

airborne



1969

10

das magazin für luftfahrtfreunde und spotters

1 DM



airborne

Oktober 1969
Heft - 10
Jahr - 4

Lieber Leser!

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

Chefredakteur:
Werner vom Brocke

Geschäftsf.Redakteur:
Juan-José Hartlöhner

Dokumentation:
Gerd Steinmüller

Produktion:
Erhard Schulz

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

Postanschrift:
D6 Frankfurt/Main 1
Leerbachstraße 8

Telefon:
(0611) 723189

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

Die ALITALIA ist bereit per 1. November aus der IATA auszutreten, falls die Organisation, die von ihr beschlossene Senkung der NAT-Tarife (auf der Strecke New York-Rom um ganze 106 US-Dollar) nicht billigen sollte.

Zwar steht die Genehmigung von seiten der italienischen und amerikanischen Regierung noch aus, doch ist sich ALITALIA dessen ziemlich sicher.

Inzwischen hat die IATA ihre Mitglieder eiligst zu einer außerordentlichen Versammlung aufgerufen. Sollte diese scheitern, d. h. den Wünschen der Italiener nicht entsprechen, so wird mit dem kommenden Winter eine ganz neue Lage im internationalen Luftverkehr entstehen. Man kann sicher sein, daß eine ganze Reihe anderer Fluggesellschaften, die ebenfalls eine Tarifsenkung verantworten, den Schritt der ALITALIA folgen würden. Dies würde das Ende der IATA bedeuten.

Tatsächlich ist das Ratensystem innerhalb der IATA, speziell im NAT-Raum, so kompliziert, verquickt, gar diskriminierend, daß die Auflösung der Kartelle allgemein gewünscht wird. Auch US-Verkehrsminister Volpe kritisierte in letzter Zeit hart die Tarifpolitik der IATA-Mitglieder.

Ein Sprecher der ALITALIA begründete die Entscheidung damit, daß die jüngst vereinbarten Inclusive Bulk Fares statt dem Publikum weitgehend den Reiseagenturen zugute gekommen seien. Die italienische Fluggesellschaft, die sich in den letzten Jahren zu einem im Weltluftverkehr führenden Unternehmen entwickelt hat, will ferner auch im Inlandverkehr revolutionäre Wege verfolgen.

Ob per 1. November oder später - eins dürfte sicher sein, die Jumbos werden für einen harten Wettbewerb innerhalb der IATA sorgen und letztendlich ihre Auflösung, wenigstens im herkömmlichen Sinne, bewirken.

Ihre Redaktion

Plesman und die KLM

Am 7. Oktober 1919 wurde im Büro von Notar Stoop in Den Haag die Gründungsurkunde der Koninklijke Luchtvaart-Maatschappij unterschrieben. Ebenfalls in Den Haag, und zwar im ersten Stock des Hauses Heerengracht 13 zog der ehemalige Fliegerleutnant Albert Plesman ein, anfangs als Geschäftsführer und schon bald darauf als Direktor.

Zunächst mußte er aber Flugzeuge mieten, Mitarbeiter engagieren, Piloten finden und vor allem Fluggäste. Mai 1920, der erste Linienflug London-Amsterdam und zurück, ab 26. Juli wurde Rotterdam in diese Strecke einbezogen; am 1. September die Eröffnung des Flugdienstes Amsterdam-Bremen-Hamburg mit Besatzungen und Flugzeugen, die von der Deutschen Luft-Reederei gemietet wurden. Als am 31. Oktober jenes Jahres das Wetter den Aktivitäten in der Luft ein Ende machte, hatte die KLM 82.000km geflogen, 345 Fluggäste sowie 25.000 kg Fracht und Post befördert. Die Gesellschaft konnte ein Flugnetz von 924 km Länge aufweisen, das fünf Städte in drei Ländern miteinander verband.

Ein halbes Jahr später breitete die KLM aufs neue ihre Schwingen aus, dieses Mal die eigenen. Plesman hatte den Winterschlaf seines Unternehmens zum Ankauf von vier Maschinen, zwei De Havilland DH-9 und Fokker F-II und F-III Flugzeuge. Es waren die ersten Fokker Maschinen einer ganzen Reihe, die die KLM und die niederländische Luftfahrtindustrie überall in der Welt berühmt machen sollten.

Plesman erfand den Rückflugtarif, er eröffnete ein KLM Restaurant auf dem Flughafen Schiphol, gründete in Amsterdam ein Luftverkehrsbüro und errichtete einen fototechnischen Dienst, der heute noch als "KLM Aerocarto" allgemein anerkannt wird. Außerdem kaufte er - die Geschichte der KLM ist mit vielen "als erster" gespickt - das funkelhagelneue, speziell für seine Gesellschaft entworfene Fokker F-III Verkehrsflugzeug (1921). Diese Maschine hatte einen separaten Laderaum, sodaß man die Fracht nicht mehr zu den Fluggästen in die Kabine zu stellen brauchte.

Am 1. Juni 1922 fand die Eröffnung der Linie Amsterdam-Brüssel statt. Gegen Ende des Jahres wurde der Beschluß gefaßt, auch im Winter zu fliegen. 1923 ging es nach Paris, 1924 nach dem damaligen Batavia. Während des unvergeßlichen Probeflugs der H-NACC im Auftrag des Komitees "Flugdienst Holland-Indien" saß Flugkapitän van der Hoop am Steuerknüppel. In 55 Tagen, von denen 30 wegen eines Motorschadens in Bulgarien auf dem Boden verbracht werden mußten, erreichte er das überseeische Reichsgebiet.

KLM nahm 1934 mit der DC-2 PH-AJU "Uiver" am Mac Robertson International Air Race von London nach Melbourne teil und gewann den ersten Preis in der handicap section. Im gleichen Jahr gelang es mit der Fokker F-XVIII "Snip", die anderen Reichsgebiete im Westen durch einen achttägigen Flug über Marseille, Alicante, Casablanca, Porto Praia, Paramaribo und Curaçao mit dem Mutterland zu verbinden. Die Kontinente näherten sich, Entfernungen schrumpften zusammen, und der Himmelozean begann tatsächlich die Völker miteinander zu verbinden.



Ende 1939 operierte die Gesellschaft mit 45 Flugzeugen, die 724 Fluggäste mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 265 km pro Stunde über ein Flugnetz von 28.000 km nach 61 Städten in 29 Ländern transportieren konnten. Das geschah mit einer Regelmäßigkeit und Präzision, die Indiens Premierminister Nehru veranlaßte, in seiner Autobiographie zu schreiben: "Eine willkommene Abwechslung in unserem Gefangenendasein in Naini (1935) war das Überfliegen in unserem Gefangenendasein in Naini (1935) war das Überfliegen der großen Flugzeuge. Allahabad wurde von allen großen Maschinen der Linien zwischen dem Westen und dem Osten angefliegen, und die riesigen Flugzeuge auf der Strecke nach Australien, Java und Französisch-Indochina kamen fast genau über unseren Köpfen an Naini vorbei. Die regelmäßigsten aber waren die holländischen Kursflugzeuge nach und von Batavia."

Während des zweiten Weltkriegs, genau gesagt ab 1940 bis Mai 1945, kam der Luftverkehr in Holland zum Erliegen. Seine Landsleute schauten noch verblüfft auf den Zehnguldenschein, der für die ersten Tage nach der Währungsreform reichen sollte, als Plesman aus den Vereinigten Staaten mit 14 Douglas C-54A "Skymaster" und 30 C-47A "Dakota" zurückkehrte. Innerhalb von fünf Monaten nach dem Ende des zweiten Weltkriegs flog die KLM wieder.

Zuerst wurden nur Amsterdam, Eindhoven, Maastricht, Groningen und Twente angefliegen, die gleichen Orte, die heute von der Tochtergesellschaft NLM bedient werden. Jedoch schon bald danach wurde auch wieder die Linie Amsterdam-Djakarta aufgenommen, die von jeher die Hauptschlagader gewesen war. Im Jahr 1946 kehrten noch andere vertraute Namen auf die Streckenkarte zurück: Zürich, Prag, Madrid, Brüssel, Paris, London. Und auch zwei neue Namen, von denen einer in den späteren Jahren immer wichtiger werden würde und schließlich sogar die Zielstation Djakarta an Bedeutung überragen sollte, New York. Die Verbindung Amsterdam-Curaçao wurde ebenfalls in jenem Jahr Wirklichkeit.

Die nächsten Jahre waren voller Eröffnungen und Wiederaufnahmen, voller immer glorreicheren Sprünge. Höher, schneller, weiter. Gewissermaßen als Erinnerung an die einstigen ruhmreichen Tage erhielt die KLM im London-Christchurch-Race den ersten Preis in der Vorgabesektion. Sylvester 1953 starb, erst 64 Jahre alt, Albert Plesman, der Gründer und Neuerrichter der KLM.

Die Atmosphäre in der Luftfahrt hat sich geändert. Primeurs zu haben, das ist kaum mehr möglich. Regelmäßigkeit und Zuverlässigkeit sind normal geworden. Kein Mensch blickt noch ehrfürchtig auf die Wunder der Technik. Das Publikum, das 1949 die "Vögel mit den glänzenden Flügeln" noch mit offenem Mund anstaunte, steigt jetzt in ein Flugzeug ein, als wäre es eine Fähre. Das Fliegen ist schon längst nicht mehr ein Privileg der Reichen, es ist das ganz gewöhnliche Transportmittel für jeden einfachen Bürger, der es sogar gerne für seine Urlaubsreisen benutzt.

Auch die Führung einer Luftverkehrsgesellschaft ist eine vollkommen andere Sache geworden. Die Periode, wo man wie ein Zimmermann über den Daumen peilte, die Periode der Pioniere ist vorbei. Entscheidungen kann man heute nur noch treffen nach eingehender Überlegung eines großen Stabes von Fachleuten, von den hellsten Köpfen, die ein Land aufbringen kann, beigeordnet und wohlbegründet durch Marktuntersuchungen, Wachstumsprognosen, Umsatzanfragen, unterstützt von einem ganzen Heer sachverständiger Mitarbeiter vom Flugkapitän an bis zu dem Mann, der die Maschine mit Brennstoff versorgt. Die frühere Methode, zuerst Linien und Sitzplätze zu schaffen und dann Kunden zu finden, hat dem Gegenteil Platz gemacht.

Genau soviel Fluggäste wie im ersten Jahr ihrer Existenz im ganzen transportiert wurden, nimmt die KLM nächstens in einer Boeing 747 mit. Genau soviel Kilometer wie damals in einem Jahr geflogen wurden, werden einmal die sechs KLM Überschallverkehrsflugzeuge in fünf Stunden zurücklegen. Der Güterverkehr, der sehr rasch einen immer größeren Umfang annimmt, erfordert eigene, neue Techniken. Eine Flotte, die heute noch als modern gilt, wird in zehn Jahren als eine rückständige betrachtet werden.

Probleme wie Landgebühren, internationale Tarifstruktur, Rentabilität astronomischer Investitionssummen beschäftigen heute die großen Luftfahrtgesellschaften. Für Abenteuer und Romantik gibt es keinen Platz mehr in der modernen Verkehrsfliegerei. Eine Hauptvoraussetzung ist heute nüchterne Sachlichkeit, ein guter Handel und ein Blick, der auf die Zukunft gerichtet ist. Die KLM verfügt über die Leute, den materiellen und finanziellen Hintergrund, die es ermöglichen, dieser Herausforderung zu begegnen. Sie strebt dauernd nach der besten Technik, dem besten Kundendienst und der besten Arbeitsordnung. Hierbei stützt sie sich noch zusätzlich auf die sichere Reserve einer fünfzigjährigen Erfahrung.



Super-Cargo



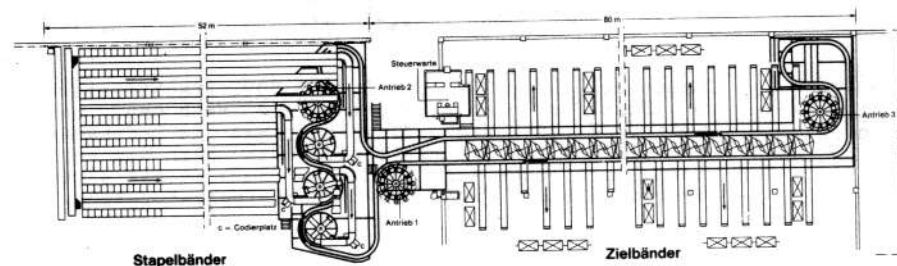
Wie Dipl.-Ing. Süssenguth auf einer Pressekonferenz in Frankfurt mitteilte, kann mit einer weiteren Zunahme des Luftfrachtverkehrs gerechnet werden, sodaß schon im nächsten Jahrzehnt die Fracht gleichbedeutend neben die Fluggastbeförderung tritt.

Als größter europäischer Luftfrachtcarrier verfügt die Lufthansa auf dem Frankfurter Flughafen nunmehr auch über die größte Frachtsortieranlage Europas. Diese neuartige Konstruktion im Lufthansa-Frachthof sortiert in einer Stunde bis zu 4000 Frachtstücke nach 48 Zielorten.

Mit ihrer hohen Umschlaggeschwindigkeit hilft die Anlage der Lufthansa in Frankfurt, den seit Jahren anhaltenden Boom im Luftfrachtgeschäft aufzufangen. Im ersten Halbjahr 1969 war hier der Frachtumschlag, verglichen mit dem gleichen Zeitraum des Vorjahres, um 40 % höher. 75% der Frankfurt passierenden Fracht ist Transitfracht, die für den Weiterflug sortiert werden muß. Etwa zwei Drittel dieser Sendungen - die anderen Frachtstücke sind zu groß oder auch zu schwer - durchlaufen jetzt die 132 m lange Sortieranlage.

Ihr Kernstück ist der endlose Zug des sogenannten Sortierförderers, dessen 197 Wagen auf einer mehr als einen Viertelkilometer langen Strecke verkehren, an der die Zielbänder liegen. Jeder Wagen übernimmt ein Packstück und fährt es zu dem vorbestimmten Zielband. Alles läuft automatisch ab, gesteuert von einem kleinen Prozeßrechner.

Die nahezu geräuschlos arbeitende Anlage behandelt die Frachtstücke sehr schonend. Mit Ausnahme der Stellen, an denen sie über Rutschen gleiten, werden sie auf ihrem ganzen Weg von Förderbändern getragen. Bremsbänder und Lichtschranken verhindern, daß sie mit anderen zusammenprallen.





Photos

Titelseite)
 PH-DCS DC-8-55F c/n 45683
 KLM AMS KLM/PR

S.2/ 1)
 G-APNB Brit.317 c/n 13426
 Donaldson LGW280869 /v.d.Sman

S.2/ 2)
 G-AXMU BAC-111-432 c/n 157
 Laker AW LGW 240869 /v.d.Sman
 ex Bahamas VP-BCZ

1)
 F-BHMI L.1049G c/n 4668
 Catair LBG 030869 /Berrehouc

2)
 F-BRHL F-27-200 c/n 10137
 Euralair LBG /Berrehouc

3)
 F-BNUZ DC-6B c/n 45173
 Trans Union LBG 060869
 J.P.Berrehouc ex JA6209

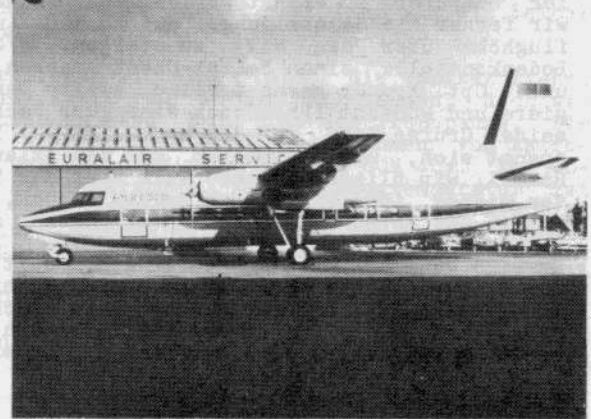
4)
 OB-R-931 DC-8-52 c/n 45619
 APSA LBG 030869 /Berrehouc

5)
 F-BJLA DC-8-32 c/n 45567
 UT/RK LBG 070869 /Berrehouc

6)
 CP86681 IL-62 c/n ?
 Aeroflot LBG 060869 /Berrehouc

S.20/ 1)
 HK-1408 HS-748 c/n 1657
 Avianca /Hawker Sidd.

S.20/ 2)
 VP-BCM HS-748 c/n 1612
 Bahamas /Hawker Sidd.



Für 15 Stunden nach LAX (Forts.)

②

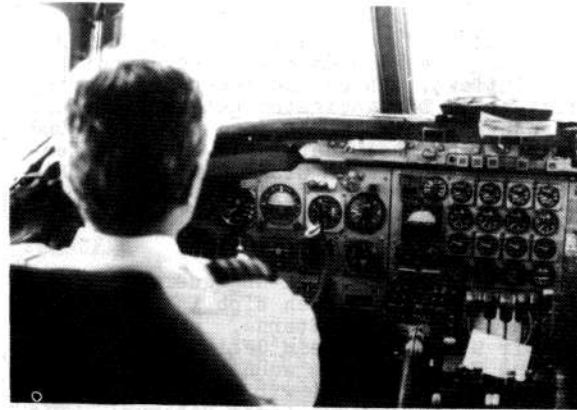
Genau eine halbe Stunde nach dem Start erreichen wir "Top of climb". Flugingenieur Smienk vermerkt den Spritverbrauch im Log, die vier Engines haben bereits über 7,5 Tonnen Fuel verbrannt. Um 23.55z dreht sich die Sphäre des VOR-PDI (Pictorial Deviation Indicator), wir sind overhead Spijkerboor. Unter uns liegt Amsterdam, die Nordsee. Wenige Minuten später erkennt man bereits links die Lichter von englischen Städten. Der Copilot holt sich über VHF von Shanwick die "Oceanic Clearances". Es ist 00.32z, als wir Talla VOR erreichen. Die Szenerie ist faszinierend. Rechts die Lichter von Edinburgh, vorn jene von Glasgow. In unserer Höhe ist der Himmel hell, als würde es jeden Moment Tag werden. Um 00.40z überfliegen wir das letzte Funkfeuer des alten Kontinents. Skipness bleibt zurück und gleichzeitig Europa.

Der Navigator hat schon längst die Arbeit aufgenommen. Wir sind vier Minuten "ahead" zu unserem Flugplan. Cpt. Kramer lässt die DC-8 nach rechts drehen und nimmt Kurs 309 Grad zum ersten Punkt im Atlantik 57 Nord 10 West. Kurs und Entfernung sind dem Doppler Computer zugeführt worden. Von Shanwick Control erhalten wir ferner die Genehmigung, auf FL 350 (unsere geplante Reiseflughöhe über den NAT) zu steigen. F/O van Soest lässt die Bodenkontrolle einen Selcal-Check machen, das Signal erreicht uns. Cpt. Kramer beendet seine zweite Durchsage an die Passagiere und wünscht ihnen noch eine gute Nacht. F/E Smienk reicht seine Cruise Data für den neuen Flight Level vor. Alles entspannt sich, wir überqueren nun den Atlantik. Keine Wolke am Himmel, wir fliegen sowieso weit über der Tropopause. Die Piloten ziehen ihre Sitze noch weiter zurück, um richtig bequem zu sitzen und geben eine neue Bestellung bei der Stewardess auf.

Es sind kaum 20 Minuten vergangen, seit wir Schottland hinter uns liessen, schon sind wir am ersten Reporting Point angelangt. Im "Miles-to-go"-Anzeiger des Dopplers erscheint die Ziffer Null, der Navigator überreicht dem Copiloten den AIREP und dieser leitet die Positionsmeldung per Funk der Bodenstelle weiter.

"Atlantis-601, Position 57 North 10 West at 0101, Flight Level 350, estimating 59 North 20 West at 0142, ETA Ottawa 0700, Endurances in kg 48900, Temperature minus 46, Spot wind 130°/30 knots. Over!"

Der Doppler zeigt Ground Speeds um die 480 Knoten an. Gemächlich ziehen wir über den großen Teich, vergehen die Minuten. Es sind immer weniger Meilen bis 20 West. Um 01.42z fixiert uns der Navigator bei 59 Grad Nord 20 Grad West. Stehend auf seinem Sitz hat er mit dem periscopischen Sextanten einige Sternpeilungen vorgenommen. Wir haben weitere 4,1 Tonnen Fuel verbraucht. Um 02.20z befinden wir uns bei 60N 30W, stets in 35.000 Fuss Höhe. Der Wind ist fast still, doch bald wird er genau von vorne blasen, während wir anfangs Rückenwind hatten. Die Aussentemperatur ist auf -50°Celsius gefallen. Wir haben noch 40.450 Fuel an Bord. Der Copilot versucht minutenlang, Kontakt mit einer Bodenstelle aufzunehmen, aber weder Shanwick, Gander noch Keflavik scheinen uns zu hören. Wir probieren sämtliche Frequenzen durch, zufällig empfangen wir eine Positionsmeldung einer Lufthansa-Boeing auf dem Wege von Tokyo nach Frankfurt. Sie gibt ihre Position mit 74 Grad nördlicher Breite an. Endlich werden wir auf 5624 kcs gehört, wir geben unsere



Position durch und requesten von Gander die Erlaubnis, auf Mach 0.82 zu beschleunigen. Minuten später erhalten wir ein Selcal und die Clearances, nunmehr mit Mach 0.82 zu fliegen.

Kurz vor 40 West überfliegen wir eine Front, die Wolken ziehen sich plötzlich wie eine Linie von Norden nach Süden, doch wir sind viel höher, einige tausend Fuss über der Tropopause. Die Farben des Himmels, erinnern uns an die Aufnahmen von Astronauten. Genau um 3 Uhr GMT befinden wir uns 60N 40W. Der Copilot meldet 35.900 kg Endurances. Die Aussentemperatur ist jetzt -45 Grad und der Navigator hat ermittelt, daß der Wind aus 280 Grad mit einer Geschwindigkeit von 60 Knoten kommt. Wir nehmen Kurs 294 Grad. Vor uns liegt Grönland. Es ist fast Tag, auch unten auf der Erde. Berge und Gletscher sind klar zu sehen. Ganze Eisblöcke, riesige Eisberge schwimmen im Ozean. Wir fliegen knapp an der Südspitze Grönlands vorbei. Der Blick ist fantastisch. Nach Ortszeit ist hier gerade Mitternacht, wir haben Mitte Juni, und in diesen Gegenden wird es um diese Jahreszeit nie dunkel.

In der Kabine schlafen fast alle Passagiere. Die Stewardessen haben sich in der vorderen Lounge versammelt und lassen die Blicke über die weissen Berge unter den Flügel schweifen. Es ist eine gute Gelegenheit, um mit Frl. Dinnissen, Frl. Mohr und Frl. Schikola ins Gespräch zu kommen. Alle drei fliegen erst seit einigen Wochen, wenn man über Trips und Erlebnisse im Streckendienst spricht, vibriert noch in ihren Stimmen die Begeisterung. Achtern hält Frl. Nissen Wache, und Frl. Röther, unsere "Erste", seit Jahren im Airline-Business, ist in der vorderen Küche beschäftigt.

Um 03.46z befinden wir uns bereits bei 59N 50W. Ganze 35,7 To. haben die Triebwerke seit dem Verlassen der Position in Frankfurt verbraucht. In einer Stunde werden wir die Küste Kanadas erreichen. Unser Kurs 273 Grad führt uns direkt nach Hopedale, eine kleine Stadt in Labrador. Sie liegt bei etwa 55° 30' nördlicher Breite, also ungefähr wie Glasgow oder Kopenhagen. Ein starker Gegenwind mindert unsere Bodengeschwindigkeit um ganze 100 Knoten. Ziemlich schnell wird es dunkel und als wir um 04.45z das Funkfeuer von Hopedale, direkt an der Küste erreichen, ist es wieder Nacht. In Deutschland steht die Sonne bereits hoch über dem Horizont und für die meisten Leute wird es Zeit zum Aufstehen.

Im Cockpit der D-ADIR sind für eine Weile alle vier Besatzungsmitglieder schwer beschäftigt. Die Piloten studieren den direkten Weg von Hopedale nach Ottawa, wählen Funkfeuer-Frequenzen, sprechen mit den Bodenstationen. Der Navigator hat seine Arbeit abgeschlossen, demontiert den Sextanten, der dann verpackt und verstaubt wird. Der Flugingenieur ist dabei die Instrumenten-Anzeigen in seinen Log zu vermerken. Mach 0.82, RAT -19°, SAT -49°, IAS 280 kts, TAS 479 kts, EPR 230, EGT 430°, N1 8300 rpm, N2 9100 rpm, Fuel Flow 6500 kg/h, Fuel Pressure 33 psi, Oil Pressure 42 psi,...

Auf einmal ist die Müdigkeit da. Die Atlantik-Überquerung schien kurz, die restlichen Meilen bis Ottawa ziehen sich in die Länge. Es ist tiefdunkle Nacht, man sieht einige Sterne, unten auf der Erde sind kaum Lichter. Wir überfliegen ein Gebiet voller Seen und Wälder, in der fast keine Menschenseele wohnt. Um 05.24 GMT überfliegen wir Wabush, um 05.51z kreuzen wir das Meridian 70W und 20 Minuten später passieren wir das Funkfeuer Roberval. Die Stewardessen bringen parfümierte dampfende Handtücher. Die Crew legt sich diese aufs Gesicht. Sie wirken Wunder, die Müdigkeit verschwindet radikal. Man fühlt sich entspannt und vor allem wach. Die Vorbereitungen für den Anflug werden getroffen, der Sinkflug beginnt. Die beiden Piloten atmen eine Weile von den Sauerstoffmasken, um richtig fit bei der Landung zu sein. Captain Kramer studiert die Approach-Charts von Ottawa, während links von unserem Kurs die Lichter von Quebec und Montreal zu sehen sind.

Wir gehen direkt auf die Bahn 25, während des Endanfluges hat man einen schönen Blick auf die Lichter der Hauptstadt Kanadas, auf der rechten Seite. Doch die Besatzung hat dafür wenig Zeit. Die Flaps werden ausgefahren, danach das Fahrwerk, die drei grünen Lämpchen leuchten auf. "Full Flaps" ordnet Captain Kramer. Die Douglas DC-8 schwankt fast unstabil. Ein wenig mehr Power schafft abhilfe. Die Bahn nähert sich schnell, man ist drüber und schon setzen die Räder des Hauptfahrwerks auf. Das Bugrad wird auch runtergedrückt und schon heult die Schubumkehr. Wir sind gelandet. Es ist 06.53z, wir waren also 7 Stunden und 35 Minuten in der Luft und haben ganze 3394 NM zurückgelegt. Die Maschine ist jetzt ganze 54,1 Tonnen leichter, soviel Fuel haben wir nämlich verbraucht. Wir rollen auf unsere Position neben zwei anderen DC-8 der CAPITOL, die eine ist ebenfalls auf dem Wege nach Los Angeles, die andere in umgekehrter Richtung nach Rom. Hier verlässt uns auch unsere Crew, das Hotelbett wartet, in zwölf Stunden soll sie einen anderen Flug übernehmen. Kaum sind alle Passagiere von Bord gegangen, steigen die fünf neuen Mädchen und der Flugingenieur ein. Wieder einmal gibt es allerhand zu erzählen, über Flugenerlebnisse, Debriefings... Man verabredet sich für den nächsten gemeinsamen freien Tag in Frankfurt oder plant irgendetwas für den gemeinsamen Flug nach New York in einigen Tagen.

Kanada ist die amerikanische Schweiz, dies spürt man sofort beim Betreten des Terminals. Das Gebäude des Flughafens Ottawa-Uplands ist modern und luxuriös, wenn auch nicht groß. Die Halle erscheint voll, obwohl es 3 Uhr morgens Ortszeit ist. Es handelt sich natürlich um die ca. 600 Transit-Passagiere der drei DC-8, die auf dem Vorfeld stehen. Rechts davon übernachteten drei rot-weiße DC-9-31 der AIR CANADA. (Forts. folgt) j j h

NEWS . REG . NEWS

PACIFIC WESTERN	CF-PWO	L.382B	4197	wo160769	Gaycaya Peru
FINNISH AF	DO - 8	DC-3	19309	dd090569	ex OH-LCD
	DO - 9	DC-3	11750	dd180669	ex OH-LCG
AEROFLETE	EC-BSK	DC-4	35936	ex D-ADAD	of TF
SPANTAX	EC-BRN	F-27-100	10109	dd090669	ex D-BAKA
	PH-FDR	F-27-100	10202	lsd fr Fokker	
AIR FRANCE	F-BHRY	Caravelle 3	061	wo090969	Marseille
	F-BPUI	F-27-500	10389	dd070369	
	F-BPUJ	F-27-500	10390	dd280369	
	F-BPUK	F-27-500	10397	dd160569	
	F-BPUL	F-27-500	10398	dd100769	
AIR INTER	F-BPNI	F-27-500	10383	dd190269	
DAN - AIR	G-AXJU	DC-3	2032	ex RAF	
LAKER AIRWAYS	G-AXMU	BAC-111-432	157	ex VP-BCZ	
AEROLINEAS TAO	HK1057	Visc. 745	118	ex I-LIRT	
KOREAN AIRLINES	HL5206	F-27-200	10417		
ALISARDA	I-SARC	F-27-100	10257	ex PI-C509	of PAL
	I-SARO	F-27-200	10258	ex PI-C512	of PAL
A T I	PH-ARO	F-27-400	10270	ex D-BARO	lsd fr Fokker
J A L	JAB101	B-747-46	19725		
	JAB102	B-747-46	19726		
	JAB103	B-747-46	19727		
	JAB104	B-747-46B	19823		
	JAB105	B-747-46B	19824		
	JAB106	B-747-46B	19825		
	JAB107	B-747-46B	20332		
	JAB108	B-747-46B	20333		
EASTERN	N-8759	DC-8-63CF	46058	fn 433	is
	N-8760	DC-8-63CF	46074	fn 468	is
T I A	N4867T	DC-8-63CF	46090	fn 504	
	N4868T	DC-8-63CF	46091	fn 518	
	N4869T	DC-8-63CF	46117	fn 527	
SABENA	OO-SCA	F-27-400	10354	ex JY-ADF	
LINAIR	OY-DHW	Fokker F-27	10396		
MAERSK AIRLINES	OY-DKR	F-27-500	10425		
	OY-DKS	F-27-500	10426		
	OY-DKT	F-27-500	10431		
GARUDA	PK-GFE	Fokker F-27	10409	dd140869	"Kerintji"
	PK-GFF	Fokker F-27	10410	dd140869	"Dempo"
T H Y	TC-JAD	DC-9-32	47488	fn 527	is 0969
	TC-JAE	DC-9-32	47489	fn 528	is 0969
ARGENTINE AF	TC- 71	Fokker F-27	10403	dd090669	
	TC- 72	Fokker F-27	10404	dd180669	
	TC- 73	Fokker F-27	10407	dd240769	
	TC- 74	Fokker F-27	10408	dd310769	
QANTAS	VH-EBA	B-747-38	20009		
	VH-EBB	B-747-38	20010		
	VH-EBC	B-747-38	20011		
	VH-EBD	B-747-38	20012		
MEXICANA	XA-SEJ	B-727-64	19255	wo210969	Mexico City
EL AL	4X-ATX	B-707-358B	20122		
	4X-ATY	B-707-358B	20301		
CYPRUS AIRWAYS	5A-DAA	HS-121-2E	2154		
NIGERIA AIRWAYS	5N-ABB	Fokker F-27	10400	dd290769	
AIR ALGERIE	7T-VAK	Caravelle 6N	073	wo250769	south Algeria
AIR CONGO	9Q-CLK	Fokker F-27	10391	dd200269	
	9Q-CLL	Fokker F-27	10392	dd200269	
	9Q-CLM	Fokker F-27	10393	dd120369	
	9Q-CLN	Fokker F-27	10394	dd170369	

AIRPORT - MOVEMENTS

<u>EDBT / TXL Berlin-Tegel</u>				(Christoph Lutze)	
20 AUG	N371WA	Boeing B-707-373C	19441	World AW	
	G-AOCB	Viscount 755	092	BMA	
	F-BHRF	Caravelle 3	012	Air France	
<u>EDDF / FRA Frankfurt</u>					
12 SEP	OY-STT	Douglas DC-6B	45320	Sterling	
13 SEP	G-ARMW	HS-748	1537	Skyways	
15 SEP	OH-KDC	Douglas DC-6B	44169	Kar-Air	
	SE-FGA	L.188 Electra	1088	Falconair	ex N-5540
16 SEP	G-AVOE	BAC-111-416EK	129	Autair	
18 SEP	G-AWWX	BAC-111-509EW	184	Caledonian	
19 SEP	YU-AHI	Tupolev TU-134		Aviogenex	
	OY-BKR	Nord N-262A	047	Cimber Air	
	CF-ZYP	Boeing B-707-396C	20043	Wardair	
	PH-MOL	Fokker F-28	11003	Itavia	
21 SEP	D-ACEF	Convair CV-440	210	General Air	
23 SEP	N-802U	Douglas DC-8-61CF	45950	Universal	
<u>EDDH / HAM Hamburg</u>				(COINCAT HAM)	
19 AUG	VH-EAJ	Boeing B-707-338C	19630	Qantas	
22 AUG	D-ACAD	Convair CV-440	198	General Air (roll out)	
	SE-DDA	Boeing B-727-134	19691	Transair Sweden	ovh. by LH
23 AUG	SE-CFW	Douglas DC-3	42976	Hilair	
24 AUG	EC-BOZ	Douglas DC-7C/F	45467	TAE	
	VH-EBV	Boeing B-707-338C	19295	Qantas (ovh. by LH)	
25 AUG	D-ANDY	BAC-111-412EG	127	Bavaria	
	N793FT	Douglas DC-8-63CF	46047	ONA (lsd. fr. FT)	
29 AUG	XR-138	AW-650 Argosy 100		RAF	
30 AUG	N525EJ	Boeing B-707-355C	19417	Air Bahama (for World)	
	SE-BSS	Convair CV-440	358	SAS	
31 AUG	EC-BSK	Douglas DC-4	35936	Aeroflete (ex D-ADAD)	
03 SEP	YR-BCD	BAC-111-424EU	159	Tarom	
	N375WA	Boeing B-707-373C	18707	World AW	
06 SEP	N892HJ	HFB-320 Hansa Jet	1037	Sterling	ex D-CESE
	DO - 6	Douglas DC-3		Finnish AF	
07 SEP	DO - 9	Douglas DC-3	11750	Finnish AF	ex OH-LCG
08 SEP	G-ATVE	Viscount 812	366	Channel	ex N-254V
	N-802U	Douglas DC-8-61CF	45950	Universal (for World)	
09 SEP	OH-LFT	Douglas DC-8-62CF	46013	Finnair	
12 SEP	HB-IDD	Douglas DC-8-53	45656	Swissair	
	YU-AFC	Douglas DC-6B	43550	Adria	
13 SEP	SE-DBH	Douglas DC-8-63	45924	SAS	
14 SEP	15929	CC-106 Yukon		RCAF	
15 SEP	N3325T	Douglas DC-8-55F	45754	Saturn	
	SE-FGA	L.188 Electra	1088	Falconair	ex N-5540
<u>EDDL / DUS Düsseldorf</u>				(COINCAT DUS)	
18 AUG	LN-FOM	Douglas DC-6A	45375	Fred Olsen	
	N-228Z	Douglas DC-9-15		TIC	
21 AUG	CF-PWV	Boeing B-707-138B	17696	Pacific Western	
	JA8017	Douglas DC-8-55	45854	JAL	

DUS contd.

22 AUG	G-AOYL	Viscount 806	261	BKS	
23 AUG	CF-TJQ	Douglas DC-8-54F	45686	Air Canada	
24 AUG	YU-AFD/F	Douglas DC-6B	43551/3	Adria	
	OY-EAR	Douglas DC-6B	43836	Sterling	ex N-567
25 AUG	G-AVNJ	Viscount 812	361	Channel	ex N-249V
	F-BRID	Douglas DC-6A	44915	Trans Union	ex OO-ABE
27 AUG	VR-BCT	Douglas DC-7C		Arcobermuda	ex SZ
28 AUG	N-5617	Convair CV-990A	301029	Modern Air	
29 AUG	EC-BCH	Douglas DC-7C	45092	Trans Europa	ex N-7481
02 SEP	G-ANBO	Britannia 102	12916	Britannia AW	
	F-BGOB	Douglas DC-6B	43833	Aeromaritime	
03 SEP	VR-BCV	Douglas DC-7		Arcobermuda	ex SZ
08 SEP	G-APDL	Comet 4	6413	Dan-Air	
	EI-AOG	Viscount 803	172	Aer Lingus	
10 SEP	G-ALZN	Ambassador AS-57	5212	Dan-Air	
	F-BLCD	Boeing B-707-328B	18941	Air France	
15 SEP	PH-FLD	Fokker F-27-400	10333	Buralair	
<u>EDDM / MUC München</u>				(COINCAT MUC)	
01 SEP	N1727T	Boeing B-727-171C	19859	TIA	
03 SEP	CS-TAI	Douglas DC-3		Atlantico Interplano	
06 SEP	N-8639	Douglas DC-8-63CF		Seaboard World	
	G-ANBF/I/O	Britannia 102		Britannia AW	
07 SEP	TC-JAD	Douglas DC-9-30	47488	THY	new a/c
	G-APDM	Comet 4	6414	Dan-Air	
	OH-KDB	Douglas DC-6B	45501	Kar-Air	ex N-581
	EC-BPG	Douglas DC-9-30	47365	Iberia	new a/c
10 SEP	G-AHCT	Dakota 4		Fairey Surveys	
	EC-BNM	Convair CV-990A	301032	Spantax	
11 SEP	G-AXBB	BAC-111-409AY	162	Germanair	
13 SEP	F-BLCE	Boeing B-707-328B	19291	Air France	
	CN-CCN	L.749 Constellation	2675	Royal Air Maroc	
14 SEP	G-AVHK	Viscount 812	359	Channel/Scottish Flyers	
	N-5615	Convair CV-990A	301027	Modern Air	
<u>EDDS / STR Stuttgart</u>				(Günther Wolff)	
10 AUG	D-CADY	Nord N-262A	037	LTU	
16 AUG	TC-JAA	Douglas DC-9-14	47048	THY	
	G-AXBB	BAC-111-409AY	162	Germanair	
	D-CKCF	HS-125	25105	Condor	
	F-BLCI	Boeing B-707-328C	19723	Air France	
17 AUG	G-ASJA/C/G	BAC-111-201AC		BUA	
	G-AWKJ	BAC-111-408EF	128	BUA	
	G-APDP	Comet 4	6417	Dan-Air	
	PH-DEB	Douglas DC-8-63	45901	KLM	
	YK-AFA	Super Caravelle 10B	184	Syrian Arab	
23 AUG	D-ALLI	BAC-111-413	116	Bavaria	
	PH-MAM	Douglas DC-6A	44257	Martinair	
	N802SW	Douglas DC-8-55F	45818	Seaboard World	
	4X-ATR	Boeing B-707-358B	19004	El Al	
24 AUG	OY-EAO	Douglas DC-6B	43274	Sterling	ex HB-IBA
31 AUG	G-ANBF/I	Britannia 102	12907/10	Britannia AW	
	G-AXCP	BAC-111-401AK	090	Dan-Air	
	G-ASJF	BAC-111-201AC	010	BUA	

EDSN München-Neubiberg		(Jürgen Lang)	
15 AUG	G-AVMM/N BAC-111-510ED	141/142	BEA
	N315PA Boeing B-727-21	18993	Pan Am
	N356PA Boeing B-727-21	19258	Pan Am
	F-BRIM Caravelle 3	193	Trans Union ex SE-DAH
	D-ALLI BAC-111-413	116	Bavaria
	D-ANDY BAC-111-412EG	127	Bavaria
16 AUG	YU-AFD Douglas DC-6B	43551	Adria ex PH-DFI
	I-DIKY Douglas DC-9-32	47232	JAT
	D-ABEL Boeing B-737-130	19022	Condor
	G-AVHK Viscount 812	359	Channel/Scottish Flyers

EDVV / HAJ Hannover		(Michael Brauner)	
02 AUG	XM-519 Britannia 253	13513	RAF TC
	YU-AFB Douglas DC-6B	45564	Jugosl. AF for Adria
03 AUG	XN-392 Britannia 252	13450	RAF TC
06 SEP	YR-BCB BAC-111-424EU	156	Tarom
08 SEP	N727PA Boeing B-707-321	17605	Pan Am
	OY-EAO Douglas DC-6B	43274	Sterling ex HB-IBA
	OY-BAV Douglas DC-6B	45199	Sterling ex N-574
14 SEP	G-AXBB BAC-111-409AY	162	Germanair

EGKK / LGW London-Gatwick		(W. Wilhelm, D. Booster)	
18 AUG	G-AMHJ Douglas DC-3	13468	BUIA
	G-AVZZ Boeing B-707-138B	17699	Laker ex VH-EBD
	G-APNA/B Britannia 317	13425/6	Donaldson
	EC-BBT Douglas DC-7C	45553	Spantax ex JA6306
	OY-STA Super Caravelle 10B	183	Sterling
	G-AVTW Boeing B-707-399C	19767	Caledonian
	G-AWWD Boeing B-707-399C	19355	Caledonian ex N325F
	G-ATNZ Britannia 314	13396	Caledonian ex CF-CZD
	CF-ZYP Boeing B-707-396C	20043	Wardair
	N-864F Douglas DC-8-63CF	46087	ONA
	N793FT Douglas DC-8-63CF	46047	ONA lsd fr FT
	N792FT Douglas DC-8-63CF	46046	American Flyers
	N1727T Boeing B-727-171C	19859	TIA
	SE-CNL Viscount 784	324	Falcnair ex PI-C771
	LZ-TUC Tupolev TU-134		Bulair
	CF-PWV Boeing B-707-138B	17696	Pacific Western
07 SEP	G-AVHK Viscount 812	359	Channel/Scottish Flyers
	N-805U Douglas DC-8-55F	45817	Universal
	G-AOVC Britannia 312	13231	Donaldson
	N690WA Boeing B-727-173C	19504	Ariana lsd fr World
	EC-BFK Britannia 312	13236	Air Spain ex G-AOVE
	VR-BCT Douglas DC-7C		ARCO Bermuda

EGLL / LHR London-Heathrow		(Wolf Wilhelm)	
21 AUG	G-AVYC HS-121 Trident 1E	2137	BKS
	G-ANBK Britannia 102	12912	BKS
	G-APWC/D Dart Herald 101	151/152	Autair
	G-AMOJ Viscount 701	023	Cambrian
	EI-ASB Boeing B-737-248	19425	Aer Lingus
	SP-LSC Iljuschin IL-18	2805	LOT
	OD-AFB Boeing B-707-3B4C	20224	MEA

EGMK / LYM Ashford Airport (Lympne)		(Wolf Wilhelm)	
17 AUG	G-ATMI HS-748	1592	Skyways new colors
	G-ARMW HS-748	1537	Skyways
	G-ASPL HS-748	1560	Skyways

EHRD / RTM Rotterdam		(D. Booster & Spotter Club RTM)	
09 AUG	SE-ERD Douglas DC-7B	45089	Transair Sweden
10 AUG	LN-FOR Curtiss C-46R	30249	Fred Olsen
17 AUG	SE-CFW Douglas DC-3	42976	Hilair
19 AUG	SE-CNK Viscount 784	300	Falcnair ex PI-C770
	PH-MAT Fokker F-28	11008	Martinair
21 AUG	OY-BCO Nord N-262A	033	Cimber Air
28 AUG	G-ATMF Douglas DC-7C/F	44873	TML ex N-7314
12 SEP	LN-SUK Douglas DC-6B	45506	Braathens ex CF-MCL
	G-ASKN ATL-98 Carvair	13/3058	BAF ex D-ADAM
	G-AVJL Viscount 812	389	Channel ex N-247V
	G-ASTJ BAC-111-201AC	085	BUA

LEPA / PMI Palma de Mallorca		(Jürgen Lang)	
23 AUG	EC-ARV Douglas DC-3		Serv.de Combracion de
	EC-APQ Douglas DC-4		? Ayudas
	PH-PDR Fokker F-27-100	10202	Spantax BU colors
	G-AVYC HS-121 Trident 1E	2137	BKS
	G-AVYB/E HS-121 Trident 1E		Channel
	G-AWXJ BAC-111-416EK	166	Autair
	G-APNB Britannia 317	13426	Donaldson
	G-AOVL Britannia 312	13420	Monarch
	G-APTZ Viscount 833	426	BUA
	G-AVYZ BAC-111-320L	133	Laker
	G-AVRL/M Boeing B-737-204	19709/10	Britannia AW
	G-AVKA Boeing B-707-399C	19415	Caledonian ex N-319F
	LN-SUS/P Boeing B-737-205	19408/9	Braathens
	SE-DDB Boeing B-727-134	19692	Transair Sweden
	SE-FGB L.188 Electra	1098	Falcnair ex N-5541
	F-BMHV ATL-98 Carvair	5/10365	CAT ex LX-IOH

LOWS / SZG Salzburg		(Manfred Kaffine)	
25 AUG	SE-CNM Viscount 784	227	Falcnair ex PI-C772
	OH-KDC Douglas DC-6B	44169	Kar-Air
	OY-EAO Douglas DC-6B	43274	Sterling ex HB-IBA
	N-5617 Convair CV-990A	301029	Modern Air
	HB-AAX Fokker F-27-400	10351	Balair ex PH-FLX

LOWW / VIE Wien		(Manfred Kaffine)	
16 AUG	SP-LTC Antonov AN-24B	02208	LOT
	OY-BAV Douglas DC-6B	45199	Sterling ex N-574
17 AUG	N4907C Douglas DC-8-63CF	45967	Capitol
	EC-BFJ Britannia 312	13429	Air Spain ex G-AOVR
	F-BRIM Caravelle 3	193	Trans Union for DV
	N-865F Douglas DC-8-63CF	46088	ONA
	N370WA Boeing B-707-373C	19442	World AW
18 AUG	OY-DFV HS-748	1535	Falckair ex G-ARAY
	G-AXBB BAC-111-409AY	162	Germanair