

airborne

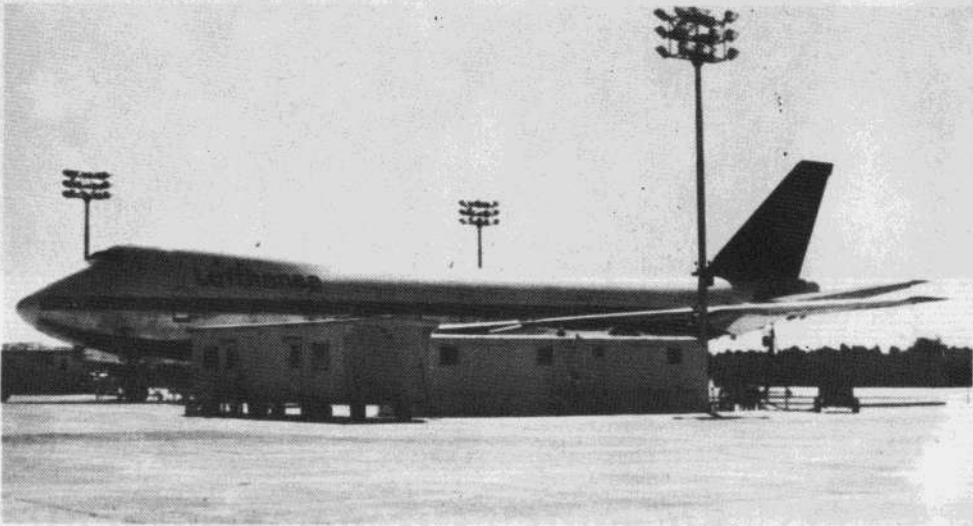


1969

11

das magazin für luftfahrtfreunde und spotters

1 DM



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

Nov. 1969
Heft - 11
Jahr - 4

Lieber Leser!

Vor einigen Tagen, entdeckten wir in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung den folgenden kurzen Bericht. Wir wiedergeben es hier, weil es uns wie der poetische Ausdruck unserer Rubrik REG NEWS vorkommt.

"Es gibt einen weltweiten Markt für Gebrauchflugzeuge, der so floriert wie der für Zweit-handautos. Wenn sich eine Luftverkehrsgesellschaft einer Maschine entledigt, landet sie nicht immer auf dem Schrotthaufen. Sofern sie noch technisch in Ordnung ist und den nötigen Komfort bietet, findet sie dankbare Abnehmer. Die Aufschriften am Rumpf werden überpinselt, die Registrierungszeichen geändert, in der Kabine wechselt man die Leuchtzeichen für An-schnallen und Rauchverbot aus und setzt die andere Sprache ein - dann weiß kein Passagier mehr, wo das Flugzeug zuvor treu und brav seinen Dienst getan hat.

Oder? Manchmal kann man dem Wechsel auf die Schliche kommen. Jüngst begaben wir uns in der Maschine einer deutschen Chartergesell-schaft auf die Toilette, fanden dort die all-gemein üblichen englischen Aufschriften vor, aber als Zweitsprache keineswegs teutonische Wörter, sondern zierliche, japanische Schrift-zeichen. Aha, aus dem fernen Nippon hatte man sich also die Maschine geholt, was denn auch der Kapitän, danach befragt, lächelnd bestä-tigte.

Wie erfreute es andererseits, als einmal hoch über der Sahara in der Örtlichkeit eines alger-ischen Flugzeuges statt eleganter arabischer Kringel ein schlichtes 'Wasser' und 'Abfluß' zu lesen war. Sieh an, eine ehemalige 'Metro-politan' der Lufthansa, die einstmals in Ham-burg, Stuttgart und Nürnberg ebenso zu Hause war wie jetzt in Ghardaia, Hassi Messaoud und Timimoun. Sogar der Seifenspender gemahnte an die ferne Heimat, denn es handelte sich um jenen typischen länglichen Stab mit Drehkranz, wie man ihm in jedem Bundesbahnwaggon findet. Und an der Wand hing ein Behältnis mit der Aufschrift 'Duftstrahler'. Der strahlte aller-dings nicht mehr... Ger"

Ihre Redaktion

SAFETY FIRST

Fliegen ist mittlerweile so selbstverständlich, daß kaum ein Fluggast noch überlegt, was alles getan wird, damit er sicher seinen Zielpunkt erreicht. Wie schon früher, gehört auch heute "Safety first" zum obersten Grundsatz einer Fluggesellschaft.

Auf Einladung der BEA reisten wir nach London, um uns Europas größte Werft anzusehen. Wir zählten zu den 5.500 Besuchern, die Base Facilities Officer Mr. Pete Smith und Mr. Harold Gibson als Führer Jahr für Jahr zu betreuen haben. Da das Areal zu groß ist, richtet sich BEA bei den Führungen gerne nach den individuell verschiedenen Interessen der Besucher. Doch schauen wir uns einmal um.

Das BEA-Gelände besteht neben einzelnen Bürogebäuden zunächst aus je zwei Hangars, die den West und East Block bilden. Eine Halle allein kann fünf Flugzeuge aufnehmen - gleichgültig, welcher von BEA eingesetzter Typ. Im West Block finden in den Docks 1 bis 10 der Check 1, die Zwischenüberholung und die Final Checks an allen Flugzeugen statt. Kleinere Pannen werden hier korrigiert, zum Beispiel defekte Instrumente ausgewechselt oder vielleicht auch nur ein Glühlämpchen ersetzt. Speziell für die Wartung der Argosy stehen die Docks 6 und 7 zur Verfügung. Eine Position bleibt der äußerlichen Reinigung der Flugzeuge vorbehalten. Nach und nach malen Fachkräfte der BEA die Maschinen um. Im Juni glänzte bereits bei 11 Tridents der Union Jack auf dem Leitwerk.

Zwischen den beiden Hangars eines jeden Komplexes liegen zentral die ausgedehnten Werkstätten. Der westliche Teil beherbergt die Arbeitsräume zur Prüfung der Instrumente, der radiotechnischen und elektrischen Geräte. Peinliche Sauberkeit herrscht in der Instrument Clean Room Area. Sie ist praktisch ein in sich abgeschlossenes Gebäude und ähnelt bei einem ersten Blick von außen durch eines der staubdichten Fenster einem Operationssaal. Jeder weiß, was er zu tun hat und welche Folgen ein falscher Griff und Unaufmerksamkeit haben können. Werfen wir einen Blick in die General Workshops und Engine Workshops im East Block. Ein Teil der insgesamt 4.572 Beschäftigten zerlegt hier die Triebwerke, repariert die Hydraulik oder überprüft die einzelnen Zellelemente. Mit Hilfe von Spezial-einrichtungen untersuchen Techniker die Metalle auf Bruchstellen.



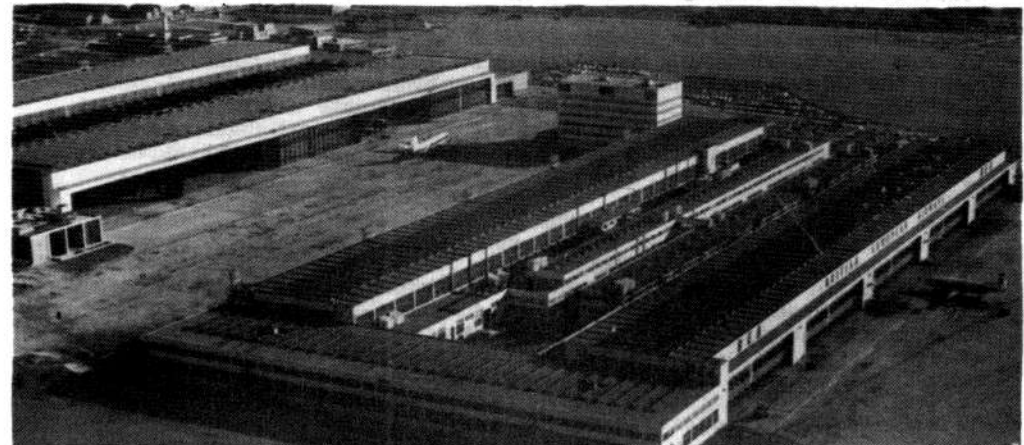
In den Hallen des East Blocks wird die Generalüberholung an allen BEA-Flugzeugen vorgenommen. Die Betonung liegt auf BEA, weil die Gesellschaft keinerlei Wartungsarbeiten an Flugzeugen anderer Airlines durchführt. Das Personal ist voll ausgelastet mit der Kontrolle eigener Maschinen. Lediglich vermietetes Fluggerät, wie etwa die Cyprus Airways Viscounts, wird mitgewartet. Um ein Optimum an Genauigkeit, aber auch an Rationalisierung, zu erreichen, hat BEA die Generalüberholung eines Typs auf wenige Docks konzentriert. So sind die Docks 11 bis 13 für Comets eingerichtet, 14 und 15 für Tridents, 13 und 14 für Viscounts und schließlich das Dock 20 für Vanguard - die Super one-elevens kommen nach Manchester. BEA baut ihre Vanguard selbst in Frachter um. Zur Zeit warten die G-APEK und G-APES auf ihre Frachttür. Die G-APEK dürfte zum Jahresende die Werft verlassen.

Direkt neben dem West Block befindet sich das Hauptlager, von dem aus die einzelnen Teile innerhalb kürzester Zeit an ihren Bestimmungsort gelangen. Gerade wurde eine Spey-Turbine zum Weitertransport nach Stockholm an Bord einer Argosy verladen. Vom Höhenruder bis zur kleinsten Schraube wird hier alles stets griffbereit aufbewahrt. - BEA verfügt als einzige Gesellschaft auf dem Londoner Flughafen über Triebwerksprüfstände. Laufende Triebwerke, davon in einem Prüfstand Propellerturbinen und im anderen Jets, kann man über Fernsehkameras beobachten.

Number 1 in Europe - das steht auf dem Geschäftsbericht von BEA - hat auch für die Zukunft gesorgt. Vor dem West Block entsteht ein neuer Wartungshangar, der im Februar 1971 in Betrieb genommen werden soll. Das 32,5 m hohe und 90 x 90 m breite Bauwerk wurde so entworfen, daß bereits vorhandene Flugzeugtypen und ein zukünftiger 250-sitziger Airbus zu gleicher Zeit gewartet werden können. In der ersten Zeit hat die Halle den Erfordernissen der Trident 3 zu entsprechen. Vier dieser gestreckten Tridents haben bequem in dem Gebäude Platz. Außer diesem Hangar baut BEA im Augenblick an einem dritten Prüfstand, dem zweiten für Jets.

Immer wieder zeigt sich bei den Besuchern eine große Enttäuschung, wenn sie in leere Wartungshallen treten. Sie vergessen dabei völlig, daß die Flugzeuge stundenlang unterwegs sind, ohne wegen irgendeines Defektes in die Werft zu müssen. Nicht zuletzt ihrer Zuverlässigkeit, für die Tausende Tag und Nacht hart arbeiten, verdankt BEA die Number 1 in Europe.

wvb





COMET Story

(M.Szymaniak)

Auf dem Kalender war der 27.7.1949 zu lesen. Am Abend dieses Tages rollte auf dem Hatfield Airport in Großbritannien das erste Düsenflugzeug für den Passagierdienst zur Runway. Nachdem die am 2.4. begonnenen "engine-runs" als erfolgreich abgeschlossen waren, sollten die Werkspiloten der De Havilland-Flugzeugwerke, John Cunningham und John Wilson mit drei weiteren Besatzungsmitgliedern den ersten Prototyp der DH Comet 1 im Flug erproben. Mit der G-5-1 wurde während der ersten Testflüge bereits eine Geschwindigkeit von knapp 500 mph bei einer Reichweite von 1500 NM mit angenommenen 36 Passagieren erreicht.

Im September 1949 konnte die breite Öffentlichkeit auf der großen Luftfahrtschau in Farnborough den neuesten Wurf der DH-Werke begutachten. Schon drei Monate nach dem Erstflug startete die G-5-1 zu einem Überseetrip mit Ziel Tripoli. Das Flugzeug konnte bis dahin nur 6 1/2 Flugstunden aufweisen. Genau ein Jahr nach dem Erstflug des Prototyps 1 startete die G-5-2 vom Hatfield Airport. Wiederum befand sich John Cunningham als "first officer" an Bord. Später wurde die Maschine auf die Zivilzulassung G-ALZK umregistriert und nach Hurn überführt, wo BOAC am 2.4.51 mit der Ausbildung ihrer künftigen Jet-Besatzungen begann.

Der G-ALYS wurde als erstem zivilen Jet am 22.1.52 das Lufttüchtigkeitszeugnis für die Comet erteilt. Am 2.5.52 eröffnete BOAC stolz ihren ersten "turbojet-service" der Welt von London über Rom, Beirut, Khartoum, Entebbe, Livingstone nach Johannesburg. Als erste Gesellschaft aus Übersee bestellte Canadian Pacific Airlines im Dezember 1949 zwei Comet 1A. CPAL nahm die beiden Comet jedoch nicht mehr in Dienst. Die eine Maschine, CP-CUN, ging auf dem Überführungsflug nach Sydney am 2.3.53 in Karachi verloren. Die CP-CUM übernahm BOAC gleich mit dem Kennzeichen G-ANAV als Ersatz für die am 26.10.52 in Rom abgestürzte G-ALYZ. Es wurden weitere Maschinen an Air France, UAT und Royal Canadian Air Force geliefert. Eine der einst in Kanada zugelassenen Comets fliegt heute noch in den USA.

Die erste Comet Mk.2 startete zum Erstflug am 16.2.52, ebenfalls vom Hatfield Airport, mit dem Kennzeichen G-ALYT. Durch bessere Triebwerke und erweiterte Tanks erzielten die Konstrukteure eine Sitzkapazität von 44 Plätzen und eine größere Reichweite. BOAC gab diesen Typ in Auftrag, um damit die Transatlantikstrecken zu befliegen. Da die G-ALYT nur als Werksmaschine zu Erprobungen eingesetzt wurde, erhielt sie die Bezeichnung Comet Mk. 2X. Nachdem John Cunningham am 28.5.59 diesen Prototyp auf dem Rasen des Halton Airfields ausrollen ließ, diente der Vogel fortan nur noch zu Bodentests und Ausbildungszwecken.

Noch zahlreiche ausländische Fluggesellschaften bestellten den neuen britischen Jet. BCPA, JAL, LAV, Air France und Panair do Brasil gaben insgesamt 17 Einheiten in Auftrag. BOAC und PAA bestellten schon je drei Maschinen der Mk.3, obwohl diese Serie nur auf dem Reißbrett vorhanden war.

Als zweiter Kunde nahm UAT eine Comet in den Flugplan auf. Dem Probeflug von Paris nach Dakar am 27.12.52 folgte bald ein regelmäßiger täglicher Dienst auf dieser Strecke. Die Air France Comet begann den Passagierdienst unter der Zulassung F-BGNY am 26.8.53. Es wurden die Strecken Paris-Rom und Paris-Beirut befliegen. Die RCAF erhielt ihre beiden Comets im Frühjahr 1953. Das erste Jahr der Liniendienste wurde schon von 2 Unglücksfällen überschattet. Bei einem mißglückten Start ging in Rom die G-ALYZ zu Bruch. Da das Flugzeug nicht vom Boden abhob, kamen keine Personen zu Schaden. Die G-ALYV stürzte kurz nach dem Start von Kalkutta am 2.5.53 in einem schweren Sturm ab. Nach diesen Zwischenfällen zog Air India ihre Bestellung zurück, und SAA charterte erst einmal Flugzeuge der BOAC.

Ende des Jahres 1953 waren alle Einheiten der Comet 1 und 1A an die Gesellschaften ausgeliefert. Zu dieser Zeit befand sich das erste Serienmuster der Mk.2 im Dienst. Für dieses Flugzeug gingen noch Ende 1953 sechs Kaufaufträge von Air France, UAT und CPAL ein. Die totale Produktionsrate der Comet stieg damit auf eine Stückzahl von 35. Noch immer war die DH 106 das einzige Düsenflugzeug der Welt im Liniendienst. Doch nun kam der Rückschlag in der Produktion des bisher einmaligen Jets.

Am Sonntag, dem 10. 1.54, stürzte das erste Serienflugzeug der Comet - die G-ALYP - nach dem Start von Rom ins Mittelmeer nahe der Insel Elba. Alle 29 Passagiere und die sechs Besatzungsmitglieder fanden den Tod. Dieser tragische Zwischenfall hatte zur Folge, daß BOAC über ihre gesamte Comet-Flotte Startverbot verhängte. Nach einigen Verbesserungen nahm die Gesellschaft den Jet-Service am 23.3.54 wieder auf. Bereits einige Tage später, nämlich am 8.4.54, stürzte die G-ALYY, die zur Zeit für die SAA flog, ebenfalls nach dem Start von Rom bei Neapel in die See. Am 22.4. standen alle bisher ausgelieferten Comets auf den Flughäfen in Großbritannien. Die Produktion wurde vorübergehend gestoppt.

Bei Bodentests an den Flugzeugen G-ALYR/S wurde die bisherige Entwicklung praktisch noch einmal aufgerollt. Es war bei den Versuchen jedoch keine mögliche Absturzursache erkennbar. Als die G-ANAV im Flug auf diese Basis hin untersucht wurde, stellten die Sachverständigen ein Rütteln in den Tragflächen fest. Die G-ALYV wurde in einen Wassertank versenkt, um die Druckstabilität der Zelle zu prüfen. Mit zunehmender Flugstundenleistung rissen die quadratischen Fenster, die in damalige Comets eingebaut waren, an den Ecken ein. Das stellte man bei den Untersuchungen als den schwerwiegenden Fehler fest.

Während der Monate März und April 54 konnte das Wrack der G-ALYP geborgen werden. Die nachfolgenden Untersuchungen bestätigten die bereits festgestellte Unfallursache. Die Risse in der Zellenwand bewirkten, daß der Druckausgleich in der Kabine eine schwache Stelle zum Entweichen hatte und ein Auseinanderreißen des Rumpfes nicht vermeidbar war. (Forts. folgt)



Photos

Titelseite
G-AOYK V.806 c/n 260
Cyprus lsd fr BEA

S.2/ 1)
View Boeing Field
N93148, F-BHSZ, etc.

S.2/ 2)
D-ABYA B-747-030 c/n 19746
Lufthansa

1)
SE-FGA L.188 c/n 1088
Falconair ex N5540
13.9.69 PMI

2)
HC-ANO L.188 c/n ?
Ecuatoriana

3)
G-ASED V.831 c/n 419
BMA exBC-AZK
7.9.69 PMI

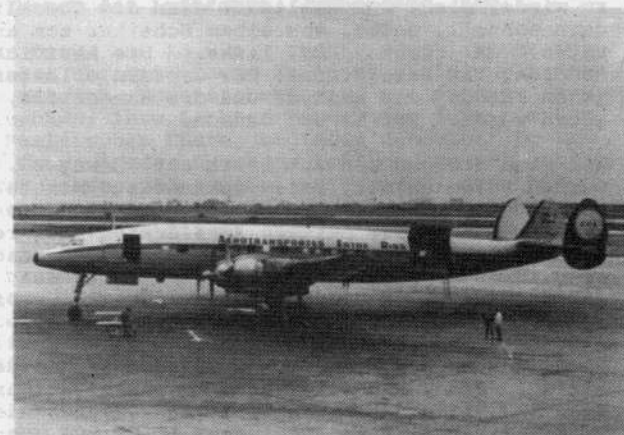
4)
OB-R-833 L.749 c/n ?
Rutas Internacionales
Peruanas S.A.

5)
LV-IXZ L.1049 c/n ?
Aerotransportes
Entre Rios

6)
OB-R-846 DC-6 B c/n ?
Jancett

S.20/ 1)
G-AOJF V.802 c/n 155
BEA LHR/BEA

S.20/ 2)
G-APEI V.953 c/n 712
BEA LHR/BEA



Für 15 Stunden nach LAX (Forts.)

③

An Bord kann man noch ein paar Worte mit den neuen Stewardessen wechseln, bevor die Passagiere wieder einsteigen. Sie haben einen langen Tag vor sich. Erst um 17.30 LT werden sie wieder in Ottawa sein und die Maschine einer anderen Crew übergeben.

Vorne im Cockpit haben Capt. Rolv Hopen, F/O Arthur Ackermann und F/E Johan Doorn bereits Platz genommen und bereiten anhand der Checklisten die Maschine für den Weiterflug vor. Draussen ist man dabei, die Maschine zu betanken. Noch 12.350 kg Fuel waren bei der Ankunft in den Tanks. Mit 49 Tonnen will man jetzt auf die Reise gehen. Als die Betankung abgeschlossen ist, dürfen die Passagiere wieder an Bord kommen. Dann werden die Triebwerke angelassen, der Vorgang von vor neun Stunden wiederholt sich. Es tagt langsam.

Um 08.33 GMT gehen wie 'Off-Blocks'. Der Flugsicherungsplotse liest uns aufregend langsam die Clearances vor. Wir sind kurz vor der Startbahn, als er fertig ist. F/O Ackermann beeilt sich, sie zu wiederholen, und schliesst dann die Checkliste ab. Hände wandern schnell, geübt, von einem Schalter zum andern. Mal oben, mal unten, mal rechts, mal links. Die Aktivität, der Rhythmus der Handlung ist begeisternd. Der Captain erläutert nochmal kurz, ohne jeden Pathos, das Manöver und die Handgriffe, falls es "Troubles" geben würde. Vor V1 und danach.

Wir sind freigegeben zum Start auf Runway 07. Die Leistungshebel werden vorgeschoben, die spannendste Minute eines jeden Fluges vergeht nur langsam. Um 08.41z hebt sich die nun 122 to schwere DC-8 wieder in die Lüfte. Wir drehen nach rechts und nehmen Kurs nach Kleinburg, auf FL 390 steigend. Die Maschine ist offensichtlich leichter, sie steigt gelassen mit den ersten Lichtern des Tages, der Sonne den Rücken gekehrt. Die andere Crew dürfte inzwischen bereits im Hotel sein.

Über den Huron-See erreichen wir die Grenze der USA. Es ist 09.35z, als wir Peck VOR überfliegen. Vorne sieht man schon den Michigan-See. Zwölf Minuten lang fliegen wir über die südliche Spitze des Sees. Wir passieren Pullmann um 09.59z und Northbrook, an der Westseite, um 10.11z. Etwas links von unserm Kurs, direkt am Wasser, erkennt man im Morgengrauen ganz deutlich die Wolkenkratzer von Chicago. Aus 39.000 Fuss Höhe (ca. 12.000 m) sind es winzige quadratische Blöcke.

Wir folgen der J-84 nach Dubuque und Wolbach. Im Funk gibt es kaum etwas zu hören, und wenn sich irgendwelche Maschinen melden, so sind es alte Frankfurter Bekannte. Capitol, Overseas National, American Flyers, Trans International, etc. Ihre Callsignes sind einem sehr vertraut. Während an Bord die Stewardessen wieder Speisen und Getränke servieren, ziehen sich unten schnurgerade Highways über Hunderte von Meilen. Ab und zu werden sie senkrecht von anderen gekreuzt, sonst gibt es unten wenig zu sehen. Selten eine einsame Farm, kaum ein Städtchen.

Die Morgendämmerung dauert an, zieht sich in die Länge, wir eilen der Sonne voraus. Nach dem Überfliegen von Denver, es ist 12.08z, beginnen die Berge. Die Rocky Mountains. Wir folgen jetzt die Upper-Airway J-60. Es folgen die Funkfeuer Grand Junction, Hanksville, Bryce Canyon, Boulder City. Der Grand Canyon vom Colorado erstreckt sich wenige Meilen links von unserm Kurs. Capt. Hopen



macht mich auf den großen weltbekannten Staudamm, der ganz deutlich zu sehen ist, aufmerksam. Die Landschaft ist faszinierend, kein Wölkchen stört die Sicht. Im Cockpit unterhält man sich über verschiedene aktuelle Themen der Luftfahrt, Jumbo-Jets, SST, ...

Wir erreichen Boulder City um 13.22z, rechts direkt unter uns liegt Las Vegas, um diese Uhrzeit kaum zu identifizieren in der braunen Landschaft der Deserts. Heute abend wird es dagegen aus der Dunkelheit hervorstechen, ihre Lichter werden uns fast blenden. Wir nähern uns der Pazifischen Küste, beginnen den Sinkflug und gehen nah an die hohen Berge in der Umgebung von Los Angeles heran. Die höchsten haben sogar Schnee auf der Spitze. Wir fliegen knapp an dem Mt. San Antonio von 3.000 m Höhe vorbei. Die Bodenkontrolle führt uns mit Radar direkt auf den ILS der Landebahn 25 Left von Los Angeles International Airport. Eine niedrige Nimbostratus-Schicht breitet sich unter uns von den Bergen bis weit über den Ozean aus. Mit 25° Flaps sinken wir sanft 'established on the localizer'. Auf einmal durchbohren wir die Wolken-schicht, Los Angeles liegt unter uns, Straßen und nochmal Straßen. Unser Auge fasst aus dieser Höhe nicht die ganze Ausdehnung dieser Stadt, die zwar nicht die größte der Welt ist, jedoch bei weitem die mit der größten Ausdehnung. Das Fahrwerk wird ausgefahren, nach der Interception von ILS Glide Path heisst es "Full Flaps". Die Bahn und das enorme Areal des Flughafens sind in Sicht. Unsere DC-8 ist wieder einmal etwas bockig in der 'landing configuration', aber Captain Hopen führt sie mit wenigen und knappen Steueraus-schlägen geradewegs runter. Die Anfluggeschwindigkeit liegt bei 137 Knoten. Wir schweben an, die Hauptfahrwerkkräder radieren die Landebahn, die D-ADIR setzt sanft auf. Die Reverser dröhnen kurz, sie kommt schnell zum Stehen. Es ist 14.05z, auf grund starker Gegenwinde haben wir 5 Stunden 24 Minuten Flugzeit von Ottawa bis Los Angeles gebraucht. Die Besatzung hat sich schon entschlossen, beim Rückflug ziemlich südliche Airways zu fliegen, um in den Genuß eines Jetstreams zu gelangen.

Das große Abenteuer beginnt nun mit dem 'Taxying' bis zum International Arrival Terminal. Hier kennt man keine 'Follow-me' Autos, erst steht eine 727 halb auf dem Taxiway, nachher geistert eine kleine Beechcraft umher. Ein Neger winkt uns mit viel Getue und großen Sprüngen ein. Als wir nach 13 Minuten 'On-Block' sind, sind über 15 Stunden vergangen, seit wir in Frankfurt zu rollen begannen. Wir haben insgesamt 5521 NM zurückgelegt und dabei ganze 91,4 Tonnen Fuel verbraucht, 13 Stunden waren wir in der Luft. Die Triebwerke werden still, durch die offene Tür strömt frische Luft herein.

Langsam gehen die Passagiere von Bord. Noch viel langsamer gehen die Customs-Formalities vor sich. Das Wetter ist trüb, was man eher vom Ruhrgebiet als von Kalifornien erwartet. Die meisten Fluggäste sind der Meinung, es sei später Nachmittag. In der Tat ist es hier sieben Uhr morgens, in Deutschland dagegen bereits fünfzehn Uhr. Das Bodenpersonal der ATLANTIS in Los Angeles sorgt für die Passagiere während der langwierige und nicht unkomplizierte Zollabfertigung. Die Maschine und die Crew starten zwei Stunden später mit anderen Passagieren wieder zurück nach Frankfurt bzw. Ottawa. Für mich beginnen 15 Stunden Aufenthalt an der Westküste der Vereinigten Staaten.

Der Los Angeles International Airport ist für europäische Begriffe überdimensional. Die Terminals der verschiedenen Airlines sind gar Kilometer voneinander entfernt. Unendliche unterirdische Tunnels verbinden die Satelliten untereinander, an denen die Maschinen rundherum abgestellt werden. Zwischen den parallel verlaufenden Runways 25R und 24L befinden sich ganze Häuserblöcke. Hotels, Firmen, der Tower... Die großen Airlines, wie TWA, haben im nördlichen Teil riesige Hangars. Für einen Spotter gibt es hier bestimmt allerhand zu knipsen, es kostet jedoch große Mühe. Mittags, dabei zeigt meine Uhr 20.00 MEZ, begeben wir uns zum Downtown, obwohl man mich bereits gewarnt hat, daß es dort nichts besonderes zu sehen gäbe. Tatsächlich ist Los Angeles an sich nur eine riesige Siedlung. Der weisse Koloß der City-Hall ist jedoch sehenswert. Für schönere Bezirke, wie Beverly Hills oder Hollywood, bleibt leider keine Zeit. Ich würde auch noch gerne in die McDonnell-Douglas Factories in Long Beach einen Blick werfen, aber trotz der guten Verbindungen mit den S-61 der LAA ist die Zeit zu knapp. Kaum am Airport wieder angekommen, sehe ich mein Flugzeug aus Frankfurt landen. Es handelt sich um die Atlantis DC-8 D-ADIM, an Bord befinden sich Flugkapitän Kramer und seine Besatzung, ausgenommen der Navigator, der jetzt wieder an Bord der D-ADIR über dem Nordatlantik sein muss.

Während die Passagiere für den ATLANTIS-Flug 612 nach Frankfurt abgefertigt werden, wird es Nacht. Der Abflug ist für 21.50 LT gescheduled, um 04.53z - also nur 3 Minuten 'behind' - ist die D-ADIM 'Off-Block'. Am Anfang der Bahn 25L müssen wir warten, bis eine DC-8-63 der AFA gelandet ist, dann geht es zurück nach Europa. Wir starten nach Westen, drehen über dem Ozean eine Schleife und setzen Kurs nach Ottawa durch den Irrgarten von Luftstraßen über den USA. Wir sind jedoch sofort freigegeben zum Steigen auf unsere Reiseflugfläche, die Kontrolle scheint hier gegenüber Europa weit vereinfacht zu sein, sicher es ist auch keine 'peak-hour'. Mit teilweise Groundspeeds von 550 kts fliegen wir dem Tag entgegen. Beim Anflug auf Ottawa erleben wir einen herrlichen Sonnenaufgang. Nach nur 4 Stunden 22 Minuten Flugzeit landen wir in Ottawa, es ist 09.26z. Hier wechselt noch einmal die Crew. Um 10.40z wird der Flug mit Capt. Ingvarsson und seiner Besatzung fortgesetzt. Es ist ein schöner Tag. Kanada breitet sich unter uns in einem hellen und frischen Grün aus. Nach anderthalb Stunden gleiten wir in 33.000 Fuss über Neufundland und verlassen den Neuen Kontinent etwas nördlich von Gander. Die Sonne scheint hoch über uns. F/O Erler bietet sich dem Lufthansa-Kurs von Los Angeles nach Frankfurt an, eine Positionsmeldung weiterzuleiten, da sie von der Bodenstation nicht gehört wird. Ein Jetstream spendiert uns zusätzliche 100 Knoten mehr Geschwindigkeit. Um 15.33z sind wir bereits über Irland bei Cork. Das Wetter ist herrlich. Man sieht Hunderte von Kilometern weit. -j j h- (Schluß folgt)

NEWS · REG · NEWS

CP AIR	CF-CPN	B-727-17	20327	
	CF-CPK	B-727-17	20328	
P W A	CF-PWW	B-707-138B	17700	ex N793SA
TRANS AIR CANADA	CF-TAO	B-737-2A.	20205	
	CF-TAN	B-737-2A.	20206	
ATLANTIS	D-ADIF	DC-9-32	47359	dd 0170
	D-ADIX	DC-9-63CF		dd 0470
	D-AMIE	BAC-111-500		dd171069
GERMANAIR	D-CELL	Mystère 20	201	dd 0769
FA. GLOBUS	EC-BQA	CV-990A	301036	dd110169 lsd to IB
SPANTAX	EC-BQQ	CV-990A	301034	dd180469 ex N 5602
	ET-ADC	DC-3	26162	dd 0669 ex HB-IRX
ETHIOPIAN AL	F-OCNQ	N-262A-38	050	lsd fr Nord
TUNIS AIR	G-AXMF	BAC-111-518	200	rgd140869
AUTAIR	G-AXMG	BAC-111-518	201	rgd140869
	G-AXMH	BAC-111-518	202	rgd140869
	G-AXMI	BAC-111-518	203	rgd140869
	G-AXMJ	BAC-111-518	204	rgd140869
	G-AXMK	BAC-111-518	205	rgd140869
	G-AXML	BAC-111-518	206	rgd140869
B M A	G-AXLL	BAC-111-523	198	rgd290769
	G-AXLM	BAC-111-523	199	rgd290769
	G-AXLN	BAC-111-523	211	rgd290769
LAKER	G-AXMU	BAC-111-432	157	ex VP-BCZ lsd fr BAC
ROLLS ROYCE	G-AXLR	VC-10	829	ex XR-809
SWISSAIR	HB-IPZ	DC-9-32	47502	dd 1269 fn 589
	HB-IDR	DC-9-32	47503	dd 0170 fn 595
TELLAIR	HB-ITF	Brit. 324	13516	ex G-ARKA
	HB-ITG	Brit. 324	13517	ex G-ARKB
AIR PANAMA	HP-505	DC-9-15	45786	dd080769 ex HB-IPD
ALISARDA	I-SARO	F-27-100	10258	ex PI-C512
	I-SARQ	F-27-100	10257	ex PI-C509
A T I	I-ATIA	DC-9-32	47381	ex I-DIZI
	I-ATIE	DC-9-32	47436	ex I-DIZF
	I-ATIO	DC-9-32	47437	ex I-DIZG
	I-ATIU	DC-9-32	47438	ex I-DIZL
ALL NIPPON	JA8401	B-737-281	20226	
	JA8402	B-737-281	20227	
	JA8403	B-737-281	20276	
	JA8404	B-737-281	20277	
ALOHA	N571GB	B-737-291	20071	lsd fr GATX-Boothe
	N572GB	B-737-291	20072	lsd fr GATX-Boothe
	N573GB	B-737-291	20073	lsd fr GATX-Boothe
MOHAWK	N1130J	BAC-111-215	096	ex N11181 of Aloha
	N1131J	BAC-111-215	097	ex N11182 of Aloha
	N1132J	BAC-111-215	105	ex N11183 of Aloha
K L M	PH-DNY	DC-9-33RC	47462	fn 567
	PH-DNZ	DC-9-33RC	47476	fn 571
TRANSAVIA	PH-TRO	Caravelle 3	033	dd011269 ex HB-ICW
	PH-	Caravelle 3	043	dd060170 ex HB-ICY
	PH-	Caravelle 3	048	dd300470 ex HB-ICZ
P A L	PI-C827	DC-8-63.	46121	fn 500
	PI-C829	DC-8-63	46122	fn 506
B A S C O	VR-ABL	DC-6B	45079	ex LN-SUM
S A A	ZS-SAG	B-707-344C	20110	
	ZS-SAI	B-707-344C	20283	
AFRICAN SAFARI	5X-UVT	Brit. 314	13393	ex G-ATGD
E A A	5X-UVJ	Super VC-10	885	dd300469

AIRPORT - MOVEMENTS

EBOS / OST Oostende

(Albert Doyen)

26 SEP	SP-LSA	Iljuschin IL-18	2403	LOT	
27 SEP	G-AOYO	Viscount 806	264	BKS	
29 SEP	OO-SJN	Boeing B-707-329C	20199	Sabena training new a/c	
02 OCT	PH-TRF	Boeing B-707-355C	19664	Transavia	
	G-AVYE	HS-121 Trident 1E	2139	Channel	
04 OCT	G-AOFW	ATL-98 Carvair	12/10351	BAF	QGO RTM
	G-AKNB	Douglas DC-3	9043	Intra AW Jersey	
	G-ANBJ	Britannia 102	12911	Britannia AW	
06 OCT	G-ARMW	HS-748	1537	Skyways	ex VP-LII
08 OCT	G-APNE	Viscount 831	403	BMA	ex JY-ADA
	G-ASEN	Douglas DC-4	10412	Invicta	ex TF-FIM
	G-AOVS	Britannia 312F	13430	Lloyd Intern.	
09 OCT	G-AVOE	BAC-111-416EK	129	Autair	
10 OCT	G-AVMH	BAC-111-510ED	136	BEA	QGO BRU
	G-AVFM	HS-121 Trident 2E	2152	BEA	QGO BRU
	HB-IFX	Douglas DC-9-32	47218	Swissair	QGO BRU
	I-DIBJ	Douglas DC-9-32	47237	Alitalia	QGO BRU
11 OCT	EC-BIQ	Douglas DC-9-32	47092	Iberia	QGO BRU
12 OCT	G-ALWF	Viscount 701	005	Cambrian	
	EC-BJD	Convair CV-990A	301023	Spantax	
14 OCT	HB-IBZ	Douglas DC-6B	44089	Balair	

EDBB / THF Berlin-Tempelhof

(Ralf Manteufel)

07 SEP	G-AOHK	Viscount 802	160	BEA	new colors
23 SEP	G-ASEN	Douglas DC-4	10412	Invicta	ex TF-FIM
25 SEP	G-APMF	Comet 4B	6426	BEA	new colors
02 OCT	G-AMRA	Douglas DC-3	26735	BUA	
06 OCT	N- 244	Convair CV-240		FAA	

EDBT / TXL Berlin-Tegel

(Ralf Manteufel)

10 SEP	G-ALZO	AS.57 Ambassador 2	5226	Dan-Air	
	N525EJ	Boeing B-707-355C	19417	Air Bahamas	for WO
	N369WA	Boeing B-707-373C	19715	World	
14 SEP	G-AWTK	Boeing B-707-399C	18975	Caledonian	ex N-322F
17 SEP	G-ATNZ	Britannia 314	13396	Caledonian	ex CF-CZD
21 SEP	F-BLLC	Douglas DC-8-53	45604	UTA	
24 SEP	F-BFGX	Douglas DC-3		French Air Control	
29 SEP	G-AWKJ	BAC-111-408EF	128	BUA	
01 OCT	G-AWYR	BAC-111-501EX	174	BUA	

EDDF / FRA Frankfurt

13 OCT	I-DABW	Caravelle 6N	150	SAM	
15 OCT	CF-ZYP	Boeing B-707-396C	20043	Wardair	
	N4908C	Douglas DC-8-63CF	45968	Capitol	
16 OCT	EC-BNM	Convair CV-990A	301032	Spantax	ex N5620
	OH-LRH	Convair CV-440	497	Finnair	ex OH-VKN
	N8785R	Douglas DC-8-54F	45803	ONA	
17 OCT	N373WA	Boeing B-707-373C	18582	World	
	N-801U	Douglas DC-8-61CF	45939	Universal	
	PH-MAL	Convair CV-640	332	Martinair	
	YU-AHH	Tupolev TU-134		Aviogenex	
	N791FT	Douglas DC-8-63CF	46045	American Flyers	
	N8786R	Douglas DC-8-61CF	45897	TCA	
18 OCT	PH-MAU	Douglas DC-8-55F	45856	Martinair	ex N852F

FRA contd.

18 OCT	PH-MAN	Douglas DC-9-33RC	47291	Martinair	
	PH-CGD	Convair CV-640	104	Martinair	ex PH-TGD
	G-AWWD	Boeing B-707-399C	19355	Caledonian	ex N-325F
	G-ATMA	Britannia 314	13428	Caledonian	ex CF-CZX
	N8955U	Douglas DC-8-61CF	45948	Saturn	
	G-AOVI	Britannia 312	12926	Monarch	
	G-APNB	Britannia 317	13426	Donaldson	
26 OCT	I-DIKD	Douglas DC-9-32	47129	Alitalia	new colors
28 OCT	N-863F	Douglas DC-8-63CF	46001	ONA	
	YU-AHJ	Douglas DC-9-32	47239	Adria	

EDDH / HAM Hamburg

(COINCAT HAM)

15 SEP	N3325T	Douglas DC-8-55F	45754	Saturn	
	PP-VJJ	Boeing B-707-441	18694	Varig overh. by LH	
	SE-FGA	L.188 Electra	1088	Falconair	ex N-5540
16 SEP	VH-EBR	Boeing B-707-338C	18954	Qantas	
17 SEP	SE-CNM	Viscount 784	227	Falconair	ex PI-C772
20 SEP	D-ANUN	Viscount 814	338	Lufthansa	ex Condor
	VH-EBV	Boeing B-707-338C	19295	Qantas overh. by LH	
21 SEP	VH-EBT	Boeing B-707-338C	19295	Qantas overh. by LH	
22 SEP	XS-794	HS-748 Andover	1566	RAF	
24 SEP	G-AXAA	Canadair CL-44D-4	018	TMA London	
	OE-LHT	HS-748	1590	AUA	
	LX-LGC	Viscount 815	376	Luxair overh. by LH	
29 SEP	G-ASEN	Douglas DC-4	10412	Invicta	
30 SEP	G-AWSY	Boeing B-737-204	20236	Britannia AW	
02 OCT	G-AMAE/H	AS-57 Ambassador 2		Dan-Air	
03 OCT	G-ANBL/O	Britannia 102	12913/16	Britannia AW	
	SE-ERD	Douglas DC-7B	45089	Transair Sweden	
	TC-JAD	Douglas DC-9-32	47488	THY	
04 OCT	D-ANUR	Viscount 814	342	Lufthansa	new colors
05 OCT	OH-LFV	Douglas DC-8-62CF	46043	Finnair	QGO AMS
	N369WA	Boeing B-707-373C	19715	World	
	N-8639	Douglas DC-8-63CF		Seaboard World	
07 OCT	G-AOVC	Britannia 312	13231	Donaldson	
	G-AVTW	Boeing B-707-399C	19767	Caledonian	
	G-AOVJ	Britannia 312	13418	Caledonian	
09 OCT	PH-MAM	Douglas DC-6A	44257	Martinair	
	G-AWGT	Canadair CL-44D-4	030	Tradewinds	
10 OCT	EI-ANO	Boeing B-707-348C	18880	Irish Intern.	
	G-AWXI	Viscount 814	339	BMA	ex D-ANOL
14 OCT	VH-EBX	Boeing B-707-338C	19297	Qantas	

EDDL / DUS Düsseldorf

(COINCAT DUS)

18 SEP	OY-STL	Douglas DC-6B	43828	Sterling	
23 SEP	SE-CNL	Viscount 784	324	Falconair	ex PI-C771
24 SEP	OH-KDC	Douglas DC-6B	44169	Kar-Air	ex SE-BDX
27 SEP	4X-ATS	Boeing B-707-358B	19502	El Al	
	OH-LSD	Super Caravelle 10B	187	Finnair	
	PH-MAO	Douglas DC-9-33RC	47363	Martinair	
29 SEP	G-ASPN	Douglas DC-4	10337	Invicta	ex HZ-AAG
	OO-CTN	Douglas DC-6B	44176	Sabena	ex G-ASRZ
01 OCT	G-AVYE	HS-121 Trident 1E	2139	Channel	
04 OCT	D-ALLI	BAC-111-412EG	116	Bavaria	
06 OCT	G-AOFW	ATL-98 Carvair	12/10351	BAF	ex EC-AVD
08 OCT	HB-IDI	Douglas DC-8-62	46077	Swissair	

DUS contd.

10 OCT	F-BJLA	Douglas DC-8-32	45567	UTA	
	OE-LCO	Caravelle 6R	167	AUA	QGO FRA
12 OCT	G-AWXJ	BAC-111-416EK	166	Autair	
	G-AOVT	Britannia 312	13427	Monarch	
15 OCT	YR-ILI	Iljuschin IL-14	1803066	Tarom	
	N-8635	Douglas DC-8-63CF	46050	Seaboard World	
17 OCT	G-AOCB	Viscount 755	092	BMA	ex VR-BBL

EDDM / MUC München

(COINCAT MUC)

14 SEP	GN-CCN	L.749 Constellation	2675	RAM	
	OH-LSF	Super Caravelle 10B	188	Finnair	
	G-AVHK	Viscount 812	359	Scottish Flyers	
19 SEP	HB-IMM	Convair CV-640	412	SATA	
20 SEP	F-BGSL	Douglas DC-6B	43558	Aeromaritime	
25 SEP	G-ANBI	Britannia 102	12910	Britannia AW	
26 SEP	G-AWBL	BAC-111-416EK	132	Autair	
	CS-TAI	Douglas DC-3		Atlantico Interplano	
27 SEP	N-5615	Convair CV-990A	301027	Modern	
28 SEP	N4865T	Douglas DC-8-63CF		TIA	
	PH-FLD	Fokker F-27-400	10333	Euralair	
	OO-SJJ	Boeing B-707-329C	19162	Sabena	
	I-TIVU	Dart Herald 203	184	Itavia	
29 SEP	D-ACEF	Convair CV-440	210	General Air	
01 OCT	EC-BFL	Britannia 313	13233	Air Spain	
	G-APDN	Comet 4	6415	Dan-Air	
02 OCT	G-AOCB	Viscount 755	092	BMA	
03 OCT	LN-FON	Douglas DC-6A	45521	Fred Olsen	ex N37595
04 OCT	HB-IBZ	Douglas DC-6B	44089	Balair	
	PH-MAM	Douglas DC-6A	44257	Martinair	ex N4065K
05 OCT	I-ATIC	Fokker F-27-200	10349	ATI	ex PH-FLV
	F-BGNG	L.1049C S.Constellation	4516	Catair	
09 OCT	OK-LCB	Iljuschin IL-14		CSA	
	G-AXBB	BAC-111-409	162	Germanair	
10 OCT	N-863F	Douglas DC-8-63CF	46001	ONA	
	PP-VJJ	Boeing B-707-441	18694	Varig	QGO ZRH
	HB-IDE/F/G/L	Douglas DC-8-62		Swissair	QGO ZRH
	VT-DJJ	Boeing B-707-437	17723	Air India	QGO FRA
	AP-AUO	Boeing B-707-340C	19285	PIA	QGO FRA
18 OCT	G-AOVT	Britannia 312	13427	Monarch	
	EC-BQF	BAC-111-402AP	161	TAE	

EDVV / HAJ Hannover

(COINCAT HAJ)

20 SEP	YR-BCC	BAC-111-424EU	157	Tarom	
	XM-490	Britannia 253	13435	RAF TC	
28 SEP	G-AVMZ	BAC-111-510ED	153	BEA	new a/c
01 OCT	HB-IMM	Convair CV-640	412	SATA	
	OE-LAH	Viscount 837	439	AUA	
	TS-MAC	Caravelle 3	207	Tunis Air	
	EC-ATQ	Douglas DC-7C	45162	Spantax	ex OO-CFF
	EC-BNJ	Fokker F-27-100	10106	Spantax	ex PI-C530
03 OCT	LZ-BEP	Iljuschin IL-18	8105	Bulair	
	DO-7	Douglas C-47	10646	Finnish AF	
07 OCT	G-ASIV	VC-10	819	BUA	QGO FRA
	PH-TRN	Caravelle 3	191	Transavia	
14 OCT	LN-FON	Douglas DC-6A	45521	Fred Olsen	ex N37595
	PH-FLD	Fokker F-27-400	10333	Euralair	ex F-BOOC

LEPA / PMI Palma de Mallorca (Bölke, Szymaniak, Kuhnt)

03 SEP	PH-FDR	Fokker F-27-100	10202	Spantax	ex LN-SUA
	EC-BMX	Douglas DC-8-63	45930	Iberia	
04 SEP	EC-APT	Convair CV-440	328	Aviaco	ex OO-SCJ
	EC-APZ	Convair CV-440	495	Iberia	
	G-APEF	Vanguard 951	709	BEA	
05 SEP	F-BMHV	ATL-98 Carvair	5/10365	CAT	
06 SEP	G-AVYC/D	HS-121 Trident 1E	2137/8	BKS	
	G-AVYB/E	HS-121 Trident 1E	2136/9	Channel	
	G-APTC	Viscount 833	425	BUA	new colors
	G-ATVR	Viscount 812	365	Channel	ex N-253V
	PH-ADA	Douglas DC-8-50	45750	KLM	ex ZK-NZA lsd.
	F-BOSU	ATL-98 Carvair	15/27311	CAT	ex G-ATRV
07 SEP	EC-BOZ	Douglas DC-7C/F	45467	Trans Europa	ex TAE
	G-ANBK	Britannia 102	12912	BKS	
	G-AXMU	BAC-111-432FD	157	Laker	Bahama colors
14 SEP	EC-BBH	Douglas DC-7	44173	Trans Europa	
	G-AMQJ	Viscount 701	023	Cambrian	
	D-CERA	HFB 320 Hansa Jet	1031	Singer	

LFSB / BSL Basel

(Klaus Bölke)

25 SEP	D-IBYG	Fouga Magister		Süd Air	
	VR-BCZ	Douglas DC-7		Arco Bermuda	
	N10623	Curtiss C-46		for Biafra	ex I-SILV
	HB-IMQ	Convair CV-440	213	Tellair	ex D-ACOH
	D-ABAY	Douglas DC-6A/B	44070	Germanair	

LSGG / GVA Genf

(Klaus Bölke)

24 SEP	HB-LDT	Gulfstream		Pvt.	
	HB-IMS	Convair CV-240		?	
	HB-LAS	DH.104 Dove		Federal Air Office	
	PH-MOL	Fokker F-28	11003	Itavia	
	YI-AEC	HS-121 Trident 1E	2129	Iraqi Airways	

LSZH / ZRH Zürich

(Klaus Bölke)

22 SEP	5X-UVH	Britannia 313	13431	ASA	
	HB-IDE/F	Douglas DC-8-62	45919/20	Swissair	
	N5771T	Boeing B-707-331C	19212	TWA Cargo	
	HA-MOI	Iljuschin IL-18	10002	Malev	
	HA-LBD/E	Tupolev TU-134		Malev	
	LZ-TUB	Tupolev TU-134		Balkanair	
	HB-FAA	Dornier DO-27	2024	Swissair Photo	
	HB-VBB	Lear Jet 23	045A	EJA	
	CF-TJS	Douglas DC-8-54F	45681	Air Canada	
	YU-AFF	Douglas DC-6B	45553	Adria	ex PH-DFL
	TS-ITU	Caravelle 3	246	Tunis Air	
	OK-UEC	Tupolev TU-124	1607	CSA	
	G-ARKA	Britannia 324	13516	Tellair	
	CP-42474	Tupolev TU-104B		Aeroflot	
	HB-ILD	Douglas DC-4	42995	Balair	ex SX-DAG
	D-ABOW	Douglas DC-4		Transportflug	
25 SEP	G-ASPEN	Douglas DC-4	10337	Invicta	ex HZ-AAG
	OY-KTE	Douglas DC-8-62F	45922	SAS	
	HB-IBZ	Douglas DC-6B	44089	Balair	
	CS-TCB	Caravelle 6R	125	TAP	
	N-8639	Douglas DC-8-63CF		Seaboard World	