

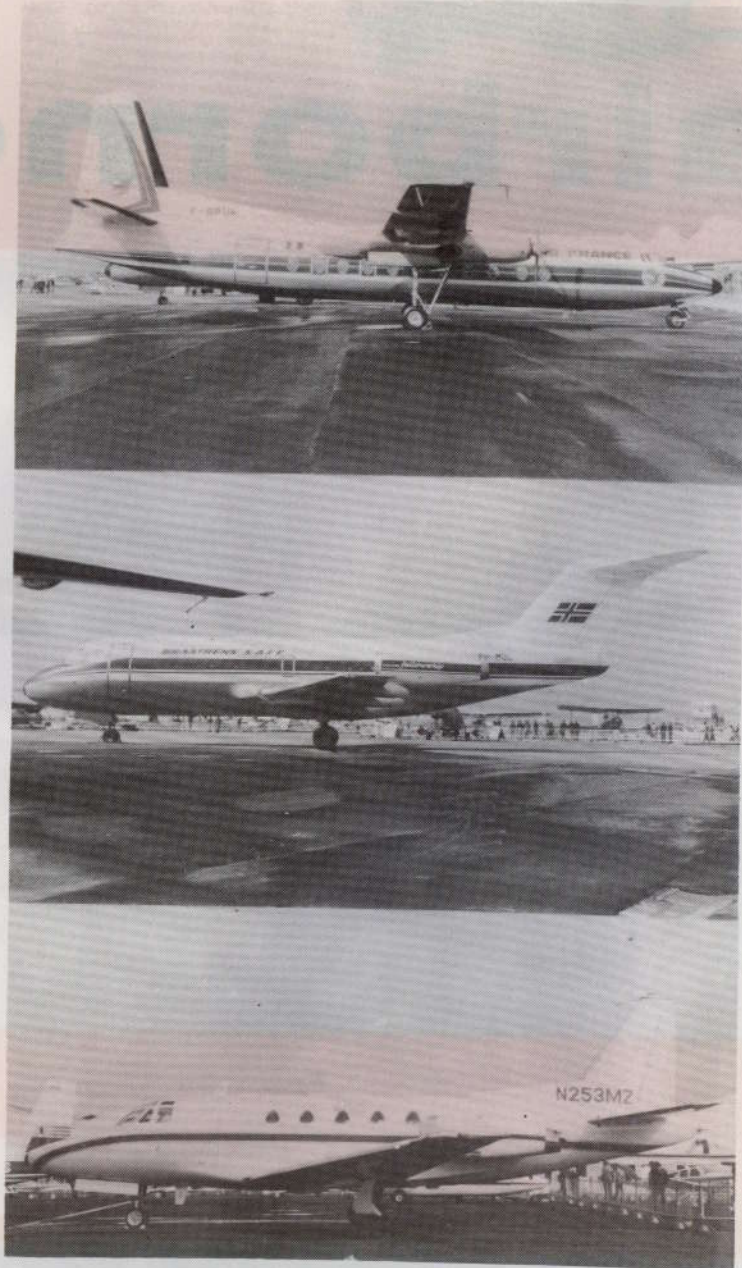
airborne



5/70

das magazin für luftverkehr

1.-dm



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. Hollensteiner

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

Erscheint monatlich

Mai 1970
Heft - 5
Jahr - 5

Arbeiter Leser!

Auf Anregung eines Mitarbeiters unserer Zeitschrift bringen wir ab Juni einen Überblick über Veranstaltungen in der Luftfahrt. Gemeint sind damit auch die sog. Open Days.

Selten werden die Flugtage in der über-regionalen Presse angekündigt, so daß sich der Redaktion kaum Gelegenheit bietet, Nachrichten hierüber zu bekommen und zu veröffentlichen.

Mancher würde gern eine größere Anfahrt in Kauf nehmen, wüßte er nur das Datum. Vielleicht gelingt es nun über unsere Publikation, den Zeitpunkt der Flugtage rechtzeitig bekanntzugeben. Bitte helfen Sie uns dabei, in dem Sie sofort nach Bekanntwerden eine Karte schreiben an die Schriftleitung airborne
z.Hd. Werner vom Brocke
5 Köln 41, Wüllnerstr.1

Aus Platzmangel mußten wir in diesem und dem letzten Heft auf die Wiedergabe der Stellenangebote verzichten. Im Juni soll sich das aber wieder ändern. Wie Sie wahrscheinlich selbst feststellen konnten, beschränkte sich die Übersicht bisher fast allein auf Frankfurt. Es fehlten uns die nötigen Informationen aus den anderen Flughafenstädten. Auch hier wären wir für Ihre Mithilfe dankbar.

Ihre Redaktion

Am 24. 4. um 16.00 h wurde auf dem Flughafen Hannover-Langenhagen die 8. Deutsche Luftfahrtschau eröffnet. Auf mehr als 140.000 m² Fläche zeigten die Aussteller die neuesten Errungenschaften der internationalen Luft- und Raumfahrtindustrie. Auf dem Freigelände stellte man ca. 140 Flugzeuge und Hubschrauber vom einsitzigen Gyrocopter bis zur Boeing 747 aus.

Zum ersten Male war auf der Deutschen Luftfahrtschau die Sowjetunion vertreten. Schon zwei Tage vor der Eröffnung war ihr dreistrahliges Kurzstreckenverkehrsflugzeug Yakolew 40 in Hannover eingetroffen. Per LKW kam die containerartige Kabine des Hubschraubers Kamov Ka-26 in das Ausstellungsgelände, und am Montag, dem 27. 4., landete die Ka-26 mit dem Kennzeichen CCCP-19268 auf dem hannoverschen Flughafen. Interessant waren auch die Flugzeuge aus der Tschechoslowakei, dem zweiten Ausstellerland des sozialistischen Auslands. Die Exportfirma Omnipol führte gleich vier neue Flugzeuge in Hannover vor, und zwar die Sport- und Reiseflugzeuge Z-42 und Z-43, die voll kunstflugtaugliche Z-526 L mit Lycomingmotor und das neue Kurzstreckenkleinverkehrsflugzeug L410 "Turbolet". Dieses mit zwei kanadischen PTL-Triebwerken ausgestattete 21-sitzige STOL-Flugzeug war gewiß eines der interessantesten in der Ausstellung. Die CSSR erhofft sich von der L410 gute Verkaufschancen, da diese Maschine eine noch offene Marktlücke schließt. Ein Konkurrenzmuster wäre nur die DHC-6 "Twin Otter", die aber wegen ihres starren Fahrgestells nicht ganz so schnell ist. Erster Großabnehmer für die "Turbolet" ist AEROFLOT, die einige hundert Exemplare bestellt hat.

Die Höhepunkte der Schau waren natürlich die vom Publikum allerseits bestaunten und bewunderten Flugvorführungen. Dabei kam es am 25.4. beinahe zu einer Katastrophe. Während seiner waghalsigen Kapriolen mit einer North American Rockwell Sabreliner merkte der Werkspilot Bob Hoover, daß die Hydraulik des Fahrgestells versagte. Nachdem er einige Male den Platz versuchsweise angefliegen hatte, mußte er wegen Treibstoffmangels mit nur zur Hälfte ausgefahrenem Fahrwerk notlanden. Dabei wurden die Tragflächen und das Fahrgestell erheblich zerstört. Ein kurz entstandenes Feuer am Steuerbordtriebwerk konnte von der Flughafenwehr in kurzer Zeit gelöscht werden. Alle drei Insassen hatten die Bruchlandung ohne Verletzungen überstanden, Bob Hoover startete sogar kurze Zeit später zu einem neuen Vorführungsflug in einer Shrike Commander.

Am Sonntag vormittag gegen 11.00 h schwebte dann auch die von allen anwesenden COINCAT-Mitgliedern sehnlichst erwartete BEA Trident Three ein. Es handelte sich dabei um die mit Meßgeräten vollgestopfte G-AWYZ. Nachdem sie nachmittags eine Schleife über dem Flughafen gedreht hatte, flog sie wieder zurück nach Hatfield Base, wo die Fabrikationsstätten von Hawker Siddeley liegen.

Der Höhepunkt des Flugbetriebes während der Luftfahrtschau aber war die erste Landung einer Boeing 747 in den blaugelben Farben der LUFTHANSA. Heftige Regengüsse ließen die Landung des "Jumbo Jet" auf der Nordbahn des Flughafens Hannover-Langenhagen fast zu einer Wasserung werden. Das schlechte Wetter hielt aber viele tausend Schaulustige nicht davon ab, als Augenzeugen an diesem einmaligen Ereignis teilzunehmen. Nachdem der mächtige Vogel endlich gelandet und wieder mit Treibstoff versorgt war, durften

zweimal rund 350 Gäste während eines 30 Minuten langen Demonstrationsfluges die Annehmlichkeiten dieses außergewöhnlichen Flugapparates aus eigener Sicht erleben. Kaum war die D-ABYA "Nordrhein-Westfalen" in der Luft, begann eine wahre "Völkerwanderung" von Fluggästen, die Forscherdrang verspürten. Wer sich nicht lieber mit Musik aus Stereo-Kopfhörern berieseln ließ, der machte sich auf, die riesigen Dimensionen dieses Flugzeuges zu erkunden. Als Heckpassagier erreichte man nach einem 50 m langen Marsch durch vier Compartments und an ebensoviele Küchen vorbei das Erster Klasse Compartment. Hier beginnt die Wendeltreppe, die in die Lounge führt. Bei den Fluggästen, die auch einmal "hoch hinaus" wollten, fand die mit einem Keeper besetzte Bar in diesem exklusiv eingerichteten Salon den größten Anklang. Wer Glück hatte, konnte sogar einen Blick in das Cockpit werfen, dem Reich des Flugkapitäns Dr. Münsterer.

Leider ging der Flug zu schnell seinem Ende entgegen, und viele der Passagiere, die kurz darauf den neuen Großraum-Jet verließen, hofften auf ein baldiges Wiedersehen mit der neuen Boeing 747 der LUFTHANSA.

Im ganzen gesehen war die diesjährige Luftfahrtschau ein voller Erfolg für Aussteller wie für Besucher. Die Ausstellung litt jedoch unter dem schlechten Wetter, das sicher viele Interessenten abschreckte. Über die eigene Leistungsschau hinaus hat die internationale Luft- und Raumfahrt auf der diesjährigen 8. Deutschen Luftfahrtschau instruktiv erkennbar werden lassen, wie weitgehend sie als Schrittmacher der Neuen Technik auf den Standard anderer Industriezweige und damit weltweit auf den Gesamtbereich des Wirtschaftsgeschehens einwirkt.

Michael Brauner/hil



Last News Last News Last News Last News Last News Last News
 RAF veranstaltet am Sonntag, den 5. Juli 1970, eine Flugschau mit über 100 ausgestellten Flugzeugen in Wildenrath, Kreis Erkelenz, nahe der holländischen Grenze. Die Tore sind ab 9.30 h geöffnet. THY bestellte fünf B-727-200 und vier weitere DC-9-30. Drei der B-727 sollen noch in diesem Frühjahr geliefert werden, die anderen zwei 1971. Die DC-9 kommen Ende 1970. Ihre drei Viscounts kaufte die Türkische Luftwaffe.

FLUGSICHERUNG WIEN

von F. X. Hollnsteiner

Im Zuge der weiteren Automatisierung der europäischen Flugsicherung wurde am 1. April 70 die nunmehr funktionell zusammengefaßte Bezirks- und Anflugkontrolle (ACC/APP) nach Verlegung in die neuen Bautelle des C-Traktes des Flughafens Wien-Schwechat in Betrieb genommen.

Der zentrale Einsatz modernster Kontrollsysteme einschließlich der auf den letzten Stand der Entwicklung gebrachten Radaranlagen gewährleisten jetzt optimale Flugsicherheit durch raschere, modernisierte und zugleich wirtschaftlichere Lenkung. Mit dem Abschluß dieser seit Jahren in Entwicklung und im technisch-organisatorischen Ausbau befindlichen Umstellung erzielt das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZ) als auftraggebende Behörde die einwandfreie Bewältigung des ständig ansteigenden Luftverkehrsaufkommens mit dem vorhandenen Personal, sodaß durch die vielbesprochene Verkehrsausweitung keine Personalaufstockung notwendig wird.

Die Bezirkskontrollstelle (Area Control Center = ACC) überwacht und lenkt den Flugverkehr in den Luftstraßen über ganz Österreich und bedient sich hierzu auch der Mittelbereichs-Radaranlagen in Buschberg/NÖ und Kohlberg/OÖ. Dagegen übernimmt die Anflugkontrollstelle (Approach Control Office - APP) diese Aufgabe für den An- und Abflug im Nahbereich des Flughafens Wien-Schwechat und leitet die Flugzeuge zum Flughafen oder zu den Luftstraßen. Sie bedient sich dabei unter anderem des Rundstrahlradars (Anflug-Kontrollradar - Approach Control Radar - ACR) des Flughafens. Es ist einleuchtend, daß eine umso engere Zusammenarbeit der beiden Kontrollstellen notwendig ist, je dichter der Verkehr und je größer seine Geschwindigkeit wird. Daher bedeutet die Zusammenlegung der beiden Stellen einen wichtigen Fortschritt sowohl für die Rationalisierung des Betriebes als auch für die Flugsicherheit schlechthin.

Pulte für die herkömmliche Lenkung mittels Kontrollstreifen und auch digitale Sichtgeräte des Systems IDP-1 zählen zur Ausrüstung der neuen ACC/APP, die über eine interne Sprechverbindung mit Vieldrahttechnik (Interphone) verfügt. In jedem Sichtgerät können mittels eines vierstelligen Wahlschalters die Anzeigen der vorhandenen Radaranlagen (Buschberg/NÖ, Kohlberg/OÖ, Schwechat) und später der geplanten vierten Anlage (Zirkitzkogel/Stmk), aber auch weitere Informationen, z.B. vom UKW-Großbasisweiler Gemeindealpe, eingeblendet werden. Weiters wurde eine selektive Umlauf-Förderbandanlage eingebaut, durch die die eingehenden Meldungen automatisch zu den entsprechenden Pulten geleitet werden. Der Funksprechverkehr mit den Flugzeugen erfolgt über die Funksende- und Empfangszentralen Rauchenwarth bzw. Rutzendorf. Über sie werden durch Richtfunkstrecken auch die Anzeigen von Buschberg und Kohlberg zugeleitet.

Bei der Einrichtung der neuen Flugzentrale arbeiteten die Techniker des Bundesamtes für Zivilluftfahrt mit den in- und ausländischen Firmen, insbesondere Siemens (BRD) und Selenia (Italien) bzw. deren Österreich-Vertretungen Nachrichtentechnische Werke (NTW) und Schrack AG, zusammen. Dabei wurden "maßgeschneiderte" Eigenentwicklungen der heimischen Firmen - z.B. die Kontrollpulte durch NTW und die Radarkonsolen durch Schrack AG - herangezogen. Auf diese Weise wurde auch österreichischen Firmen und Technikern der Anschluß an dem modernsten Standard auf dem Gebiet der Elektronik gesichert.

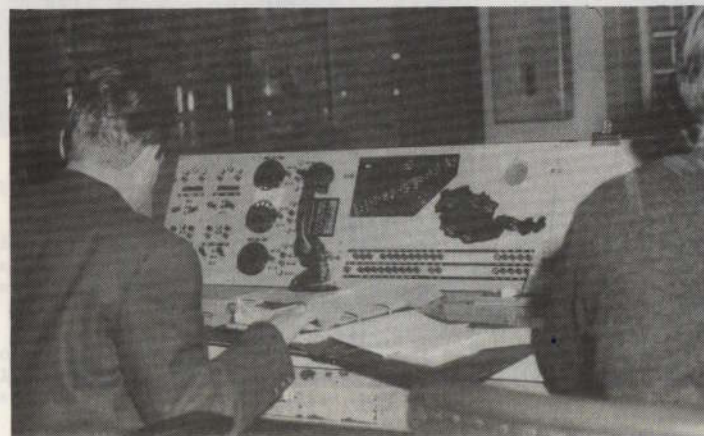
Im abgelaufenen Monat weisen die Verkehrszahlen der gewerblichen Luftfahrt von und nach Österreich wiederum etwa die gleiche Aufwärtswentwicklung wie in anderen europäischen Ländern auf, wobei die Zahl der an- und abfliegenden Flugzeuge um ca. 8 % zunahm. Für Wien waren es im Winterflugplan 2.297 Flüge und für Österreich 2.837. Die Sommerflugplanperiode bringt für Wien-Schwechat Direktflüge nach 66 Städten. Bezüglich der Häufigkeit der wöchentlichen Verbindungen führt Frankfurt mit 40, Zürich mit 37, München mit 24. Stark frequentiert sind auch die Strecken nach London, Paris, New York, Brüssel und Rom. Das übrige Netz weist gleichermaßen erhebliche Steigerungen auf.

Gegenwärtig unterhalten 40 internationale Luftverkehrsgesellschaften eine Vertretung in Wien, von denen 28 den Flughafen Wien im Liniendienst regelmäßig anfliegen. Außerdem benutzen zahlreiche Bedarfsfluggesellschaften Österreichs Flughäfen, um Charterflüge für Flugtouristik und Fracht durchzuführen. 1969 wurde allein der Flughafen Wien-Schwechat von 44 derartigen Gesellschaften angefliegen.

Alle diese Flüge werden nunmehr durch die neue Flugzentrale in Wien betreut, wobei der Sonntag mit über 100 Bewegungen (Starts und Landungen) der anstrengendste Tag sein dürfte. Daher hat die ständige Modernisierung der Flugsicherungsanlagen größte Bedeutung. Gerade zur rechten Zeit konnte Österreich mit Wien diese moderne und fortschrittliche Anlage zur Verfügung stellen. Die notwendige Modernisierung - einschließlich der Radargeräte - erforderte einen Aufwand von 120 Millionen öS.

Die Inbetriebnahme der neuen ACC/APP in Wien-Schwechat kann als Markstein im Ausbau der österreichischen Flugsicherung bezeichnet werden, stellt einen entschiedenen Fortschritt in Richtung auf die mit der weiteren Verkehrsentwicklung erforderlich werdende Automatisierung dar und gewährleistet dem gesamten Flugverkehr und allen Flugreisenden nach und über Österreich eine optimale Flugsicherheit.

Bild : Technisches Überwachungspult in den alten Räumen, das sämtliche Fraktionen der technischen Navigationshilfen im Raume Wien und Geräte der Bezirkskontrollstelle in ganz Österreich automatisch überwacht und Störungen anzeigt.



AIR PORT

Fasten Your Seat Belts!

Anmerkungen zu einem Farbfilm, bei dem man sich am besten anschnallt: George Seaton's faszinierende Verfilmung von Arthur Haileys Welt-Bestseller "AIRPORT"

von Josef Ebner

"Bitte anschnallen und das Rauchen einstellen" Diese stereotype, jedem Flugreisenden vertraute Aufforderung sollte ab 27. März 1970 auch für die Filmbesucher gelten. Von diesem Tag an präsentiert sich nämlich in den deutschen Filmtheatern ein Farbfilm, zu dem sich auch die abgebrühten Kinogänger anschnallen sollten, um bei den spannenden Passagen ruhig sitzen bleiben zu können. "Airport" - so heißt dieser Farbfilm - spielt nämlich nicht nur auf einem internationalen Flughafen, sondern auch an Bord eines Jetclippers über dem Atlantik.

Zu dessen Passagieren gehört ein Mister Guerrero, der offensichtlich in seinem ganzen Leben nichts von Bedeutung zuwege gebracht hat. Er ist - hart gesagt - einfach unwichtig, bis auf den Tag, an dem er diese Maschine nach Rom bestieg. Denn das Aktenköfferchen, das er krampfhaft festhält, soll seinem verpfuschten Leben doch noch einen Sinn geben.

Guerrero hat alles genau überlegt: die Lebensversicherung über 150.000 Dollar, die er vor Antritt der Reise rasch noch zugunsten seiner Frau Inez abgeschlossen hat und die letzte Konsequenz für sich selber.

Was geschieht, das hat unleugbar makabere aktuelle Parallelen, und es wäre schnöder Spannungsverrat, das hier zu erzählen, zumal der Film noch eine ganze Reihe anderer, kaum minder aufregende Momente zu bieten hat. Zeigt er doch in bisher nie geschilderter Realität den Betrieb eines internationalen Flughafens während eines nächtlichen Blizzards, eines typisch nordamerikanischen Schneesturmes, der die Landebahnen in kurzer Zeit mit meterhohen Schneeverwehungen zudeckt und blockiert.



Hier den Flugbetrieb aufrechtzuerhalten, das Menschenmögliche zu tun und das schier Unmögliche zu erzwingen - das erfordert nicht nur perfekte Technik und raffinierte Systematik, sondern auch Nerven wie Stahlseile bei den Verantwortlichen. Wie auf einem durchgehenden Pferd muß hier der Chef des Flughafens - von keinem Geringeren als Burt Lancaster hervorragend interpretiert - die Zügel in der Hand behalten.

Der Wettlauf mit der Zeit mit all seinen dramatischen Aspekten, der fesselnde Einblick in die riesige Maschinerie, die hier in Gang gehalten werden muß, um gleichzeitig auch die Sicherheit der Passagiere zu gewährleisten - das alles macht den Film zu einem eindrucksvollen Erlebnis. Und so sehr das Geschehen einerseits erschrecken und erschüttern mag, so sehr stärkt dieser Film zugleich das Zutrauen zum Verantwortungsbewußtsein der Flughafenleute und des Flugpersonals und nicht zuletzt auch zur Leistungsfähigkeit der hochgezüchteten Düsenflugzeuge, von denen ein Bordwart sagt: "Sie können fast alles, nur nicht lesen!"

Regisseur George Seaton inspizierte ein Dutzend Flughäfen, ehe er sich für die wochenlangen Aufnahmen auf dem Lincoln Airport entschloß. Mit dem Ergebnis schließlich, daß wir einen Film zu sehen bekommen, bei dem es auch für den Filmbesucher heißt: "Fasten Your Seat Belts!"



Zu den Bildern:

links - Ein Fachmann ersten Ranges ist Flughafendirektor Mel Bakersfield (Burt Lancaster), der die Notwendigkeiten und Schwierigkeiten des Luftverkehrs in Theorie und Praxis kennt und die Neugestaltung seines Lincoln Airport mit Nachdruck vertritt.

oben - Eine schreckliche Nachricht wird dem Piloten per Funk zugesprochen. An Bord befindet sich ein Attentäter mit einer Bombe. Pilot (Dean Martin) und sein Co-Pilot (Barry Nelson) haben sofort entscheidende Entschlüsse zu fassen.

NEWS

REG

NEWS

ATLANTIS	D-ADIX	DC-8-63CF	46137	dd290470
	D-ADIS	DC-9-32	47459	"Schwabenland"
MODERN AIR	D-CIRU	HFB-320	1045	
IBERIA	EC-BQS	DC-8-63	46079	
AER TURAS	EI-ARS	DC-4	27289	ex HB-ILU of BB
B O A C	G-AXXY	B-707-336B	20456	
	G-AXXZ	B-707-336B	20457	
CALEDONIAN	G-AXYD	BAC-111-509	209	"Isle of Arran"
CAMBRIAN	G-AVGP	BAC-111-408	114	ex Autair
CHANNEL	G-APYD	Comet 4B	6438	ex SX-DAL of OA
COURT LINE	G-AXMH	BAC-111-518	202	ff120170 "Halcyon Sky"
	G-AXMI	BAC-111-518	203	ff270170 "Halcyon Days"
	G-AXMJ	BAC-111-518	204	"Halcyon Night"
SWISSAIR	HB-IDL	DC-8-62	46134	dd060270
KOREAN AIRLINES	HL7403	B-720-025	18164	ex N8710E of Eastern
	HL5211	F-27-500	10427	ex PH-FPB
	HL5212	F-27-500	10428	ex PH-FPC
THAI INTERNATIONAL	HS-TGN	DC-9-41	47395	dd290170 ex OY-KGG
	HS-TGM	DC-9-41	47396	dd270170 ex LN-RLR
S A S	LN-MOG	DC-8-62	46102	dd310170 fn 512
	LN-MOW	DC-8-62	46131	is200270 fn 517
	SE-DBI	DC-8-62CF	46129	fn 523
	SE-DBK	DC-8-63	46136	is030270 fn 509
	SE-DAK	DC-9-41	47492	is220170 fn 559
	SE-DAL	DC-9-41	47498	dd300170 is110270
	SE-DAM	DC-9-41	47499	is060370
J A L	JA8315	B-727-89	19139	hi jacked 300370
AMERICAN AIRLINES	N740PA	B-747-121	19647	is020370 lsd fr PAA
BRANIFF	N-1803	DC-8-62	45895	full Pan Am colors !
DELTA	N1307L	DC-8-61	46056	
	N1306L	DC-8-62	46072	
	N-8016	DC-8-33	45254	ex N801PA of PA
	N-8027	DC-8-33	45255	ex N802PA of PA
MACKAY INTERNATION.	N935JM	DHC-6 T.Otter 043		ex I-CHAN of Aer Alpi
	N965JM	DHC-6 T.Otter 050		ex I-TOFA of Aer Alpi
	N970JM	DHC-6 T.Otter 074		ex I-ANTE of Aer Alpi
	N995JM	DHC-6 T.Otter 079		ex I-NUVO of Aer Alpi
OSARK	N-983Z	DC-9-32	47411	
	N-984Z	DC-9-32	47412	
TEXAS INTERNATION.	N1310T	DC-9-31	47487	lsd fr GATX Boothe
	N1311T	DC-9-31	47490	lsd fr GATX Boothe
T I A	N4866T	DC-8-63	46089	
	N4867T	DC-8-63	46090	
KAR AIR	OH-LSA	Carav. 10B	181	full Kar Air colors
MAERSK AIR	OY-APC	F-27-500	10431	ex PH-FPF
GARUDA	PK-GFM	F-27-600	10429	ex PH-FPD
	PK-GFN	F-27-600	10430	ex PH-FPE
	PK-GFO	F-27-600	10432	ex PH-FPG
ARGENTINE AF	TC- 75	F-27-400	10405	
	TC- 76	F-27-400	10406	
ANSETT ANA	VH-CZG	DC-9-32	47501	fn 571
	VH-CZH	DC-9-32	47526	fn 603 dd 0870
	VH-CZI	DC-9-32	47527	fn 622 dd 0271
	VH-CZJ	DC-9-32	47547	fn 633 dd 0571
	VH-CZK	DC-9-32	47548	fn 641 dd 0771
	VH-CZL	DC-9-32	47549	fn 648 dd 0871
T A A	VH-TJP	DC-9-32	47418	
	VH-TJQ	DC-9-32	47419	
	VH-TJR	DC-9-32	47528	
	VH-TJS	DC-9-32	47550	
	VH-TJT	DC-9-32	47551	
	VH-TJU	DC-9-32	47552	

BERLINER CHIC

Neue Uniformen für
Lufthansa-Stewardessen

Seit dem 1. April tragen die Lufthansa-Stewardessen die von dem jungen Berliner Couturier Werner Machnik entworfenen Ensembles. Die neuen Uniformen beeindrucken vor allem durch ihre Farben, die sich unverwechselbar aus der internationalen Uniform-Revue der Luftverkehrsgesellschaften herausheben.

Rock und Bluse gehören bei der Lufthansa der Vergangenheit an. Zum "Jet-Set" zählt jetzt ein Kleid mit glattem Halsabschluß und langem Reißverschluß am Rücken. Leicht ausgestellt hat es halblange, bis knapp zum Ellbogen reichende Ärmel und in Hüfthöhe kleine, eingearbeitete Taschen mit schrägen Patten und halbkugligen Goldknöpfen mit aufgesetztem Lufthansa-Kranich.

Darüber wird eine hüftlange Jacke mit leicht taillierter Schnittführung getragen. Auffallend auch bei der Jacke mit kleinem, halbsfernen Kragen die zwei Paar Taschenpatten, ebenfalls durch die Goldknöpfe mit Lufthansa-Emblem verziert. Für die Jacke der gelben Uniform hat sich der Modeschöpfer eine hübsche Ergänzung einfallen lassen: Ein abnehmbares, gleichlanges Cape, kontrastfreudig in Blau abgefüttert.

Blau ist der Mantel, der auch über der gelben Uniform getragen wird. Er ist leicht tailliert und wird durch eine verdeckte Knopfleiste geschlossen. Kleine Revers laufen in einen halbsfernen Stehkragen aus. Drei Paar schräge Taschenpatten mit Goldknöpfen geben dem Mantel mit ausknöpfbarem Flauschfutter modischen Chic.

Zu der Standard-Ausrüstung gehören blaue geschlossene Pumps mit Blockabsatz, eine Tasche in gleichem Lufthansa-Blau mit gelbem Innenfutter, die in der Hand oder mit Schultergürtel zu tragen ist. Blau-gelb kombiniert wurden auch die Leder-Handschuhe sowie ein seidenes Kopftuch mit blau aufgedrucktem Lufthansa-Kranich. Das modische I-Tüpfelchen des neuen Entwurfs ist eine gelbe bzw. blaue Kappe mit kleinem Schild.

Berliner Chic wird somit die etwas strengen Uniformen ablösen, die von den Lufthansa-Stewardessen seit fünf Jahren getragen werden. In einem Jahr erhalten ebenfalls die Lufthansa-Groundhostessen in aller Welt die neue Dienstkleidung.



- AEROFLOT** unterhält in Verbindung mit dem staatlichen Reiseunternehmen Intourist jeweils wöchentlich einen Direktflug von Hamburg, München und Frankfurt nonstop in die Sowjetunion. Die Flüge können nur in Verbindung mit Hotelleistungen in der UdSSR gebucht werden. Mit dem Sommerflugplan führt die Aeroflot einen Dienst von Moskau über Wien und Tripolis nach Lagos ein.
- AIR ALGERIE** hat zwei Boeing 727-200 im "Wide Bodied Look" bestellt.
- AIR PEGASUS** Chartergesellschaft mit Sitz in Hannover hat drei weitere Learjet 24B und einen Learjet 25 bestellt.
- AIRPORT KONFERENZ** Vom 30. Juni bis 2. Juli 1970 findet in Amsterdam eine internationale Konferenz über Finanzierung von Flughäfen statt. Der Kapitalbedarf für den Ausbau von 270 Flughäfen in 20 Ländern soll in den kommenden zehn Jahren 7,9 Milliarden Dollar betragen.
- AUA** erhält im Juni, Juli, August, September, Oktober 1971 jeweils eine Douglas DC-9-30.
- BEA AIRTOURS** erwartet 1970 einen Umsatz von 61,5 Millionen DM. Von ihrer Heimatbasis Gatwick will die BEA Chartertochter in dieser Saison 4.300 Hin- und Rückflüge zwischen 53 Ferienorten im Mittelmeerraum und England durchführen. 350.000 sonnenhungrige Urlauber werden 1970 mit den neuingerichteten 109-sitzigen Jets nach Süden fliegen. Für das Wohl der Fluggäste und der neun Comet sorgen die 375 Mitarbeiter der BEA Airtours.
- BOEING CO.** hatte 1969 einen enttäuschenden Reingewinn, sagte M. Allen, Vorsitzender des Aufsichtsrates. 1969 wurde pro Aktie nur 47 Cents (=10,2 Mio. Dollar) gegenüber 1968 3,84 Dollar (=83 Mio. Dollar) Gewinn erzielt. Vorherrschender Grund für den niedrigen Gewinn sind die niedrigen Lieferungs- und Produktionsraten der 707-, 727- und 737-Programme.
- BRITISH AIR FERRIES** will ihre Flotte von sechs Carvairs durch einige Turbopropflugzeuge, wahrscheinlich vom Typ Hawker Siddeley 748 ergänzen.
- CSA** fliegt ab 4. Mai 1970 einmal wöchentlich mit einer Il-62 die Strecke Pressburg-Prag-Montreal-New York. Eine weitere wöchentliche Verbindung nach den USA wird durch den Kurs Prag-New York hergestellt.
- DTA** Die angolische Fluggesellschaft Direccao de Exploracao dos Transportes Aéreos wird ihre Friendship-Flotte um zwei F-27-200 ergänzen. Die erste neue Maschine wird zum Juli 1970 erwartet.
- FOKKER** erhielt eine Bestellung für drei F-27-500 vom französischen Ministère des Postes et Telecommunications. Die Turbopropflugzeuge bekommen eine besonders große Frachttür und werden für das Nachtluftpostnetz eingesetzt. Die Wartung der Maschinen übernimmt Air France.

- INEX ADRIA** Am 28. April traf in Ljubljana ihre neueste DC-9-30 ein. Sie trägt das Kennzeichen YU-AHR und den Taufnamen "Beograd".
- LINJEFLYG** Tochter der SAS erhält demnächst eine vierte Nord 262 ausgerüstet mit zwei Bastan VI Turboproptriebwerken.
- LUFTHANSA** hat in den ersten drei Monaten dieses Jahres 1,351 Millionen Fluggäste befördert, das waren 15,3 Prozent mehr als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Die Beförderung von Fracht stieg auf 39.855 Tonnen, von Post auf 6.980 Tonnen. Ihr erster Jumbo D-ABYA wurde auf dem Köln/Bonner Flughafen am 24. April auf den Namen "Nordrhein-Westfalen" getauft und verkehrt seit dem 26. April auf der Strecke Frankfurt-New York. Am 19. Juni wird der zweite Jumbo in Frankfurt auf den Namen "Hessen" getauft.
- MALEV** will eine Strecke Budapest-Graz-Luxemburg einrichten. Eine Genehmigung für diese Verbindung steht noch aus, da AUA Einspruch erhoben haben soll.
- OLYMPIC** setzt ab Mai 1970 zwei 18-sitzige Short Skyvan ein. Die Kurzstreckenflugzeuge werden Athen und andere größere Städte auf dem griechischen Festland mit den kleinen Inseln der Ägäis verbinden.
- SUDANESE AW** -, Lybian Arab Airlines und United Arab Airlines beschloss in Tripolis, einen gemeinsamen Investitionsfond zu schaffen.
- TWA** gab die Einrichtung von Nichtraucherabteilen an Bord ihrer gesamten Düsenflotte bekannt. Laut Mr. Blaine Cooke, Vizepräsident Marketing, soll damit den Wünschen zahlreicher Fluggäste entsprochen werden. Bereits seit dem 18. März kann der TWA Jumbo-Passagier zwischen Raucher- und Nichtraucher-Plätzen wählen. Diesen einmaligen Service wird TWA nach und nach vom 1. Juni ab auch an Bord ihrer anderen 232 Düsenverkehrsflugzeuge bieten.
- UNITED** setzt ab 23. Juli erstmals B-747 auf täglichen Flügen zwischen San Francisco bzw. Los Angeles und Honolulu ein. Die beiden dann zur Verfügung stehenden B-747 bieten 342 Passagieren Platz. Ihnen folgen in diesem Jahr noch weitere vier, zehn 1971 und zwei 1972
- VIENNAIR** plant die Aufnahme von Flugdiensten nach Graz, bei denen möglicherweise YAK-40 zum Einsatz kommen.
- OPEN DAYS** Armée de l'Air: 10.5. Avord - 31.5. Amberien - 7.6. Toul, Villacoublay, Saintes, Nîmes - 14.6. Reims, Toulouse - 21.6. Straßburg, Chartres - 26.7. Rochefort - 13.9. Orléans - 25.10. St. Dizier
USAF Germany: 10.5. Wiesbaden - 23.5. Frankfurt - 14.6. Ramstein, Sembach - 11./12.7. Berlin-Tempelhof
Force Aérienne Belge: 28.6. Beauvechain
- ZUKUNFT** Ingenieure der amerikanischen Flugzeugwerke entwickeln die Nachfolgemodelle der Jumbos, die den Transport von 1000 Fluggästen verheißen.

GELANDET IN TUNIS von Franz Xaver Hollensteiner

Interessant und angenehm war der Flug über die Alpen, auf den Luftstraßen über Nizza, Korsika, Sardinien, bis die schneeweiß mit dem ornamentalen Schmuck der arabischen Schriftzeichen bemalte Tunis Air Caravelle sicher und leicht auf der Piste aufsetzte und ausrollte.

Für Tunesien ist der Fremdenverkehr schon lange die wichtigste Einnahmequelle und hat die hohen Erträge der Olivenernten verdrängt. Dieses nordafrikanische Land besitzt dafür viele günstige Vorbedingungen, die es der Geographie, der Geschichte, der Eigenart seiner Bevölkerung, ihrer Sitten und Bräuchen, seinem Klima, aber auch seinen Flugverbindungen verdankt. Die mediterranen Temperaturen, die Küsten mit 1400 km, davon über 1000 km mit feinkörnigem Sand, geeignet für jeglichen Wassersport, luden ein für moderne Hotelanlagen der verschiedenen Hotelketten. Der Strom und Massentourismus der Urlauber nimmt immer mehr zu. So stehen jetzt 35000 Betten zur Verfügung, die sich jährlich um 10000 vermehren. Von den zahlreichen Gästen kommen die meisten mit dem Flugzeug.

Tunis Air, die nationale Fluggesellschaft, wurde bereits 1948 zu einer Zeit gegründet, da Tunesien noch französisches Protektorat war. Unter den Farben der Air France flog Tunis Air bis 1957, wobei die Flugziele auf französisches Gebiet beschränkt waren. Man benutzte seinerzeit noch DC-3 und DC-4, gewartet von Air France. Die französische Fluggesellschaft stellte auch das technische und Verwaltungspersonal.

Seit der Unabhängigkeit des Staates entwickelte sich ab 1957 die Tunis Air als ein selbständiges und vor allem tunesisches Unternehmen. Die Vorbedingung war die Schaffung einer rechtlichen Grundlage für eine nationale Gesellschaft. So erstand die Regierung von Air France die Aktienmajorität und besitzt heute 50% des Gesellschaftskapitals. Der andere Teil liegt gleichsam in privater Hand, wenn auch 49 % Air France hält. Schrittweise wurde natürlich auch die Besetzung der verantwortungsvollen Posten durch Tunesier durchgeführt.

Man erkannte rechtzeitig, daß der Tourismus den bedeutendsten Platz in der Wirtschaft des Landes einnimmt und begann den Aufbau einer neuen Flotte im Jahre 1960 durch den Einsatz der ersten Caravelle. Mit Geschick und Zielstrebigkeit wurde allmählich ein beachtliches Flugnetz aufgebaut, das den Anforderungen jeweils entspricht. Neben den traditionellen Bindungen zu Frankreich und Italien wurden jene Länder angefliegen, die potentielle Urlauberinteressen zeigten. Da bereits 1965 der Trend zum Massentourismus anfang, flog Tunis Air ebenso im Charterverkehr nach Frankreich, England, Belgien, Deutschland, Schweiz und Italien. Diese Möglichkeiten bewährten sich umso mehr, weil die Hotellerie erst aufgebaut werden mußte.

Um sich durchzusetzen, errichtete Tunis Air eigene Vertretungen, die gleichzeitig auch die Werbung für den Tourismus betrieben. Diese Lösung erbrachte eine steile Aufwärtsentwicklung sowohl für den Flugverkehr als auch die Besucherzahl. Inzwischen sind natürlich die Agenten auf beiden Geschäftsgebieten enorm gewachsen, und man geht eben daran, eigene Fremdenverkehrsbüros für die Werbung einzurichten. Tunis Air wurde als Mitglied der IATA in den Ausbau des allgemeinen Flugverkehrs einbezogen und entwickelte internationale Flugstrecken, freilich nur im Mittelbereich.

So stehen für das internationale Streckennetz seit 1968 vier Jets vom Typ Caravelle zur Verfügung, die sich bekanntlich beim Reisepublikum allgemeiner Beliebtheit erfreuen. Es sind dies: TS-TAR, TS-MAC, TS-ITU und TS-IKM. Der Jahresbericht meldet 8892 Flugstunden, 4.661383 km, 233264 Passagiere, 24600003 t/km, bei einem Angebot von 39429,311. Die Leistungen nehmen von Jahr zu Jahr beachtlich zu.

Das Flugnetz wurde stets erweitert und umfaßt nun 15140 km, erstreckt sich von Kairo, Tripolis, Djerba, Algier, Casablanca über Marseille, Lyon, Nizza, Paris, Mailand, Rom, Palermo, Genf, Zürich bis nach Amsterdam, Brüssel, Frankfurt und München. Geplant sind die Routen nach London und Kopenhagen. Mit Großbritannien ist bereits im Frühjahr 1970 ein Luftverkehrsabkommen für regelmäßige Flugdienste nach dem Grundsatz der Gegenseitigkeit unterzeichnet worden. Charterflüge von Österreich nach Tunesien besorgt Austrian Airtransport mit AUA-Fluggerät im Auftrag von Touropa-Austria.

All dies wird mit einem Personalstand von 818 Angestellten bewerkstelligt. Dabei fällt die geringe Zahl der Hostessen auf, denn dieser Beruf ist nach arabischen Ansichten wenig angesehen. Daher erfolgt die Bedienung meist durch Stewards. Freilich wird allmählich das Problem der Umflottierung aktuell, also mit Flugzeugen der 2. Generation. Zu diesem Zweck bestehen Pläne von einer gemeinsamen Ausrüstung der nationalen Fluggesellschaften von Marokko, Algerien und Tunesien zu einer eigenen "Maghreb-Gruppe", wobei aber die Wahl der Flottenbasis Schwierigkeit bereitet.

Die Entwicklung der Tunis Air machte die Gesellschaft zu einem guten Partner für große Fluggesellschaften. Zur Sicherung des reibungslosen Flugverkehrs und dem Ausbau der Kapazität auf den Routen, die von Air France, Alitalia, Swissair, Sabena, Lufthansa und Tunis Air befliegen werden, kam es zu günstigen Pool-Abkommen, hinzu auch mit Air Algerie, Royal Air Maroc und Saudi Arabian Airlines.

Durch all diese Maßnahmen rückte Tunesien näher, eröffnete sich dem Fremdenverkehr und wurde rasch zum bevorzugten Feriengebiet zu jeglicher Jahreszeit, zumal es von allen großen europäischen Städten in einigen Flugstunden bequem zu erreichen ist.

(Fortsetzung folgt)



AIRPORT - MOVEMENTS

EBOS / Oostende

				(Albert Doyen)	
08 MAR	OE-LAL	Viscount 837	441	AUA	QGO BRU
	EG-BSY	Britannia 312	13421	Air Spain	ex G-AOVM
12 MAR	G-AVTW	Boeing B-707-399C	19767	Caledonian	
13 MAR	EG-BFK	Britannia 312	13236	Air Spain	
19 MAR	G-ARMX	HS-748	1538	Skyways	
21 MAR	G-AWYS	BAC-111-501	157	BUA	
	G-AMLP	Bristol 170-32	13078	BAF	
23 MAR	G-AVHE	Viscount 812	363	Channel	ex N-251V
24 MAR	G-AVKA	Boeing B-707-399C	19415	Caledonian	ex N-319F
25 MAR	00-SJE/L/M	Boeing B-707-329	17627	Sabena	19996/20198
	HB-ICT	Caravelle 3	122	Swissair	
	70-ABK	Douglas DC-6B	43551	BASCO	ex VR-ABK
26 MAR	G-ATVR	Viscount 812	365	Channel	ex N-253V
27 MAR	G-AXLM	BAC-111-523	199	BMA	new a/c
28 MAR	00-SJO	Boeing B-707-329C	20200	Sabena	

EDBB / THF Berlin-Tempelhof

				(D. Ramthun, R. Manteufel)	
16 FEB	N-244	Convair CV-240		FAA	
22 FEB	G-ARJN	Comet 4B	6459	BEA	
24 FEB	G-ATZN	HS-125		Rank Organisation	
25 FEB	G-ARJK	Comet 4B	6452	BEA Airtours	
04 MAR	N-248	Convair CV-240		FAA	

EDBT / TXL Berlin-Tegel

				(D. Ramthun, R. Manteufel)	
20 FEB	G-APNA/B	Britannia 317	13425/6	Donaldson	
03 MAR	G-APDD/M	Comet 4	6405/6414	Dan-Air	
	G-AVRM	Boeing B-737-204	19710	Britannia AW	
	G-AWEJ	BAC-111-408	115	Channel	
	G-AOVH	Britannia 312	12925	Monarch	first visit
04 MAR	G-AVHE	Viscount 812	363	Channel	ex N-251V
07 MAR	F-BOEV	Douglas DC-6	45077	Trans Union	ex VH-INT
11 MAR	F-BHSE	Boeing B-707-328	17617	Air France	to Osaka
17 MAR	G-APEY	Viscount 806	382	BAS/BKS	
20 MAR	G-AWBL	BAC-111-416	132	Court	green
22 MAR	F-BRUJ	Caravelle 3		Trans Union	
23 MAR	N18711	Boeing B-707-331B	19225	TWA	
26 MAR	G-AXJL	BAC-111-501	209	BUA	
27 MAR	G-AXMI	BAC-111-518	203	Court	pink
30 MAR	G-AXMP	BAC-111-518	200	Court	emergency ldg
06 APR	F-BIUZ	Douglas DC-8-32	45570	UTA	
09 APR	N5602Z	HFB-320 Hansa Jet		Modern Air	ex D-CIRU
12 APR	G-AVYZ	BAC-111-320L	133	Laker	
19 APR	G-ASJD/E/F/G	BAC-111-201	8/9/10/11	BUA	

EDDF / FRA Frankfurt

26 MAR	EP-IRM	Boeing B-707-368C	20288	Iran Air	first visit
	VR-BCX	Douglas DC-7	45310	ARGO Bermuda	ex D-ABAK
	G-AMAH	AS-57 Ambassador 2	5230	Dan-Air	ex VH-BUJ
29 MAR	G-AXAA	Canadair CL-44	18	TML	ex N-449T
02 APR	EI-ARS	Douglas DC-4	27289	Aer Turas	ex HB-ILU

FRA cont.

04 APR	N4865T	Douglas DC-8-63CF	46073	TIA	
	G-AWDK	Canadair CL-44	23	Tradewinds	ex N125SW
	G-ATNZ	Britannia 314	13396	Caledonian	ex CF-CZD
06 APR	OK-LGA	Iljuschin IL-14	703109	GSA	
07 APR	G-AXMP	BAC-111-518	200	Court	
08 APR	G-AMRA	Douglas DC-3	26735	BUA	ex XB-280
09 APR	SE-CNL	Viscount 784	324	Falconair	ex PI-C771
	N739FA	Boeing B-747-21	19646	PAA	QGO LON
10 APR	N8787R	Douglas DC-8-61CF	45898	TCA	
	F-BJLA	Douglas DC-8-32	45567	UTA	for RK
	G-APYD	Comet 4B		Channel	ex Olympic
11 APR	EC-BJK	Douglas DC-7	44874	Trans Europa	ex VP-WAI
	N3325T	Douglas DC-8-55	45754	Saturn	
	SU42425	Tupolev 104		Aeroflot	
	SU42474	Tupolev 104	026806	Aeroflot	

EDDH / HAM Hamburg

				(GOINGAT HAM)	
18 MAR	TS-MAC	Caravelle 3	207	Tunis Air	
22 MAR	AP-AUN	Boeing B-707-340C	19284	PIA	overhaul
25 MAR	G-AWBL	BAC-111-416	132	Court	green
	EG-BTE	Convair CV-990A	30-10-21	Spantax	new a/c
26 MAR	G-AVRM	Boeing B-737-204	19710	Britannia AW	
29 MAR	G-AWNB	Canadair CL-44D-4	17	TML	
30 MAR	D-ABYA	Boeing B-747-30	19746	Lufthansa	delivery
31 MAR	TN-ABS	Douglas DC-4	27233	Lina Congo	ex D-ABAG
02 APR	SX-CBC	Boeing B-727-284	20005	Olympic	first visit
03 APR	10911	Douglas C-47		RCAF	
04 APR	D-ADIT	Douglas DC-9-32		Atlantis	new a/c
05 APR	I-DIMB	Douglas DC-6A	44913	SAM	
	YI-ACM	Viscount 735	69	Iraqi AW	
06 APR	G-AVKA	Boeing B-707-399C	19415	Caledonian	
07 APR	G-AXMH	BAC-111-518	202	Court	yellow
10 APR	PH-MAT	Fokker F-28	11008	Martinair	
	YR-IMI	Iljuschin IL-18	8302	Tarom	
12 APR	G-APIM	Viscount 806	412	BEA	first visit
	N-706	Douglas C-54	10811	RDAF	
15 APR	OY-STH	Caravelle 10B	262	Sterling	
	SE-DBC	Douglas DC-8-32	45390	Thai Int.	ex SAS

EDDL / DUS Düsseldorf

				(Eggert, Groß, Ketzner, Niggemann, Pischke)	
01 MAR	N3179Q	Douglas DC-3		Welltrade	
16 MAR	TS-1KM	Caravelle 3	84	Tunis Air	
20 MAR	G-ANEE	Britannia 102	12906	Britannia AW	
22 MAR	PH-MAG	Douglas DC-3	12472	Moerman Air	ex G-AGYX
23 MAR	YU-AHJ	Douglas DC-9-32	47239	Adria	ex I-DIZE
	G-AXMP	BAC-111-518	200	Court	
24 MAR	OY-KPF	Convair CV-440	502	SAS	
	N 8735	Boeing B-707-331B	20064	TWA	
26 MAR	EC-BTE	Convair CV-990A	30-10-21	Spantax	
27 MAR	SE-DEA	Douglas DC-8-32	45386	Thai Int.	ex SAS
31 MAR	N 8737	Boeing B-707-331B	20066	TWA	
03 APR	D-ADIT	Douglas DC-9-32		Atlantis	new a/c
04 APR	4X-ATS	Boeing B-707-358B	19572	EL-AL	

DUS cont.

11 APR	CF-PWW	Boeing B-707-138B	17696	Pacific Western
12 APR	N28724	Boeing B-707-331B	19570	TWA
18 APR	13701	Boeing B-707-330C		RCAP fr Trenton

EDDM / MUC München

(GOINCAT MUC)

25 MAR	G-AXLM	BAC-111-523	199	BMA	new a/c
27 MAR	D-AMIE/UR	BAC-111-524	190/197	Germanair	
	G-AXCF/K	BAC-111-401	090/087	Dan-Air	
	G-ANBJ	Britannia 102	12911	Britannia AW	
28 MAR	N3325T	Douglas DC-8-55	45754	Saturn	1sd fr TIA
	N4864T	Douglas DC-8-63CF	46059	TIA	
29 MAR	N8956U	Douglas DC-8-61CF	45949	Saturn	
	G-AOVJ	Britannia 312	13418	Caledonian	
	G-AVYC/D	HS 121 Trident 1E	2137/8	BAS/BKS	
	G-AWWX	BAC-111-509	184	Caledonian	
	G-AXNA	Boeing B-737-204	20282	Britannia AW	
	SE-FGB	Lockheed 188C Electra	1098	Balcenair	ex N-5541
30 MAR	G-ASIW	Vickers VC-10	819	BUA	
04 APR	SX-CBA	Boeing B-727-284	20003	Olympic	first visit
05 APR	G-AXMF/G/H	BAC-111-518	200/1/2	Court	
	G-AOVG	Britannia 312	13238	Monarch	
06 APR	EP-IRM	Boeing B-707-386C	20288	Iranair	
11 APR	G-AOYH	Viscount 806	311	BAS/BKS	
19 APR	D-ALAS/T	BAC-111-515	208/187	Pan International	
	D-ADIM	Douglas DC-8-33	45416	Atlantis	ex HB-IDA

EDDS / STR Stuttgart

(Günther Wolff)

25 FEB	LN-KAP	Convair CV-240	153	Mey-Air	ex N-653W
28 FEB	HB-AAU	Fokker F-27-300	10200	Balair	ex D-BAKE
	PH-MAO	Douglas DC-9-33	47363	Martinair	
01 MAR	F-EHRL	Fokker F-27-200	10137	Euralair	ex PH-FSD
	D-ADIT	Douglas DC-9-32		Atlantis	new a/c
10 MAR	I-TIDE	Fokker F-28		Itavia	new a/c
15 MAR	D-ANYL	Caravelle 10R	247	LTU	
22 MAR	HB-ICE	Convair CV-990A	30-10-07	Swissair	

EDVV / HAJ Hannover

(GOINCAT HAJ)

20 MAR	G-AVRN	Boeing B-737-204	19711	Britannia AW	
21 MAR	C-5/7	Fokker F-27-100	10155/7	RNeth AF	
23 MAR	XM-491	Britannia 253	13436	RAF TC	
	EC-BTE	Convair CV-990A	30-10-21	Spantax	new a/c
	G-AMRA	Douglas DC-3	26735	BUA	ex XE 280
25 MAR	HB-IMM	Convair CV-640	412	SATA	
	TS-IKM	Caravelle 3	84	Tunis Air	
01 APR	LN-KAP	Convair CV-240	153	Mey-Air	ex N-653W
04 APR	N-5617	Convair CV-990A	30-10-27	Modern Air	DRK to IZM
19 APR	G-AXAI	ATL 98 Carvair	18342/17	BAF	ex LX-IOF
13 MAR	G-AOYO	Viscount 806	264	BKS	
	G-AXNA	Boeing B-737-204	20282	Britannia AW	
14 MAR	F-BLOY	Herald 210	173	Europe AS	ex F-OGLY

EGKK / LGW London-Gatwick

(Wolf Wilhelm)

24 MAR	9L-LAD	Heron			
	5X-UVT	Britannia 314	13393	Sierra Leone AW	
	OY-STT	Douglas DC-6B	45320	African Safaris	ex SU-ANO
				Sterling	

EGLL / LHR London-Heathrow

(Wolf Wilhelm)

19 MAR	LX-LGB	Fokker F-27-100	10269	Luxair	ex PH-FGL
	PH-MAR	Douglas DC-9-33	47410	Martinair	
24 MAR	SU86675	Iljuschin IL-62		Aeroflot	
	OK-YBA	Iljuschin IL-62		CSA	
	N93105	Boeing B-747-31	19671	TWA	
	XA-NAB	Comet		Mexicana	dest.uncert.
	N-228Z	Douglas DC-9-10		Tracey Investments	
	9G-ABO	Vickers VC-10	823	Ghana AW	
01 APR	G-APEY	Viscount 806	382	BKS/BAS	
	EP-IRA	Boeing B-727-86	19171	Iranair	
	9K-ACK	Boeing B-707-369C	20085	Kuwait	

EHAM / AMS Amsterdam

(H. Hoffmann, U. Timm, N. Willhøft)

27 MAR	PH-IOT	Fokker F-27	10153	Iranian Oil	
	LN-SUY	Fokker F-28	11011	Braathens	delivery
	PH-ARO	Fokker F-27		Lina Congo	test-fl.
	I-TIDI	Fokker F-28	11014	Itavia	
	PH-ZAP	Fokker F-28		Fokker	
	EC-BQX	Douglas DC-9-32	47453	Iberia	new a/c
28 MAR	PH-TRR	Caravelle 3	48	Transavia	ex HB-ICZ
	EC-BFK	Britannia 312	13236	Air Spain	
	D-ADIR	Douglas DC-8-32	45526	Atlantis	
	OD-AEU	Douglas DC-6A	43525	TMA	
	EC-BJD	Convair CV-990A	30-10-23	Spantax	
29 MAR	PH-DEL	Douglas DC-8-63		PAL	new a/c
	EC-BTE	Convair CV-990A	30-10-21	Spantax	new a/c
30 MAR	G-AVRM	Boeing B-737-204	19710	Britannia AW	
	SU87791	YAK-40		Aeroflot	

EHRD / RTM Rotterdam

(D. Boester & Spotter Club RTM)

01 MAR	VR-BCT	Douglas DC-7	44875	ARGO Bermuda	
	G-AXUL	Canadair CL-44	24	TML	new a/c
03 MAR	G-APDD/M/P/J	Comet 4	6405/6414	Dan-Air	6417/6429
04 MAR	N-5615	Convair CV-990A	30-10-27	Modern Air	
	G-AWEJ	BAC-111-408	115	Chanel	
05 MAR	G-AOVG	Britannia 312	13238	Monarch	
06 MAR	G-APBC	Douglas DC-3	27121	SWA	
18 MAR	LN-FOR	Curtiss C-46	30249	Fred Olsen	ex OD-ABX
23 MAR	G-APNB	Britannia 317	13426	Donaldson	
28 MAR	G-AXLM	BAC-111-500	199	BMA	new a/c
29 MAR	LN-SUX/Y	Fokker F-28	11010/11011	Braathens	new a/c
	LN-SUN	Fokker F-28	11012	Braathens	new a/c
30 MAR	OY-STT	Douglas DC-6	45320	Sterling	ex SU-ANO
31 MAR	SU87791	YAK-40		Aeroflot	demonstr. fl.
	G-APEY	Viscount 806	382	BKS/BAS	