



African Safari Airways



ehemalige Flotte

Kennzeichen	Flugzeugtyp	Werk-Nr.	Im Einsatz seit	Im Einsatz bis	Bemerkungen
5X-UVT 5Y-ALP	Bristol Britannia 314	13393	00.08.1969 00.04.1970	00.04.1970 00.04.1971	04.1958 als CF-CZA an Canadian Pacific Air Lines abgeliefert; 05.65 an Air Links Ltd, für British United Airlines vorgesehen aber nicht übernommen; 07.65 als G-ATGD retour an Air Links Ltd; 08.65 in Transglobe Airways umbenannt; 08.69 als 5X-UVT an African Safari; 04.70 als 5Y-ALP umregistriert; 04.71 in Biggin Hill abgestellt; 12.71 abgebrochen
5X-UVH 5Y-ALT	Bristol Britannia 313	13431	00.12.1967 00.04.1970	00.04.1970 00.11.1973	03.1959 als 4X-AGD an EI Al abgeliefert; 03.63 als G-ASFU an British United Airlines; 04.64 retour an EI Al; 03.65 als HB-ITC an Globe Air; bis Konkurs 12.67; 12.67 – 11.73 Einsatz bei African Safari als 5X-UVH, bzw. 5Y-ALT ; 11.73 als 5Y-ALT für Cargo Africa Airways; 05.75 als Trainingsobjekt Flughafen Feuerwehr Stansted; abgebrochen
5Y-ANS	Bristol Britannia 314	13428	00.10.1969	00.02.1972	Als CF-CZX an Canadian Pacific Air Lines 07.58 abgeliefert; 11.65 als G-ATMA an Caledonian Airways; 10.69 als 5Y-ANS an African Safari; 02.72 an Intl. Aviation Services; 02.72 African International; 05.72 in Biggin Hill abgestellt; 1974 abgebrochen
PH-ASA	Douglas DC-8-33	45379 / 75	01.11.1973	10.05.1977	Fabrikneu 07.1960 von Douglas als PH-DCD an KLM abgeliefert; 02.72 – 11.73 als PH-DCD an Marinair Holland vermietet; 11.73 an African Safari Airways als PH-ASA ; 05.77 an Transmeridian Air Cargo als G-BETJ; 07.85 in Stansted abgebrochen
5Y-BAS	Douglas DC-8-53	45629 / 158	12.08.1976 00.11.1984	11.11.1982 01.12.1985	Für Northwest Orient als N807US gebaut, nie abgeliefert, 01.62 als PH-DCN an KLM; 08.70 – 11.70 an Nigeria Airways vermietet; 11.70 – 04.72 bei KLM; 04.72 – 07.74 für Garuda im Einsatz; 05.75 – 06.75 als OB-R-962 bei Aero Peru; 06.75 – 09.75 als PH-DCN bei KLM; 09.75 – 06.76 als OB-R-1116 bei Aero Peru; 06.76 retour an KLM; 08.76 – 11.82 als 5Y-BAS bei African Safari (ursprünglich als 5Y-QSR geplant) ; 11.82 – 03.84 S7-SIA Seychelles International; 08.84 – 11.84 9Q-CBF Aero Caribbean; 11.84 – 12.85 wieder bei African Safari (unklar, ob Einsätze stattfanden) ; 12.85 an Aviation Facilities, Brüssel, bis 10.87 abgebrochen
5Y-ZEB	Douglas DC-8-63	46122 / 506	03.06.1982	19.01.1994	Fabrikneu 12.69 als PH-DEL an KLM abgeliefert; 04.73 an Philippine Airlines als PH-DEL vermietet (PI-C829 verwendet); 05.75 retour an KLM; 06.82 als 5Y-ZEB an ASA African Safari (PH-DEG und 5Y-BAT nicht verwendet) ; 01.94 als N823AX an Airborne Express; Umbau als Nurfraachter; 08.02 stillgelegt und 03.06 abgebrochen



African Safari Airways



HB-IBF	Douglas DC-8-63	46141 / 533	00.12.1987	00.00.1990	Fabrikneu 06.1970 von Douglas als PH-DEM an KLM abgeliefert; 11.75 – 10.83 als PH-DEM an Surinam Airways vermietet; 12.83 an Air Seychelles International als S7-SIS; 12.87 an African Safari Airways als HB-IBF; 1990 an ASA Air Starline als HB-IBF weitergegeben; 01.94 an Airborne Express als N824AX mit Umbau zum Nurfahrer; 08.02 stillgelegt und 03.06 abgebrochen.
PH-DTA	MDD DC-10-30	46550 / 46	12.06.1994	19.06.1994	Erstflug am 21.06.1972 als Prototyp der DC-10-30 als N1339U; 15.03.74 als PH-DTA an KLM abgeliefert; 12.06. – 19.06.1994 als PH-DTA an African Safari vermietet (KLM-Farben und ASA Titel) ; 07.94 bei KLM ausser Dienst gestellt und nach L.A. und später Phoenix überflogen; 07.95 als N525MD an KRAS Air; 08.96 retour an MDD und in N.Y. JFK abgestellt; 08.97 als N12089 an Continental Airlines, 04.01 stillgelegt und bis 09.03 in Greenwood definitiv abgebrochen.
PH-DTL 5Y-MBA	MDD DC-10-30	49952 / 185	28.12.1992 00.06.1998	00.06.1998 12.12.2001	Erstflug am 03.12.74 als N54646; für Garuda als PK-GWA vorgesehen, aber nicht übernommen; 02.75 als PH-DTL an KLM; 03.75 – 04.76 als PH-DTL an Garuda vermietet; 04.76 retour an KLM; 05.76 – 03.77 als HS-TGC an Thai Airways vermietet; 03.77 retour an KLM; 1983 Einsätze für Kenya Airways; 04.91 für VIASA als YV-139C vorgesehen, aber nicht zustande gekommen; 12.92 als PH-DTL an African Safari (5-jähriger Miet-/Kaufvertrag); 06.98 gekauft und als 5Y-MBA eingetragen; 12.01 nach Manston überflogen; 02.02 als 5X-ONE an Africa One; 01.03 nach Kemble zum Ausschachten überführt; 06.04 definitiv abgebrochen
D-AHLA	Airbus A 310-304	520	29.11.2001	10.03.2002	Erstflug 05.07.89 als F-WWCI; Ablieferung 10.89 an Hapag Lloyd als D-AHLA; 11.01 – 03.02 als D-AHLA bei African Safari im Einsatz (in Hapag Lloyd Farben mit ASA-Titeln und Leitwerk, bis Übernahme 5Y-VIP); 03.02 retour an Hapag Lloyd; 04.02 – 08.02 als D-AHLA für Air Plus Comet im Einsatz; 04.05 in Hapagfly umbenannt; 12.05 als VP-BTJ an Siberia Airlines/S7
5Y-VIP	Airbus A 310-308	600	10.03.2002	25.03.2008	Erstflug 08.11.1991 als F-WWCC; 01.92 als D-AHLC fabrikneu an Hapag Lloyd abgeliefert; 12.01 in Bremen Lemwerder abgestellt; 03.02 als 5Y-VIP an ASA African Safari Airways abgeliefert; 03.2008 Betriebs-einstellung und nach Ahlhorn, D, überführt; 12.08 durch Cirrus Aviation als D-AHLC via Hannover nach Bishkent an Kyrgyz Trans Avia Ltd überführt (EX-??)