G-AVKA	Boeing B-707-399C	19415	Caledonian	ex N319F
	PH-KFA	Fokker F-27-300	10159	NLM	ex C-11
	EC-BBH	Douglas DC-7	44173	Trans Europa	ex N8207H
	OE-LBA	Boeing B-707-329	18374	AUA	

EBOS / OST Oostende

(A. Doyen, I.R. Steenkiste)

17 MAR	G-AVYE	HS-121 Trident 1E	2139	Channel	
24 MAR	N9258Y	Piper Navajo		Pvt.	
28 MAR	17902	Convair C-131		USAF	
02 APR	EC-BFJ	Britannia 312	13429	Air Spain	ex G-AOVR
03 APR	G-AWXI	Viscount 814D	339	BMA	ex D-ANOL
	G-ALWF	Viscount 701	005	Cambrian	
	G-APBC	Douglas DC-3	27121	Southwest Aviation	
04 APR	OO-WTC	Jetranger		Brussels Airways	
05 APR	G-ANBF	Britannia 102	12907	Britannia Airways	
	G-ANCD	Britannia 307F	12920	Lloyd International	
	G-AXAI	ATL-98 Carvair	18342/17	BAF	new a/c
06 APR	F-BMSP	Bell 47G		Pvt.	

EDBB / THF Berlin-Tempelhof

(Michael Szymaniak)

12 MAR	XR-396	Comet 4C	6468	RAF	
17 MAR	G-AMHJ	Douglas DC-3	13468	BUIA	ex ZS-BRW
20 MAR	G-AVMU	BAC-111-510ED	148	BEA	first visit
30 MAR	G-AVMT	BAC-111-510ED	147	BEA	first visit

EDBT / TXL Berlin-Tegel

(M. Szymaniak, A. Luft)

10 MAR	G-AOVI	Britannia 312	12926	Monarch	for Modern
28 MAR	G-AWBL	BAC-111-416EK	132	Autair	
30 MAR	G-APNE	Viscount 831	403	BMA	ex JY-ADA
	G-AVYZ	BAC-111-320L	133	Laker	
31 MAR	G-ARKA	Britannia 324	13516	Tellair	ex CF-CPO
06 APR	F-BJLA	Douglas DC-8-32	45567	UTA	
16 APR	G-APDJ	Comet 4	6429	Dan-Air	
17 APR	F-BHSJ	Boeing B-707-328	17622	Air France	

EDDF / FRA Frankfurt

26 MAR	N9232R	L.382 Hercules		Southern Air	
	OO-CTL	Douglas DC-6B	43832	Sobelair	
29 MAR	PH-MAN	Douglas DC-9-33RC	47291	Martinair	
	OY-STT	Douglas DC-6B	45320	Sterling	ex SU-ANO
	CS-TBA	Boeing B-707-382B	18961	TAP	
	G-AWWD	Boeing B-707-399C	19355	Caledonian	new a/c
	G-APWD	Dart Herald 101	152	Autair	
	EC-BCI	Douglas DC-7C	44880	Trans Europa	ex N7380A
31 MAR	I-DABT	Caravelle 6N	085	SAM	
01 APR	LN-FOS	Curtiss C-46R	30254	Fred Olsen	ex 42-96592
	EC-BQA	Convair CV-990A	301036	Iberia	lsd. fr. Spantax
	N7951S	L.382 Hercules		Southern Air	
04 APR	YU-AHI	Tupolev TU-134		Aviogenex	new a/c
	CF-FAN	Boeing B-707-311C	19789	Wardair	
	G-AWWB	Canadair CL-44D-4	017	Trans Merid.London	
05 APR	D-ABAQ	Fokker F-28	11004	LTU	

FRA contd.

05 APR	YU-ADN	Convair CV-340	102	JAT	
08 APR	EC-ACE	Douglas DC-4	42952	Spantax	
09 APR	SU-AOX	Iljuschin IL-18	11005	United Arab	
10 APR	F-BHSJ	Boeing B-707-328	17622	Air France	
12 APR	EC-ATC	Convair CV-440	468	Iberia	
14 APR	D-ABAX	Fokker F-28	11006	LTU	
17 APR	EC-ARB	Douglas DC-8-52	45618	Iberia	
	EI-ALA	Boeing B-720-048	18041	Irish Intern.	for LY
	G-ATMA	Britannia 314	13428	Caledonian	
18 APR	YU-AHH	Tupolev TU-134		Aviogenex	
	D-ADIM	Douglas DC-8-33	45416	Atlantis	new colors
20 APR	G-APWF	Dart Herald 201	154	BUIA	
24 APR	LZ-BAA	Antonov AN-12	6001	Bulair	
	PH-DCD	Douglas DC-8-32	45379	Martinair	
	EI-AOG	Viscount 803	172	Aer Lingus	ex PH-VIA

EDDF / HAM Hamburg

(COINCAT HAM)

16 MAR	EC-BOZ	Douglas DC-7C/F	45467	TAE	
17 MAR	LX-LGC	Viscount 815	376	Luxair	ex AP-AJG
22 MAR	EI-AMW	Boeing B-707-348C	18737	Irish Intern.	
23 MAR	LN-SUP	Boeing B-737-205	19409	Braathens	
	VH-EBQ	Boeing B-707-338C	18953	Qantas	
24 MAR	D-ACIG	Convair CV-340	211	Lufthansa	to JAT
	HB-IMM	Convair CV-640	412	SATA	
	N207L	L.1329 Jet Star		Pvt.	
	YU-ACA	Douglas DC-3	12210	JAT	
25 MAR	G-ALZO	AS-57 Ambassador 2	5226	Dan-Air	
	HA-MAE	Iljuschin IL-14	148003029	Malev	
02 APR	G-AWXJ	BAC-111-416EK	166	Autair	lsd fr BAC
	TS-TAR	Caravelle 3	178	Tunis Air	
03 APR	EC-BQF	BAC-111-402AP	161	TAE	new a/c
	HB-IDE	Douglas DC-8-62	45919	Swissair	first visit
	O-83088	Twin Bonanza		US-ARMY	
05 APR	OY-DMT	Douglas DC-7	44136	Conair	ex CF-PWD
06 APR	G-ATVE	Viscount 812	366	Channel	ex N 254V
10 APR	N 245	Convair 240		FAA	
	OY-STF	Super Caravelle 10B	257	Sterling	new a/c
11 APR	OH-KDB	Douglas DC-6B	45501	Kar-Air	ex N 581
12 APR	PH-MAL	Convair CV-640	332	Martinair	ex HB-IMC
14 APR	G-AOGU	D.H.114 Heron 2E		Executive Air	Engineering
15 APR	YU-AHF	Caravelle 6N	218	JAT	for Adria AW
	OY-BAU	Douglas DC-6B	45198	Sterling	ex N 573
	VH-EAH	Boeing B-707-338C	19628	Qantas	

EDDL / DUS Düsseldorf

(Niggemann, Ketzler, Eggert)

18 MAR	G-AMSM	Douglas DC-3	27209	Skyways	ex KN274
25 MAR	G-AWTK	Boeing B-707-349C	18975	Caledonian	ex N 322F
26 MAR	G-AWEJ	BAC-111-413FA	115	Channel	for BUA
27 MAR	G-AVZZ	Boeing B-707-138B	17699	Laker	ex VH-EBD
28 MAR	PH-DCD	Douglas DC-8-32	45379	Martinair	
	G-APNA	Britannia 317	13425	Lloyd Intern.	
	D-CIFG	Nord N-262	054	Interregional	
29 MAR	EC-BBH	Douglas DC-7	44173	Trans Europa	ex N8207H
	F-BRID	Douglas DC-6A	44915	Trans Union	ex OO-ABE
31 MAR	I-DABT	Caravelle 6N	085	SAM	
01 APR	YR-ILI	Iljuschin IL-14	14803070	Tarom	
03 APR	PH-TRM	Caravelle 3	021	Transavia	ex D-ABAF

DUS contd.

03 APR	EI-APD	Viscount 803	174	Aer Lingus	ex PH-VIC
04 APR	CS-TBN	Boeing B-727-82QC	19597	TAP	
	G-APNF	Viscount 776	225	EKS	new colors
11 APR	G-AWWX	BAC-111-509EW	184	Caledonian	new a/c
	G-APND	Viscount 831	402	BUA	ex JY-ADB
	OH-LFR	Douglas DC-8-62CF	46013	Finair	new a/c
	OY-BAT	Douglas DC-6B	45197	Sterling	ex N572
12 APR	EI-ALA	Boeing B-720-048	18041	Irish Intern.	for LY
13 APR	YU-AHH	Tupolev TU-134		Aviogenex	new a/c
14 APR	TS-ITU	Caravelle 3	246	Tunis Air	
15 APR	OH-LSG	Super Caravelle 10B	169	Finnair	
16 APR	LN-FOM	Douglas DC-6A	45375	Fred Olsen	ex N90785
17 APR	PH-CGD	Convair CV-640	104	Martinair	ex PH-TGD
18 APR	D-ADIM	Douglas DC-8-33	45416	Atlantis	new colors

EDDM / MUC München

(COINCAT MUC)

01 APR	PH-ZAA	Fokker F-28	11004	LTU	
	PH-MAG	Douglas DC-3C	12472	Moorman Air	ex PH-ACP
	EC-BIO	Douglas DC-9-32	47090	Iberia	
02 APR	F-BHSD	Boeing B-707-328	17616	Air France	
	G-AWXJ	BAC-111-416EK	166	Autair	lsd fr BAC
	OH-KDC	Douglas DC-6B	44169	Kar-Air	ex SE-BDX
	TS-TKM	Caravelle 3	084	Tunis Air	
	PH-DCD	Douglas DC-8-32	45379	Martinair	
03 APR	G-ANBF/I/L	Britannia 102		Britannia AW	

EDDS / STR Stuttgart

(Günther Wolff)

21 MAR	HB-ILU	Douglas DC-4	27289	Balair	
12 APR	PH-MAL	Convair CV-640	332	Martinair	ex HB-IMC
	EC-ATQ	Douglas DC-7C	45162	Spantax	ex OO-CFF
	OY-BAT	Douglas DC-6B	45197	Sterling	ex N572

EHAM / AMS Amsterdam

(Editors, J.P. Berrehouc)

05 APR	PH-DSG	Douglas DC-7CF	45186	ATI	to EI-ATV
	N376WA	Boeing B-707-373C	18991	World	
06 APR	PH-DCF	Douglas DC-8-32	45381	Garuda	lsd fr KLM
	PH-DCY	Douglas DC-8-55	45765	Garuda	lsd fr Martinair
	PH-TRN	Caravelle 3	191	Transavia	ex OY-KRG
	LN-FOL	Douglas DC-6A	44907	Fred Olsen	ex N37592
07 APR	PH-TRM	Caravelle 3	021	Transavia	ex D-ABAF
	PI-C804	Douglas DC-8-53	45607	PAL	ex PH-DCR
	CF-ZYP	Boeing B-707-396C	20043	Wardair	new a/c
	PH-SAD	Fokker F-27-200	10272	KLM	
	OH-LRA	Convair CV-440	040	Finnair	

EHGG / GRQ Groningen

(J. Wolbrink / Start)

11 MAR	PH-JHG	Fokker F-28	11001	Fokker	
14 MAR	G-ANBL	Britannia 102	12913	Britannia AW	
	PH-HFB	HFB-320 Hansa Jet	1033	RLS	delivery
18 MAR	PH-DCB	Douglas DC-8-32	45377	KLM	ILS runs
	D-CERA	HFB-320 Hansa Jet	1031	HPB	
21 MAR	PI-C804	Douglas DC-8-53	45607	PAL	ILS runs
01 APR	PH-DND	Douglas DC-9-15	45721	KLM	on NLM service
02 APR	D-CERU	HFB-320 Hansa Jet	1035	HPB	
03 APR	PH-HFC	HFB-320 Hansa Jet	1035	RLS	delivery

EHRD / RTM Rotterdam

(Editors, J.P. Berrehouc)

06 APR	G-APND/E	Viscount 831	402/403	BMA	
	G-AVJL	Viscount 812	389	Channel	ex N247V
07 APR	G-ATMA	Britannia 314	13428	Caledonian	ex CF-CZX
	G-AMON	Viscount 701	027	Cambrian	
	G-AVHK	Viscount 812	359	Scottish Flyers	
	G-AVRL	Boeing B-737-204	19709	Britannia AW	

KBUF / BUF Buffalo

(Robert D. Crawford)

22 FEB	N9030U	Boeing B-737-222	19068	United	
	N7081U	Boeing B-727-022	19145	United	
	N26217	Nord N-262-A.12	024	Allegheny Lake Central	
	N6112A	L.188A Electra	1051	American AL	colors
	N-5032	BAC-111-401	074	American AL	
	N1004U	Caravelle 6N	089	United	
	N1126J	BAC-111-204	179	Mohawk	
	N-5605	Convair CV-990	301009	Modern Air	

LFPB / LBG Paris-Le Bourget

(J.P. Berrehouc)

30 MAR	N815PA	Douglas DC-8-32	45268	Air Congo	
	EI-AOG	Viscount 808	176	Aer Lingus	
	I-DIMD	Douglas DC-6B	44419	SAM	ex I-LAND
	G-ANBF	Britannia 102	12907	Britannia AW	
	G-AVYB	HS-121 Trident 1E	2136	Channel	
	OD-ADK	Douglas DC-4	42948	TMA	ex VH-ANB
	N8961T	Douglas DC-8-61F	45902	TIA	
	YU-AFC	Douglas DC-6B	43550	Adria AW	ex PH-DPH
07 APR	SE-FGA	L.188 Electra	1088	Falconair	ex N-5540
	SE-ERB	Douglas DC-7B	45087	Transair Sweden	
12 APR	XA-SIA	Douglas DC-8-51	45878	Aeronaves de Mexico	
	EC-BOZ	Douglas DC-7C/F		TAE	
	G-AVFN	Dart Herald 213	176	Itavia	ex D-BIBI
	OY-EAR	Douglas DC-6B	43836	Sterling	ex N567
13 APR	OH-KDC	Douglas DC-6B	44169	Kar-Air	ex SE-BDX
	G-ARMX/ARRW	HS-748	1538/1549	Skyways	
	EC-BFL	Britannia 313	13233	Air Spain	ex 4X-AGB
	OB-R-931	Douglas DC-8-50		Aeronaves Peruanas	
	N801SW	Douglas DC-8-55F	45692	Seaboard	
	N4902C	Douglas DC-8-31	45276	Capitol	
	G-APWG	Dart Herald 201	155	BUIA	

RJOO / OSA Osaka

(Susumu H. Kuwabara)

21 MAR	JA8327	Boeing B-727-46	20078	JAL "Kurobe"	new a/c
	JA8678	YS-11-114	2038	TAW	
	JA8684	YS-11-128	2045	TAW	
	JA8728/9	YS-11-213	2096/7	ANA	
	PI-C962	YS-11-107	2012	Philippinas Orient AW	

RJTT / TYO Tokyo

(Susumu H. Kuwabara)

19 MAR	PP-VJX	Boeing B-707-345C	19842	Varig	
	PH-TRF	Boeing B-707-355C	19664	Transavia	
	G-AOVH	Britannia 312	12925	Monarch	
21 MAR	9V-BBA	Boeing B-707-312B	19737	Malaysia Singapore AL	
	CF-CPQ	Douglas DC-8-63	45928	CPAL	
24 MAR	HL-7201	Douglas DC-9-32	45827	Korean AL	
	N974PS	Boeing B-727-14	18912	Pacific Southwest	lsd to ANA