

# LTU BULLETIN

HERAUSGEGEBEN VON DER FLUGGESELLSCHAFT NORDRHEIN-WESTFALENS · DUSSELDORF · GRAF-ADOLF-STR. 37



# Schnelle, moderne Verbindungen

Von Staatsminister a. D.  
G. L. Lemmer

Schnelle, moderne Verbindungen sind Voraussetzung für jeden Wirtschaftsraum — im Zeichen des verschärften Wettbewerbs mehr denn je. Nordrhein-Westfalen hat deshalb als erstes Bundesland die Initiative ergriffen und den Ausbau regionaler Flugdienste gefordert und zugleich gefördert. Heute verbindet die in Düsseldorf beheimatete nordrhein-westfälische Fluggesellschaft LTU mehrmals täglich eine Reihe wichtiger Städte, wie Hannover, Bremen, Saarbrücken, Rotterdam, mit der Landeshauptstadt. Sie fliegt diese Strecken mit modernen zweimotorigen Turbo-Prop-Maschinen, die sich bereits in vielen Ländern im Kurz-

streckenverkehr aufs beste bewährt haben.

Dieser planmäßige Flugdienst wird von der LTU in Zusammenarbeit mit dem Land Nordrhein-Westfalen und der Lufthansa durchgeführt. Die Flugpläne sind primär auf die von der Wirtschaft geforderten Tagesrandverbindungen abgestellt, zugleich aber auch so angelegt, daß jeweils günstige Verbindungen zu allen wesentlichen Flugknotenpunkten des In- und Auslandes gewährleistet sind.

Der Hauptanteil des Düsseldorfer Unternehmens liegt jedoch in der modernen Touristik. Je mehr Freizeit unsere demokratische Gesellschaft zur Verfügung hat, desto mehr gewinnen auch die Flugreisen, gewinnt die LTU für den nordrhein-westfälischen Raum an Bedeutung.

Denn die Reiselust hat die ganze Welt erfaßt. Mehr als hundert Millionen Touristen überschreiten Jahr für Jahr die Grenzen ihrer Länder und setzen rund 48 Milliarden Mark um, die Bundesbürger davon allein 6,5 Milliarden.

Auf diese Entwicklung hat sich die LTU früh genug eingestellt. Sie ist aufs beste gerüstet, verfügt über eine moderne und schnelle Luftflotte, hat gut geschulte Besatzungen und bietet einen vorbildlichen Service. Kurz: Sie tut alles für die Sicherheit und den Komfort ihrer Fluggäste.

Doch das ist nur eines der Aufgabengebiete der in Nordrhein-Westfalen beheimateten Fluggesellschaft. In steigendem Maße wird Luftfracht



nach allen Teilen der Welt befördert. Die LTU schlägt hier zuverlässige Brücken für den schnellen Vertrieb wichtiger Güter, ein Faktor, der für das gesamte Wirtschaftsleben an Rhein und Ruhr von entscheidender Bedeutung ist.

Die Kapazität der Fluggesellschaft ist noch ausbaufähig. Die neuen Düsenflugzeuge ermöglichen einen äußerst rationellen Flugbetrieb, so daß nicht nur die Betreuung weiterer Kurzstrecken möglich wäre, sondern auch immer mehr Urlauber innerhalb weniger Stunden in südliche Feriengebiete geflogen werden können. Die Bevölkerung des Landes Nordrhein-Westfalen verfügt durch die LTU somit über schnelle und moderne Verbindungen — für berufliche Zwecke und für die nicht minder wichtige Erholung.

# Das ist die **LTU**

## Aufgaben und Ziele



Die Fluggesellschaft Nordrhein-Westfalens hat sich durch ihre Zuverlässigkeit im Laufe eines Jahrzehnts eine wesentliche Position geschaffen. Ihr Markenzeichen — die drei großen roten Buchstaben — ist unzähligen Menschen aus eigener Anschauung bekannt. Millionen flogen mit den modernen Maschinen dieses Unternehmens, mit den Caravellen SE 210 und den Turbo-Prop-Flugzeugen vom Typ Fokker Friendship F 27, bequem und sicher in die Ferien, oder um einen geschäftlichen Termin wahrzunehmen.

Die Fluggäste steigen immer wieder gern in die komfortablen Maschinen. Das beweist der Erfolg des Unternehmens, dessen Bilanzkurven Jahr für Jahr eine stetige Aufwärtsentwicklung zeigen.

LTU bedeutet wörtlich: Lufttransport-Unternehmen, Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Co. K.G. Die Rechtsform ist eine Kommanditgesellschaft; persönlich haftende Gesellschafter sind Ernst-Jürgen Ahrens und Wolfgang Krauss. Beide Teilhaber sind nicht nur Unternehmer, sondern auch erfahrene Flugkapitäne, die ihre Caravellen selbst fliegen.

Die Gesellschafter beschlossen am 20. Mai 1965, einen Aufsichtsrat zu bilden, ein Kontrollorgan, das nur für Aktiengesellschaften vorgeschrieben ist. Dieser Aufsichtsrat besteht aus drei prominenten Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens: Staatsminister a. D. G. L. Lemmer, Oberbürgermeister W. Becker, Düsseldorf, und Dr. K. Bach, Düsseldorf.

Die LTU veröffentlicht ihre Bilanz. Sie braucht es bei ihrer Gesell-



schaftsform nicht — sie tut es freiwillig. Über die Geschäftsführung, über Erfolge oder Mißerfolge kann es somit keine Unklarheiten geben. Die Leistung dieses individuell geführten Unternehmens wird in diesen Zahlen für alle deutlich sichtbar.

Bei der Gründung im Jahre 1955 stellte sich die Gesellschaft zwei Aufgaben: Sie wollte den Bedarfsflugverkehr im Dienst der Touristik durchführen, sie wollte die Abwicklung von Luftfrachtgeschäften übernehmen. Als Standort wählte sie Düsseldorf, und zwar aus naheliegendem Grund. In Nordrhein-Westfalen, dem volkreichsten Land der Bundesrepublik, hatte ein junges, dynamisches Unternehmen dieser Art die beste Chance, sich erfolgreich zu entwickeln. Hier waren schnelle und zuverlässige Verbindungen wichtig. Zeit bedeutet ja gerade in diesem Raum mehr als anderswo Geld.

Doch zunächst mußten die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden, um das Vertrauen der Fluggäste zu rechtfertigen. Die junge Linie wurde technisch vorbildlich ausgestattet; sie wurde mit modernstem Fluggerät ausgerüstet. Damals, vor ein paar Jahren, stand die Lufttouristik noch in ihrem Anfangsstadium. Aber die Inhaber der LTU erkannten frühzeitig die sich anbahnende Entwicklung und stellten sich zielbewußt darauf ein. Die LTU verfügte auf dem deutschen Markt als erste über Turbo-Props und Jets. 1961 übernahm sie die Fokker Friendship F 27 in ihre Flotte, 1965 die Caravelle SE 210. Unter den Be-

darfsfluggesellschaften der Bundesrepublik blieb die LTU bis heute führend durch ihr fortschrittliches Konzept.

Investitionen und planvoller Einsatz aller Kräfte zahlten sich aus. Heute ist der Wirkungsbereich der LTU klar umrissen, ihre Leistungen werden anerkannt. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit bestimmen ihre Flüge. Im Punkt-zu-Punkt-Verkehr bringt sie Tag für Tag Touristen in breit gestreute Zielgebiete des Südens. Flughäfen zwischen Istanbul und Teneriffa werden regelmäßig angefliegen. Einem Ondit zufolge stellt man in Teneriffa sogar die Uhren nach den Landezeiten der LTU-Caravelle...

Die Gesellschaft hat ihre Ziele maßvoll abgesteckt. Sie will die Luftfahrtgesellschaft Nordrhein-Westfalens sein und bleiben. Von ihrem Stützpunkt Düsseldorf aus baut sie ihre Möglichkeiten intensiv und systematisch weiter aus — im Interesse ihrer Fluggäste, die nicht zuletzt aus beruflichen Gründen schnelle und zuverlässige Verbindungen brauchen und zu schätzen wissen. Seit April 1966 ist die LTU im Liniendienst tätig. In Zusammenarbeit mit dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Lufthansa betreut sie vier regionale Strecken von und nach Düsseldorf. Sie schafft damit für wirtschaftlich wichtige Gebiete Tagesrandverbindungen.

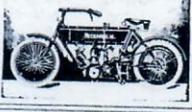
Die Expansion des aussichtsreichen Unternehmens zeichnet sich von Jahr zu Jahr stärker ab. Die Zahl der Flugtouristen und Liniepassagiere steigt, das Frachtaufkommen nimmt zu. Weitere Düsenmaschinen neue-

ster Bauart — wie die Caravelle SE 210 10 R — wurden bestellt; sie werden in den nächsten Monaten geliefert. Die LTU wird auch die erste Luftverkehrsgesellschaft sein, die 1968 das Strahlflugzeug F 28 Fellowship, das neueste Fluggerät der Fokker-Werke, in ihre Flotte aufnimmt.

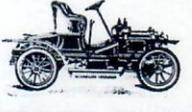
Doch die Technik ist nicht alles. Ausschlaggebend ist auch hier der Mensch. Die Fluggesellschaft Nordrhein-Westfalens verfügt in allen Bereichen über fachlich versierte Kräfte, über vorbildlich geschultes und zuverlässiges Personal.

Der Aufbau der LTU ermöglicht es, den Nachwuchs weitgehend aus den eigenen Reihen zu ergänzen. Das trägt wesentlich zur Geschlossenheit des Düsseldorfer Unternehmens bei.

**Neckarsulmer Fahrradwerke A.-G.**  
 Königl. Hoflieferanten • NECKARSULM  
**Bedeutendste Firma in Motorzweirädern**  
 Über 10000 Stück laufen in allen Weltteilen zur größten Zufriedenheit  
**Bei allen Konkurrenzen höchste Erfolge**  
 Einzylinder 2, 2½, 3, 3½ PS    Zweizylinder 3½, 4, 5, 5½ PS  
 Neu: Fahrrad mit Motor 1½ PS leicht, billig



**Motor-Transporträder und -Wagen**



**Motorwagen** viercycl., 2 und 4 und 6sitzig mit den modernsten Errungenschaften der Neuzeit  
**Fahrräder in allen Preislagen**  
 — Neckarsulmer Freilauf-Bremsnabe —

# REISEN-SICHER,

Als jene Anzeige aus Neckarsulm 1905 erschien und stolz verkündete: „Motorwagen viercycl., 2-, 4- und 6-sitzig, mit den modernsten Errungenschaften der Neuzeit“, deutete sie eine revolutionäre Entwicklung an. Und doch hätte damals kaum jemand vermutet, daß wenige Jahrzehnte später Millionen in allen Ländern modernste Wagen besitzen und dieser Automobile wegen sogar eigene Straßen gebaut würden. Daß ganz neue Industrien entstehen und ein internationales Verkehrsrecht notwendig werden würde. Diese Entwicklung bestimmte unsere Lebensform, sie änderte unsere Ge-

wohnheiten und schuf die Voraussetzungen für den Massenverkehr. Mit steigendem Wohlstand wuchs die Zahl der eigenen Wagen. Sie dienten nicht nur beruflichen Zwecken — man fuhr auch damit in die Ferien. Die Reiseziele wurden weiter gesteckt: Man wollte fremde Länder, andere Kulturen kennenlernen, sich anregen und zugleich entspannen. Immer mehr Autos füllten die Straßen, erschwerten den Verkehr, vor allem in der Hauptreisezeit. Lange Kolonnen auf der Autobahn waren kein schöner Ferienbeginn. Die Konsequenz ergab sich von selbst. Eine neue Dimension mußte

erschlossen werden. Luftstraßen sollten die traditionellen Verkehrswege ergänzen. Nach Wiedergewinnung der deutschen Lufthoheit 1956 regte sich die kommerzielle Luftfahrt. Einzelne Maschinen flogen nach Bedarf in verschiedene Zielgebiete. Erst die Perfektion moderner Flugzeuge — Turbo-Props und Jets — machte es möglich, daß sich ein linienähnlicher Verkehr entwickelte und die Fluggouristik schnell an Bedeutung gewann. Ihrer stürmischen Weiterentwicklung ist vorerst keine Grenze gesetzt.

Dem Bundesbürger stehen durchschnittlich nicht mehr als drei Wochen Urlaub im Jahr zur Verfügung. Diese relativ kurze Zeit möchte er intensiv genießen. Er will die Welt einmal anders sehen, mit viel Sonne und blauem Himmel. Das ist jetzt jederzeit zu verwirklichen — und zwar zu durchaus erschwinglichem Preis. Gegenden, in denen Sonne, weites Meer und romantische Landschaft selbstverständlich sind, liegen ja nur ein paar Stunden vor der eigenen Haustür in Düsseldorf, Köln oder Essen. Ein paar Caravelle-Stunden.

Die LTU-Maschinen bringen ihre Passagiere zwischen zwei Mahlzeiten von Düsseldorf nach Malaga oder Tanger, nach Tunis oder Teneriffa. Es ist nur ein Sprung in die



# ZEITGEMÄSS UND BEQUEM

Ferien, denn auf der Luftstraße sind die vielen Kilometer rasch zurückgelegt. Eine Etage tiefer, auf den üblichen Wegen, wäre man tagelang unterwegs. Wer zeitgemäß reist, reist mit LTU: komfortabler, müheloser und schneller. Er kann seine Urlaubszeit voll ausnutzen.

Die Flugtouristik ist die individuellste Art zu reisen. Hier wird der Gast ständig betreut. Unten, auf der Erde, muß er sich um alles selbst kümmern: an den Grenzübergängen in einer Fahrzeugkolonne stehen; aufpassen, daß der Wagen rechtzeitig aufgetankt wird; im Rasthaus einen leeren Tisch suchen und zu jeder Sekunde die Reaktionen anderer Kraftfahrer beachten.

An Bord einer LTU-Caravelle hingegen ist er ein willkommener Gast, der zuvorkommend umsorgt wird. Alle Wünsche werden ihm erfüllt, jede Unbequemlichkeit versteht man ihm fernzuhalten. Mit LTU reist man nicht nach Schema F, sondern höchst individuell, praktisch und bequem. Vor allem reist man erholsam.

Für alle, die ihren Urlaub im Süden verbringen wollen, gleich ob im Winter oder Sommer, ist diese Art, ans Ziel zu gelangen, nicht nur die vernünftigste, sondern auch die angenehmste Lösung. Wer mit LTU reist, hat nicht nur länger Ferien — er hat auch mehr von seinen Ferien.

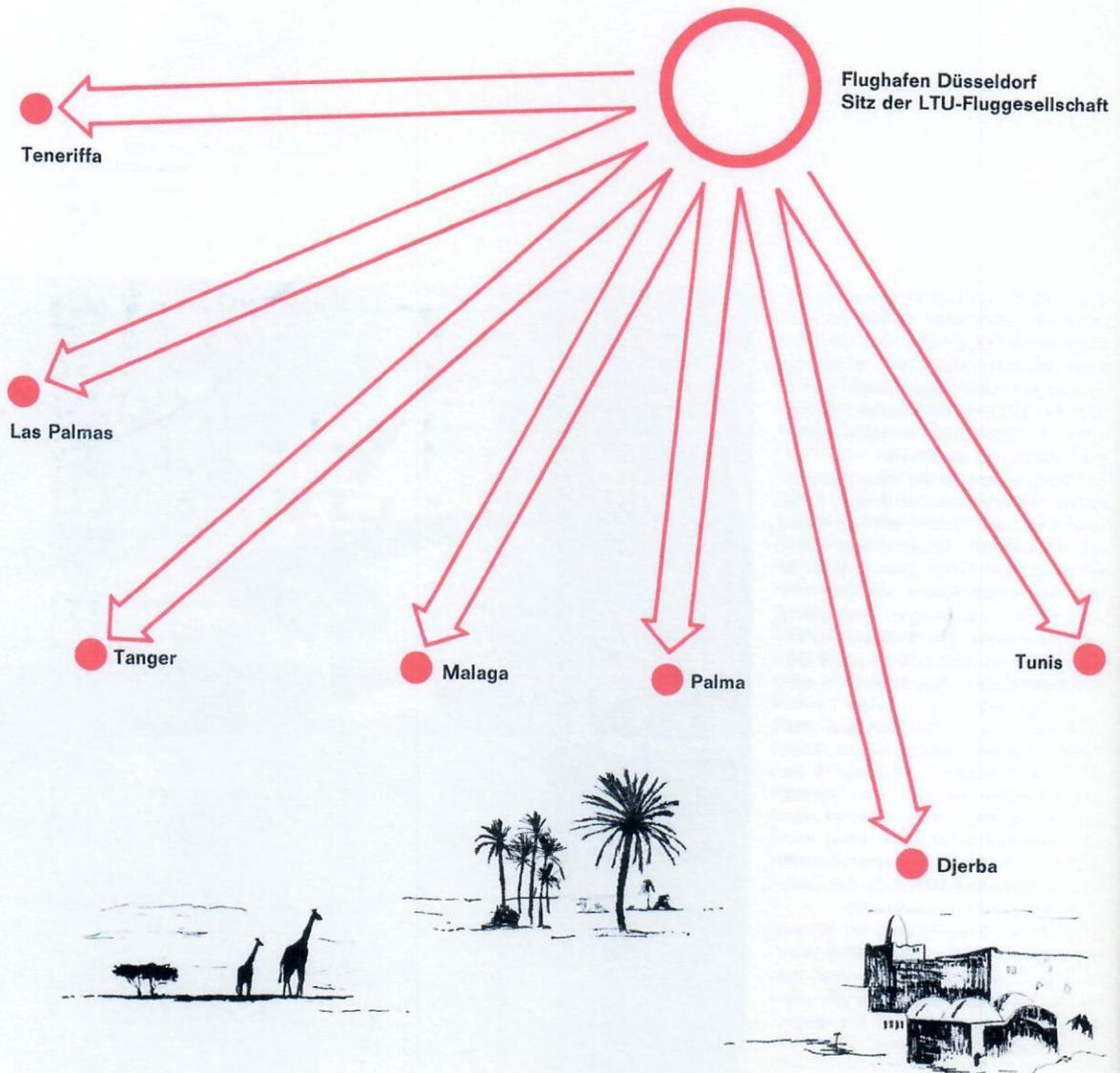


# FLUGZIELE

WINTER 1967/68

Zielgebiete für Dezember bis Februar  
Malaga: Torremolinos, Marbella ·  
Palma: Arenal, Illetas, Terreno, Palma  
Nova, Paguera · Teneriffa: Puerto  
de la Cruz, Bajamar · Las Palmas:

Las Canteras, San Agustin, Mas  
Palomas · Tunis: Hamamet, Sousse,  
Kairouan · Djerba: Houmt Souk, Sidi  
Mahrez, Sidi Slim · Tanger: Tetuan,  
Fez, Marrakesch, Casablanca, Rabat



Fluggäste, die an Bord einer LTU-Maschine gehen, um ein Ferienzziel irgendwo im Mittelmeerraum zu erreichen, sind keineswegs immer erfahrene Globetrotter. Für viele ist es sogar der erste Flug, und die Folge ist häufig eine gewisse Befangenheit vor dem ungewohnten Erlebnis. Die Kabinenbesatzungen der LTU kennen diese Situation. Sie stellen sich sofort so auf ihre Passagiere ein, daß diese das Gefühl haben, rundherum betreut zu werden. Die Stewards und Stewardessen strahlen soviel Ruhe und Sicherheit aus, daß die mögliche Nervosität eines Fluggastes sich rasch verliert.

Diese Souveränität des Kabinenpersonals kommt nicht von ungefähr. Neue Bewerber, die bei der LTU Steward oder Stewardess werden wollen, werden zunächst sorgfältig nach ihrer Eignung ausgewählt. Fast alle kommen aus Berufen, in denen sie viel Umgang mit Menschen hatten. Englischkenntnisse sind obligatorisch; die meisten sprechen aber auch noch eine oder zwei romanische Sprachen.

Die fachliche Ausbildung wird bei der LTU durchgeführt. Dazu gehört ein Kursus in Erster Hilfe und die Schulung für das Verhalten in Notfällen, die in kurzen Abständen wiederholt werden muß.

Die Dienstzeit an Bord beträgt monatlich mindestens 70 Flugstunden. Im Durchschnitt kommen jedoch rund 100 zusammen. Vier- bis fünfmal in der Woche ist jedes Mitglied des Kabinenpersonals eingesetzt, durchweg einmal im Liniendienst der LTU. Schon 45 Minuten, bevor die ersten Fluggäste an Bord kommen, muß die Kabinenmannschaft in der Maschine sein, um gewissenhaft alle Vorbereitungen zu treffen.

Während des Fluges ist die Betreuung der Passagiere genau eingeteilt. Der Steward, gleichzeitig Chef des Kabinenpersonals, kümmert sich, je nach der Tageszeit, um die Ausgabe der Verpflegungsportionen und um die Barboxen mit den zollfreien Waren. Die Stewardessen servieren, fragen die Gäste nach ihren speziellen Wünschen und versorgen sie mit Erfrischungen. Der Service läuft reibungslos ab, da alles genau geplant und gut eingespielt ist. Auf diese Weise hat jeder Fluggast der LTU vom Start bis zur Landung das Gefühl, wirklich von der ganzen Crew betreut zu werden.

## Betreut von der ganzen Crew





Zur Zeit beschäftigt die LTU 43 Piloten. Etwa die Hälfte sind Kapitäne, die anderen Copiloten. Sie haben sich auf vielen Flügen und in Tausenden von Flugstunden bewährt. Jeder von ihnen steht — knapp gerechnet — im Durchschnitt zweieinhalb Jahre im aktiven Dienst der Luftfahrt. Multipliziert man diese Zahl mit der Anzahl der LTU-Piloten, so ergibt das mehr als 100 Jahre. Eine beachtliche Summe von Erfahrungen und Kenntnissen, die nicht nur der Fluggesellschaft, sondern in erster Linie den Passagieren zugute kommt.

Da die Aufgaben wachsen und die Fluggastziffern steigen, muß die LTU ihre Flotte ständig erweitern. Daraus ergibt sich der zunehmende Bedarf an Piloten. Woher kommen sie? Die LTU ist in der glücklichen Lage, ihren Nachwuchs aus den eigenen Reihen ergänzen zu können. Jeder junge Flugzeugführer wird bei der Gesellschaft systematisch geschult. Für jeden Flugzeugtyp, den er einmal fliegen soll, wird er zunächst im Herstellerwerk ausgebildet. In diesem Lehrgang muß er seine technische Eignung nachweisen. Um die Lizenz zur Typenberechtigung zu be-

kommen, muß er außerdem eine praktische fliegerische Ausbildung bei der LTU durchlaufen und abschließend eine Prüfung bestehen. In den Cockpits der LTU-Maschinen sitzen erstklassige Kräfte. Ein Großteil der Piloten hat zusätzlich ein berufsnahes Studium aufzuweisen, zum Beispiel im Flugzeugbau, in der Flugphysik oder in verwandten Disziplinen.

Für die meisten Arbeitnehmer handeln die Tarifpartner, also Arbeitgeber und Gewerkschaften, die Arbeitszeit aus. Beim fliegenden Personal der Verkehrsmaschinen wird sie vom Gesetzgeber bestimmt. Er stellt die Sicherheit in den Vordergrund. Nirgendwo werden Vorschriften so streng genommen wie in der Fliegerei. Die Piloten dürfen nur eine bestimmte Anzahl von Flugstunden unter genau festgelegten Bedingungen absolvieren. Wieviel, das hängt von den Umständen ab, ob es sich um Tag- oder Nachtflüge handelt, welche Zielorte angefliegen werden, ob es durchgehende Flüge sind oder Etappen.

Selbstverständlich wird jede Fluggesellschaft schon aus wirtschaftlichen Gründen daran interessiert sein, den vom Gesetzgeber erlaubten Bereich voll auszunutzen. In der Praxis ist eine solche optimale Leistung aber nicht möglich. Änderungen im Flugplan, Krankheitsfälle, Weiterbildung und Sonderregelungen müssen einkalkuliert werden. 1966 betrug der sogenannte Nutzungsfaktor der Cockpit-Besetzung im Jahresdurchschnitt 80 Prozent. Er schwankte bei den Tagesstunden zwischen 50 und 100 Prozent und lag im Monatsdurchschnitt über 90 Prozent.

Bei diesem „Nutzungsfaktor“ zählen nicht nur die Flugstunden, in denen die Piloten Passagiere an ihre Urlaubsziele befördern oder im Liniendienst der LTU eingesetzt sind. Trainingsflüge, die regelmäßigen persönlichen Checks durch einen Kapitän mit Lehrberechtigung oder etwa der Abnahmeflug einer neu angeschafften Maschine werden selbstverständlich einbezogen.

Wie streng die Flugstundenregelung gehandhabt wird, beweist ein Beispiel: Überschreitet eine Besetzung ihre erlaubte Dienstzeit auch nur um eine Viertelstunde, muß dies dem Luftfahrtbundesamt mit ausführlicher Begründung unverzüglich über Fernschreiber mitgeteilt werden.

Die Sehnsucht nach dem Süden, nach der Sonne ist Jahrtausende alt. Immer wieder zog es die Menschen, ja ganze Völker, hinunter in den Raum am Mittelmeer, trotz langer, beschwerlicher Wege. Heute ist die



# Flug in den Frühling

große Entfernung mühelos zu überbrücken. In wenigen Stunden kann jeder in südlicher Sonne sein. Jets und Turbo-Props fliegen während des ganzen Jahres die schönsten Orte an. Allerdings muß man der Sonne im Winter schon weit nachreisen. Weit ist in diesem Fall ein räumlicher, kein zeitlicher Begriff. Denn kaum einer der Flüge mit den schnellen Caravellen der LTU dauert



im Durchschnitt länger als drei Stunden. So lange etwa braucht man, um mit der Bahn oder mit dem Wagen von Düsseldorf nach Hannover zu kommen.

Die LTU, die Fluggesellschaft Nordrhein-Westfalens, hat für die Monate von Dezember bis Februar einen attraktiven Winterflugplan aufgestellt. Sie fliegt insgesamt sieben Sonnenrouten in wettersichere und landschaftlich schöne Gegenden. Ziel-flughäfen sind Malaga, Palma, Teneriffa, Las Palmas, Tunis, Djerba und Tanger. Von dort aus können weitere Zielgebiete leicht und kurzfristig erreicht werden. Neben Spanien hat der Schwarze Erdteil eine besondere Anziehungskraft. So klangvolle Namen wie Marrakesch, Tetuan, Casablanca und Rabat sind allein schon vielversprechend, nicht nur, was die Sonne betrifft.

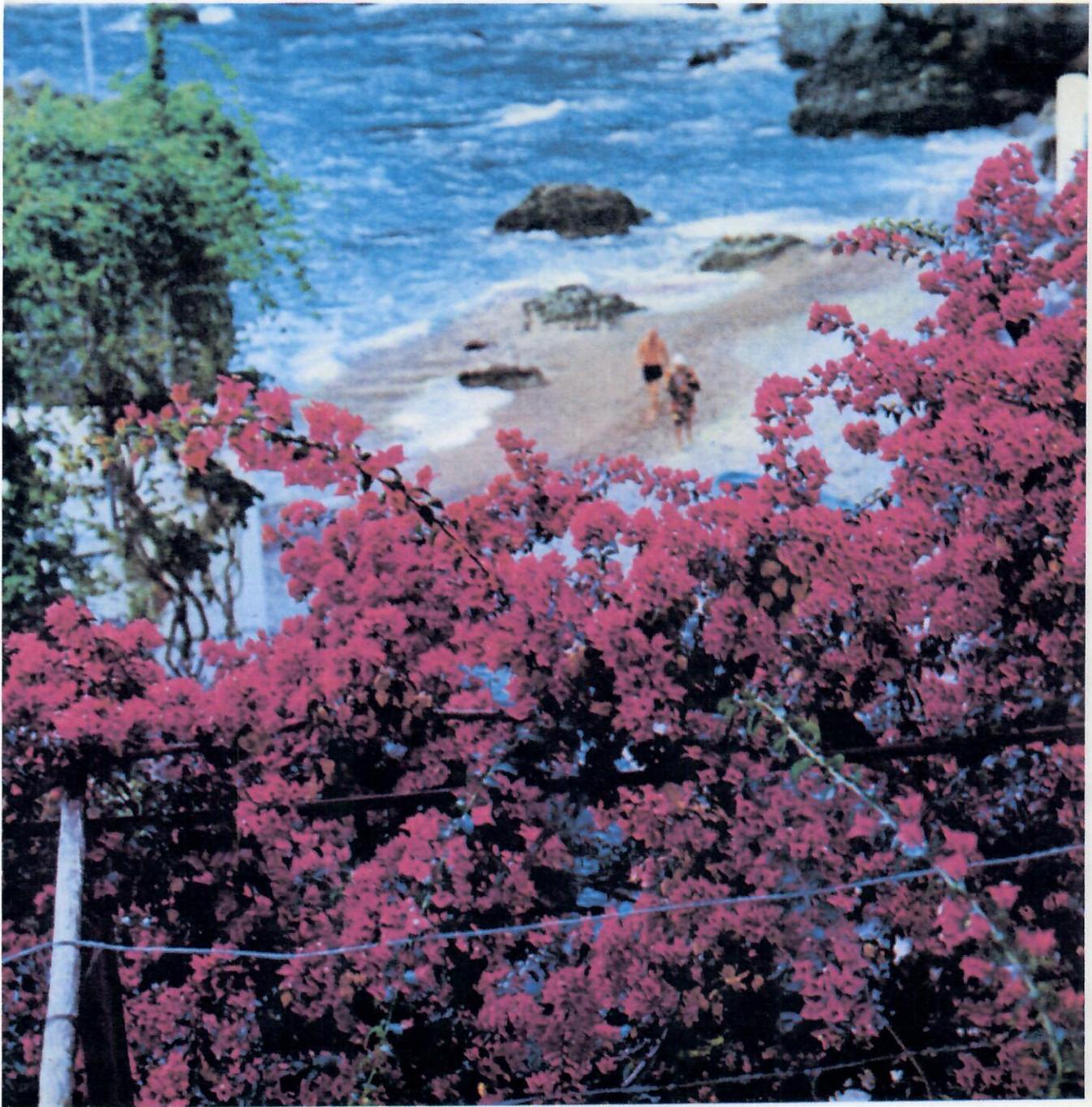
Eine Flugreise in den Süden ist in der dunklen Jahreszeit ein ganz be-

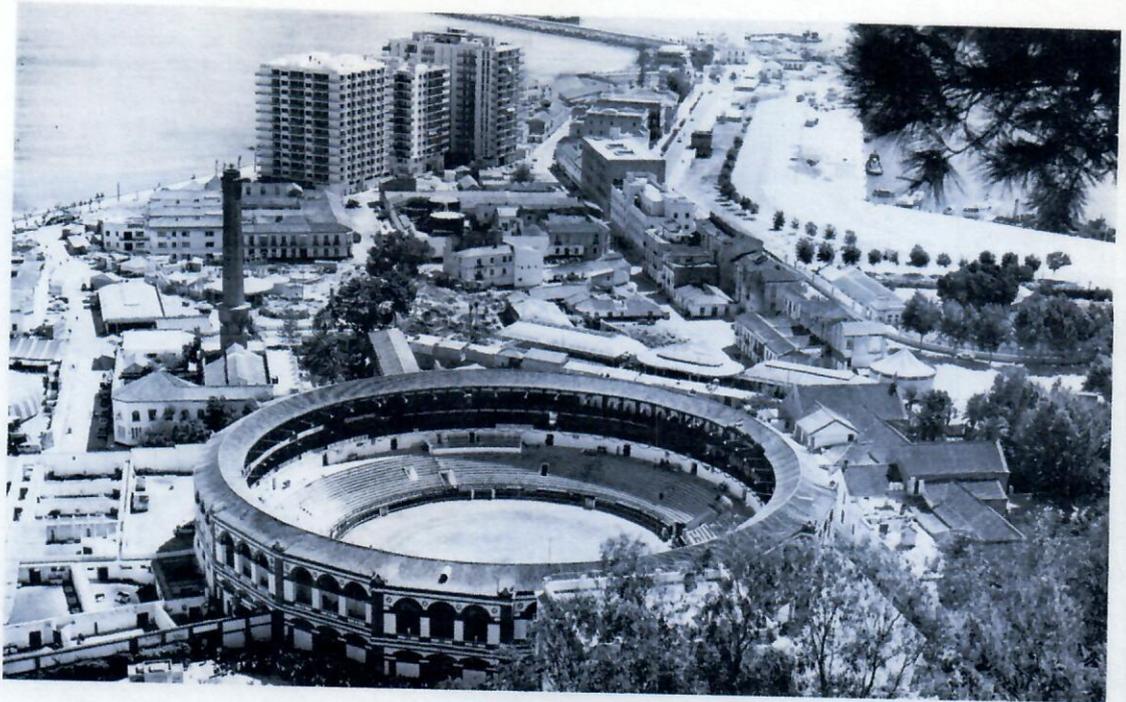


sonderes Erlebnis. Man steigt in Düsseldorf an einem grauen Tag in die Maschine — vielleicht fällt ein

feiner Nieselregen, oder ein scharfer Wind fegt über das Rollfeld. Ein ungemütlicher Urlaubsauf-takt. Aber







sobald die Caravelle die Wolken-  
decke durchstoßen hat, fliegt sie un-  
ter strahlend blauem Himmel. Die  
Ferien haben begonnen. Da die Ma-  
schinen der LTU im Punkt-zu-Punkt-  
Verkehr eingesetzt sind, braucht  
man nicht umzusteigen und wird bis  
zur Landung auf dem Zielflughafen  
von der LTU betreut.

Die Zeit bis dahin vergeht buchstäb-  
lich im Fluge. Stewards und Steward-  
essen, gut geschult, servieren die  
je nach Tageszeit fälligen Mahlzei-  
ten und Erfrischungen so zügig, daß  
es ein Genuß ist und die Caravelle  
fast zu schnell zur Landung an-  
setzt.

Der Temperaturunterschied zwischen  
Abflugort und Ziel ist ganz erheb-  
lich. Draußen, auf dem Flugfeld, war-  
tet der Frühling. Dieser kurzfristige  
Wechsel ist immer wieder faszinie-  
rend. Gerade sah man zu Haus noch  
winterlich kahle Bäume — jetzt steht  
man vor leuchtend bunten Blüten,  
grünen Sträuchern und Palmen.

Fast alle Winterflüge der LTU führen  
in den Mittelmeer-Raum. Dort bieten  
die verschiedenen Zielorte für jeden  
Geschmack eine reichhaltige Aus-  
wahl. Wer nach Malaga fliegt und  
von hier nach Torremolinos oder  
Marbella weiterfährt, kann auf Ta-  
gesausflügen die einmaligen mau-

rischen Kulturstätten in der Umge-  
bung besuchen, die Landschaft in  
Ruhe genießen oder sich Gibraltar  
ansehen.

Daß es sich hier gut leben läßt, zeigt  
unser Farbfoto. Gepflegte moderne  
Hotels wie das bekannte „Riviera“  
in Torremolinos sind für anspruchs-  
volle Gäste das richtige Ferien-  
domizil.

Wer typisches orientalisches Milieu  
vorzieht, sollte nach Tanger, Tunis  
oder Djerba fliegen. Hier warten Ho-  
tels und Bungalows im marokkani-  
schen Stil auf die Gäste. Auch hier  
ist für Abwechslung gesorgt. Man  
kann im geheizten Swimmingpool  
baden, auf einem Kamel reiten oder  
im Basar um eine Ledertasche oder  
ein Sitzkissen feilschen.

Das zollfreie Urlaubsparadies Tene-  
riffa bietet eine subtropische und  
zugleich wildromantische Landschaft,  
vielseitige Erholungsmöglichkeiten  
und Komfort jeder Art.

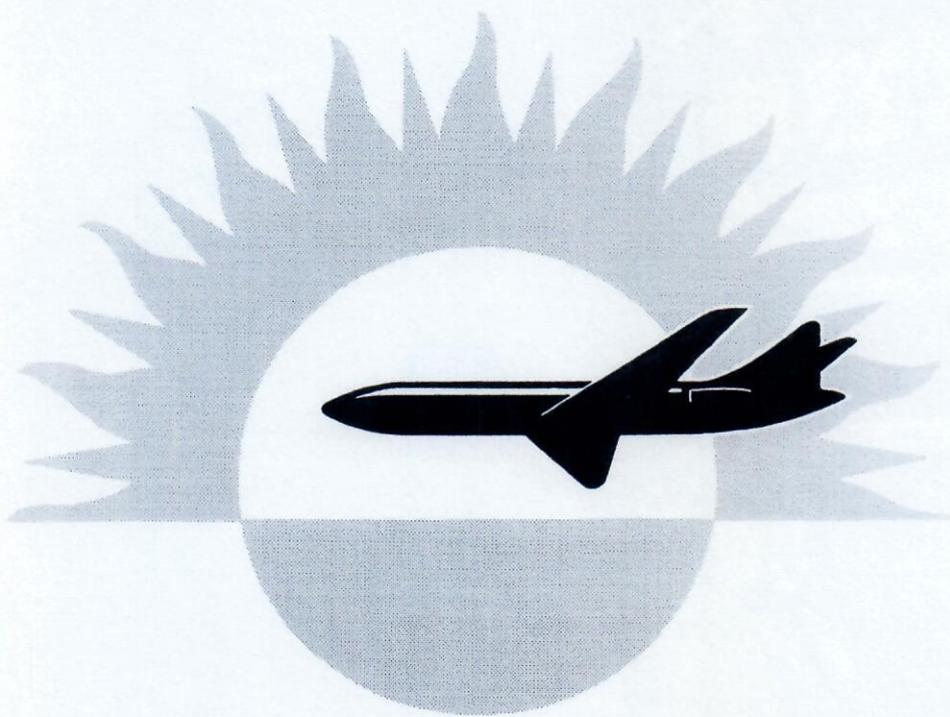
An allen Urlaubszielen ist der deut-  
sche Gast willkommen. Man tut al-  
les, um ihn zufriedenzustellen, weil  
man sich wünscht, daß er wieder-  
kommt und sein Hotel weiteremp-  
fiehlt. Er wird es gern und aus Über-  
zeugung tun: Hier ist der Gast König  
— ein Grund mehr, mit der LTU in  
den Frühling zu fliegen.



---

# Caravelle

das meistgeflogene zweistrahlige  
Düsenverkehrsflugzeug der Welt.  
Im Dienste bei 30 Fluggesellschaften  
in 28 Ländern der Erde.  
Die LTU-Fluggesellschaft fliegt diese  
Maschinen seit dem Frühjahr 1965.  
Ab Dezember 1967 setzt die LTU  
den neuesten Typ Caravelle 10 R  
mit Pratt & Whitney Trieb-  
werken JT 8 D-7 ein.



## SUD-AVIATION

37, BOULEVARD DE MONTMORENCY · PARIS (16<sup>e</sup>) TÉL.: 224-84-00

# UNSERE MASCHINEN S



# IND NACHTS ZU HAUSE

In einem Raum des großen Bürotrakts der LTU-Werft auf dem Düsseldorfer Flughafen hämmert Tag und Nacht ein IBM-Computer. Tagsüber füttert ihn sein Bedienungspersonal mit Daten. Später spuckt er die Lochkarten wieder aus und gibt



den Technikern in der Werft die entscheidenden Unterlagen, nach denen sie — zusätzlich zu den Routinearbeiten — die hereinrollenden Maschinen technisch betreuen.

Die Lochkarten sind in Gruppen für jedes Flugzeug und jeden Flugzeugtyp der LTU zusammengefaßt. Insgesamt sind es 200 000. Mängel und Beanstandungen, die während des Fluges auftreten, werden im technischen Logbuch eingetragen und von der Abteilung Technik sofort behoben.

Die Maschinen der LTU — es sind zwei Caravellen SE 210, zwei Fokker Friendship F 27 und eine Nord 262 — benehmen sich wie wohlgezogene junge Mädchen. Sie sind nachts immer zu Hause. In diesem Fall in ihrem Düsseldorfer Heimathafen. Nur selten kommt eine nach Mitternacht an.

Von 23 Uhr bis 8.30 Uhr morgens stehen mindestens zwei Drittel des rund 80 Mann zählenden Personals bereit, um die notwendigen Arbeiten durchzuführen. Jede Nacht, nach dem letzten Flug, rollen turnusmäßig je eine Caravelle und eine Fokker in die große Werfthalle zur sogenannten „heavy inspection“. Sie erfordert bei der Caravelle ca. 75 Arbeitsstunden, in die sich zehn Techniker teilen. Die Fokker braucht rund 50 Stunden. Sieben Mann stehen dafür zur Verfügung.

Das Programm für diese Inspektionen ist präzise ausgeklügelt. Jeder Mann kennt seine Aufgabe, jeder Handgriff sitzt. Zwei Programme werden jeweils durchgeführt. Eines nach der minutiös angelegten täglichen Check-Liste, das andere nicht minder sorgfältig nach den Lochkarten des IBM-Computers. Während an diesen beiden Maschinen die „heavy inspection“ vorgenommen wird, führen die Techniker bei den anderen Flugzeugen die einfache Inspektion durch: Arbeitszeit 20 Stunden für die Caravelle, 15 für die Fokker. Aus diesem Turnus ergibt sich alle zwei Tage eine große Inspektion für jede Maschine.

In diesen Rhythmus ist selbstver-

ständig auch die neue Nord 262 einbezogen worden. Ihre Wartungszeiten entsprechen in etwa denen der Fokker F 27.

Bei modernen Fluggesellschaften, die über die neuesten Einrichtungen

der Technik verfügen, arbeitet man nach dem Verfahren der „progressiven Instandhaltung“. Das bedeutet, jede Maschine wird in laufenden Inspektionen jederzeit auf dem Höchststand gehalten. Teile, die eine

bestimmte Anzahl von Flugstunden hinter sich haben, werden automatisch ausgewechselt und erneuert, auch wenn das vom Herstellerwerk oder den Aufsichtsbehörden aufgestellte Limit noch gar nicht erfüllt ist. Dieses System ist zwar teuer, hat aber wesentliche Vorteile. Es garantiert die kontinuierliche Einsatzfähigkeit der Flugzeuge und ist sicherer, da die Überprüfung aller wichtigen Teile weitaus häufiger durchgeführt wird.

Die Werftanlagen der LTU in Düsseldorf sind vorbildlich mit ultramodernen Geräten, Werkzeugen und Maschinen ausgestattet. Da gibt es Prüfstände und Werkstätten für die Rolls-Royce-Turbinen der Caravelle und der Fokker; Unterdruckkammern, in denen man die Funktionsfähigkeit der Höhenmesser bis auf einen Fuß Genauigkeit messen kann; Röntgengerät und Ultraschallanlagen, die es ermöglichen, das Material auf Festigkeit und Ermüdungserscheinungen bis auf extreme Werte zu prüfen.

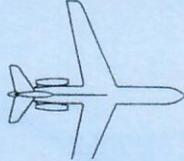
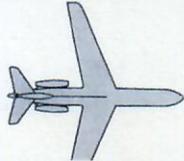
Sämtliche Ingenieure, Techniker und Mechaniker, die in der LTU-Werft arbeiten, sind hervorragende Fachleute. Sie sind — durch eine entsprechende Ausbildung im Herstellerwerk — auf jeweils eines der im Betrieb befindlichen Flugzeugmodelle spezialisiert. Sie haben die Lizenz, an dem betreffenden Typ die erforderlichen Wartungsarbeiten vorzunehmen.

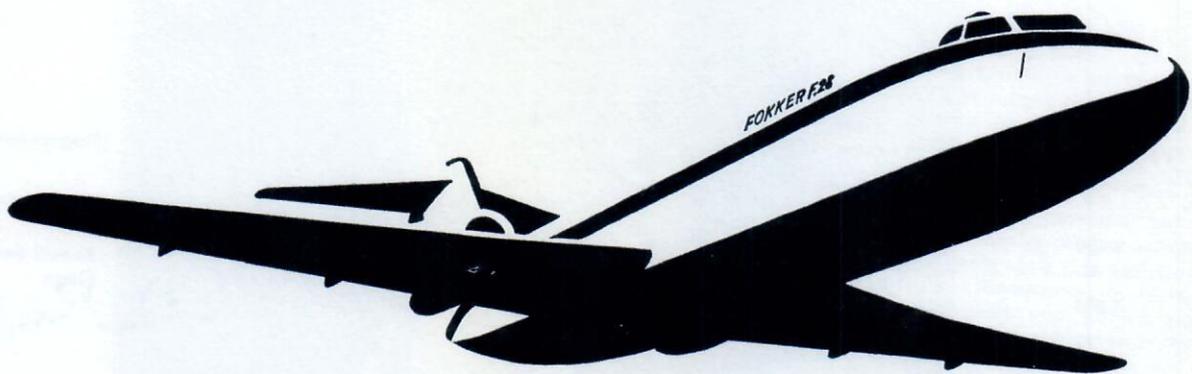
In der Düsseldorfer Werft werden Inspektionen und Reparaturen durchgeführt. Der LTU stehen ständig Motorenexperten von Rolls Royce für die Triebwerksüberwachung zur Verfügung, ferner Spezialisten der Sud Aviation (für die Caravelle) und der Nord Aviation (für die Nord 262), sowie drei bis vier Fachkräfte der Fokker-Werke.

Für die notwendige Betreuung der Maschinen am jeweiligen Zielflughafen ist die Fluggesellschaft Nordrhein-Westfalens dem Caravelle-Pool der Liniengesellschaften angeschlossen, der gegebenenfalls für Wartung und Ersatzteile sorgt. Aber diese zusätzliche Sicherung brauchten die Kapitäne bislang kaum in Anspruch zu nehmen. Ihre Maschinen sind ja jede Nacht zu Hause. Im Heimathafen hat man Zeit und Möglichkeiten genug, um sie vor dem nächsten Start gründlich unter die Lupe zu nehmen.



# LEISTUNG IN ZAHLEN 1964-1967

1964	1965	1966	1967	
				
3 Fokker F 27 1 Cessna 310	1 Caravelle SE 210 3 Fokker F 27 1 Cessna 310	1 Caravelle SE 210 3 Fokker F 27 1 Cessna 310	2 Caravelle SE 210 2 Fokker F 27 1 Cessna 310	Flugzeugpark
8 496	9 300	11 498	12 810	Flugstunden
3 076	3 744	5 867	6 075	Anzahl der Flüge
77 082	147 184	176 287	207 000	Passagier- aufkommen (Etappe) 
1 130	1 227	1 343	1 360	Fracht- aufkommen (Etappe/ Tonnen) 
8 787 000	15 324 000	20 255 000	26 680 000	Umsatzerlöse DM
davon LINIENVERKEHR (ab 1. 4. 1966)				
	Flugstunden	1 598	2 244	
	Anzahl der Flüge	1 866	2 643	
	Passagieraufkommen	13 246	22 902	
	Frachtaufkommen (Tonnen)	119,18	142,34	



Nach der berühmten F27 „Friendship“ nimmt die LTU nun auch das neueste Fluggerät des Hauses Fokker, das Strahlflugzeug F28 „Fellowship“, in ihre Flotte auf. Die LTU wird die erste Luftverkehrsgesellschaft sein, die dieses „Jet“-Gerät einsetzt. Sie unterstreicht damit ihre Zielsetzung, dem Flugreisenden die modernsten Maschinen anzubieten. Die Fokker F28 ist ein Kurz- und Mittelstrecken-Strahlflugzeug für 55 bis 65 Passagiere. Hersteller ist das renommierte Werk, in dem schon die Fokker F27 „Friendship“ entstand, die heute in 442 verkauften Exemplaren mit mehr als drei Millionen Flugstunden bei 103 Unternehmen in 39 Ländern ihren täglichen Dienst tut.



*fellowship*

Seit April 1966 ist die LTU auch im Liniendienst tätig. In Zusammenarbeit mit dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Luft Hansa eröffnete sie den regionalen Flugverkehr von Düsseldorf nach Hannover, Bremen, Rotterdam und zurück. Täglich je zweimal fliegen ihre Maschinen vom Typ Fokker Friendship auf diesen Routen. Die modernen zweimotorigen Turbo-Prop-Flugzeuge mit vier Mann Besatzung können 44 Personen oder entsprechende Fracht aufnehmen. Sie erreichen eine Reisegeschwindigkeit von 450 km/st.

Am 21. August 1967 eröffnete die LTU ihren vierten regionalen Liniendienst. Ein zweimotoriges Turbo-Prop-Flugzeug vom Typ Nord 262 verkehrt zweimal am Tag zwischen Düsseldorf und Saarbrücken.

Die Notwendigkeit des Regional-Luftverkehrs von und nach der Landeshauptstadt Düsseldorf war von der Landesregierung und interessierten Wirtschaftskreisen seit langem erkannt worden. Heute sind diese regionalen Linien der LTU längst zu einer Institution geworden. Die Wirtschaft möchte und könnte nicht mehr darauf verzichten. Die Flüge sind nach den Bedürfnissen der Industrie und des Handels als Tagesrandverbindungen angelegt. Der Düsseldorfer Geschäftsmann hat am jeweiligen Zielort mindestens vier Stunden Zeit. Das gilt auch für Tagesreisende nach Düsseldorf. Flüge auf diesen Strecken können bei allen IATA-Vertretungen auf der ganzen Welt gebucht werden.

Ein weiteres Plus dieser LTU-Flugplanung: Die Anschlüsse auf dem Luftkreuz Düsseldorf nach dem In- und Ausland wurden einkalkuliert.



# LTU im Liniendienst



## DÜSSELDORF-ROTTERDAM

LH 288 F. 27	Montag bis Freitag	LH 289 F. 27
18. <sup>40</sup>	DUS	21. <sup>00</sup>
↓	↕	↑
19. <sup>40</sup>	RTM	20. <sup>00</sup>

Passage  
Tarif

Einfach  
Rückflug 92,

Verkauf und Buchung nur durch  
angeschlossene Fluggesellschaft  
Agentur.

## DÜSSELDORF-HANNOVER

LH 044 F. 27	LH 045 N. 262	LH 046 F. 27	Montag bis Freitag	LH 067 F. 27	LH 064 N. 262	LH 066 F. 27
17. <sup>30</sup>	12. <sup>45</sup>	16. <sup>10</sup>	DUS	09. <sup>45</sup>	15. <sup>00</sup>	18. <sup>25</sup>
↓	↓	↓	↕	↑	↑	↑
17. <sup>30</sup>	13. <sup>45</sup>	17. <sup>10</sup>	HAN	08. <sup>45</sup>	14. <sup>00</sup>	17. <sup>25</sup>

Passage  
Tarif

Einfach  
Rückflug

DM 67,-  
DM 134,-



## DÜSSELDORF-SAARBRÜCKEN

LH 078 N. 262	LH 079 N. 262	Montag bis Freitag	LH 088 N. 262	LH 089 N. 262
07. <sup>05</sup>	15. <sup>50</sup>	DUS	09. <sup>40</sup>	18. <sup>25</sup>
↓	↓	↕	↑	↑
08. <sup>15</sup>	17. <sup>00</sup>	SBR	08. <sup>30</sup>	17. <sup>15</sup>

Passage  
Tarif

Einfach  
Rückflug

DM 73,-  
DM 146,-

## DÜSSELDORF-BREMEN

LH 035 N. 262	LH 036 N. 262	Montag bis Freitag	LH 054 N. 262	LH 056 N. 262
10. <sup>00</sup>	18. <sup>40</sup>	DUS	12. <sup>15</sup>	20. <sup>55</sup>
↓	↓	↕	↑	↑
11. <sup>00</sup>	19. <sup>40</sup>	BRE	11. <sup>15</sup>	19. <sup>55</sup>

Passage  
Tarif

Einfach  
Rückflug

DM 64,-  
DM 128,-

# ... aus Briefen unserer Fluggäste

Wir möchten Ihnen in wenigen Zeilen mitteilen, wie zufrieden wir mit Ihrer Fluggesellschaft waren.

Unseren Urlaub haben wir in diesem Jahr auf Mallorca verbracht, und zwar Ende Mai bis Mitte Juni. Der Flug war einmalig und besonders der Service an Bord auf dem Hin- und Rückflug. Nun haben wir einige Buntdias gemacht und legen Ihnen ein sehr gelungenes Bild von der Maschine in den Brief. Wir hoffen, daß es Ihnen gefällt und Sie es vielleicht verwenden können.

In der Hoffnung, nächstes Jahr wieder mit der LTU in den Urlaub zu fliegen, verbleiben wir mit den besten Grüßen

G. D. in K.

Als Ihr Fluggast vom letzten Sonntagabend aus Mallorca möchte ich Ihnen meine Anerkennung über die ausgezeichneten Flüge und die Bedienung aussprechen. In beiden Fällen waren es gute Maschinen, die Flüge waren pünktlich und die Bedienung und Behandlung tadellos. Besonderes Lob verdient eigentlich die Crew meines Fluges 19. 8. 1967 um 10.00 Uhr ab Mallorca nach Düs-

seldorf. Der Steward war ein Musterbeispiel an Freundlichkeit und männlichem Charme, und der Flugzeugführer setzte so weich in Düsseldorf auf, wie ich es bisher bei vielen Flügen noch nie erlebt habe. Also rundherum waren die Flüge eine gelungene Sache und schöne Höhepunkte der Reise. Dr. S. G. in R.

Nach Rückkehr aus einem mit meiner Schwiegermutter in Mallorca verlebten Urlaub möchte ich es nicht versäumen, Ihnen meine Anerkennung auszusprechen. Ich bin mit meiner Familie kein Neuling bezüglich Urlaubsreisen und da der Urlaub mit dem Anheben der Maschine beginnt, muß ich Ihrer gesamten Besatzung — besonders des Fluges LT 613 am 15. 4. 1967, 13.00 Uhr ab Düsseldorf — ein Lob spenden. Meine Anerkennung dem Flugkapitän (dessen Bekanntschaft ich leider nicht machen konnte) und seiner Cockpit-Mannschaft für die fliegerische Durchführung einschließlich Traumlandung in Palma. Ebenfalls war der Bordservice sowie der Lunch appetitlich und reichlich.

Zu der uns zur Verfügung gestandenen Stewardess beglückwünsche ich die LTU ganz besonders. Sie war ein Vorbild an Freundlichkeit, Aufmerksamkeit und Aufgeschlossenheit. Jeder war von ihrem heiteren Wesen beeindruckt.

Wir werden uns gern und oft erinnern und weiter Ihre Fluggäste sein. Ich wünsche Ihrer Gesellschaft weiterhin gute Erfolge sowie Ihren Besatzungen viel Glück. G. I. in B.



▲ Für eine Million Mark Bordverpflegung servierten die Stewardessen der LTU ihren Fluggästen im vergangenen Jahr. Der Betrag wird 1967 noch weit höher liegen. Die Speisen werden geliefert von der renommierten Küche der skandinavischen Luftlinie SAS. Unser Foto zeigt die Versorgung einer Caravelle vor dem Start nach Malaga.

◀ Erste Gäste beim Flug der LTU-Maschine nach Saarbrücken: links Oberbürgermeister Willi Becker, links Düsseldorfer Luftwandschaf Günter Höhn, LTU-Geschäftsführer Ahrens und Verwaltungsdirektor Wurmbach (NRZ am 18. 8. 1967).

---

**Transportmittel gestern und heute!  
Im alten Kulturraum Vorderasiens  
begegnen sich Vergangenheit und  
Gegenwart. Die Fluggäste der LTU  
nehmen es mit Staunen zur Kennt-  
nis, der Kamelreiter mit orientali-  
scher Gelassenheit.**





Blick auf die Bucht von Algieras

LTU BULLETIN  
Herausgegeben von der Fluggesellschaft  
Nordrhein-Westfalens, 4 Düsseldorf, Graf-  
Adolf-Straße 37, Fernruf 1 03 84 · Redak-  
tion und Herstellung: Overbeck Verlag,  
Düsseldorf · Klischees und Druck: Waso.

---