

# NEDERLANDSE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN

C.J. van Gent - J. Mols



**DEEL 2:**  
**- 50 JAAR TRANSAVIA -**

# INHOUD

<b>Voorwoord</b> .....	5	De eeuwwisseling bij Transavia .....	77
<b>Inleiding</b> .....	6	Het jaar van de grote omwentelingen .....	78
<b>De fifties en sixties</b> .....	7	Boeing Bo-757 (foto-overzicht) .....	80
<b>Van props tot jets</b> .....	9	<b>Binnenlandse consolidatie en Deens avontuur</b> ..	86
Douglas DC-6 (foto-overzicht) .....	12	Een zusje voor Transavia .....	88
<b>Het Caravelle tijdperk</b> .....	18	Boeing Bo-737-700 (foto-overzicht) .....	91
Sud Aviation SE-210 Caravelle (foto-overzicht) ..	21	Boeing Bo-737-800 (foto-overzicht) .....	100
<b>Boeing 707 voor de lange afstand</b> .....	29	<b>Van de regen in de drup met hagel tussendoor</b> .	141
Boeing Bo-707 (foto-overzicht) .....	30	<b>Daar wordt je vrolijk van</b> .....	142
<b>De Boeing 737 komt er aan</b> .....	33	<b>Inmiddels in Frankrijk</b> .....	144
Stoelendans .....	34	Onrust .....	145
Problemen en oplossingen .....	37	Uitbreiding? .....	146
Boeing Bo-737-200 (foto-overzicht) .....	40	<b>Vreemde Vogels</b> (foto-overzicht) .....	149
<b>Lijnvluchten</b> .....	58	<b>Rebranding</b> .....	151
Een miljoen passagiers .....	60	<b>Transavia Vliegclub</b> .....	152
Boeing Bo-737-300 (foto-overzicht) .....	62	Vliegclub (foto-overzicht) .....	153
Boeing Bo-737-400 (foto-overzicht) .....	72	<b>Met dank aan</b> .....	157
<b>Dochter van de KLM</b> .....	73	<b>Fotoverantwoording</b> .....	158
<b>Básic air gaat concurrentie aan</b> .....	75		



# Inleiding

---

Toen John Block in 1966 het verzoek kreeg om een nieuwe chartermaatschappij op te richten onder de naam Transavia Limburg aarzelde hij niet lang. Hij stelde wel als eis dat de maatschappij met de viermotorige Douglas DC-6 ging vliegen en niet met de DC-3, zoals aanvankelijk in de bedoeling lag. Nadat hier in was toegestemd trad Block op 21 juni 1966 aan als directeur en was de oprichting van Transavia Limburg een feit. Hoewel een vergunning was verleend om met de DC-3 vanaf Beek in Limburg (het latere Maastricht airport) en Rotterdam Zestienhoven vluchten te maken strookte dit niet met de ambities van Block. Hij vroeg een nieuwe vergunning aan om met de DC-6 van Amsterdam Schiphol te mogen vliegen en veranderde de naam in Transavia Holland. Nadat deze vergunning was verleend werden van Boreas Corporation uit Florida drie DC-6'en betrokken. Naast Martinair en Schreiner was dit de derde Nederlandse chartermaatschappij, dat voor de KLM een moeilijk te aanvaarden gegeven was. De Nederlandse 'nationale' probeerde het nieuwe Transavia dan ook tegen te werken waar mogelijk was. John Block wist deze tegenwerking te pareren en de maatschappij begon te groeien terwijl de vloot van DC-6'en in omvang toenam. In 1968 zette de maatschappij groot in met de huur van een Boeing 707 terwijl een jaar later de Caravelle zijn intrede deed als vervanger van de DC-6.

In 1974 haalde Transavia het wereldnieuws toen drie terroristen, leden van het Japanse Rode Leger, de Franse ambassade in Den Haag hadden bezet en 11 mensen in gijzeling hielden. Ze eisten een vrije aftocht, kregen die, en werden door Transavia uiteindelijk naar Aden gevlogen. Het hele relaas hierover komt elders in dit boek aan de orde.

De Caravelle was op een gegeven moment niet meer rendabel en werd vervangen door de Boeing 737-200. Daarmee werd Transavia een trouwe klant van Boeing, want de 200 serie werd later vervangen door de 300, die op haar beurt weer plaats moest maken voor de huidige 737-700 en -800 serie. Tussendoor vloog men nog een periode met de Boeing 757 op de lange afstand, en door de jaren heen werden incidenteel enkele type vliegtuigen gebruikt die gerust uitzonderlijk genoemd mogen worden. Als afsluiting van het boek aandacht voor de Transavia Vliegclub, die gelegenheid bood om met enkele sportvliegtuigen van Schiphol Oost te vliegen. Over deze club is weinig tot niets gepubliceerd en is dan ook vrij onbekend gebleven.

Zo maar een aantal aspecten die in dit boek aan de orde komen. In 2016 bestaat Transavia 50 jaar en dit boek geeft een overzicht van de maatschappij en van haar vliegtuigen. Transavia heeft altijd veel gewisseld in haar vloot. Ze ging vaak samenwerking aan met voor ons begrip exotische maatschappijen om gedurende de seizoenen van vliegtuigen te wisselen. In de zomerperiode kwamen vliegtuigen richting Transavia, in de winter gebeurde het tegenovergestelde. Dat kon over de hele wereld zijn, als

voorbeeld noemen we Mexico, Brazilië, India en Zuid Afrika. Ook onze eigen KLM heeft gebruik gemaakt van Transavia toestellen. Naar het buitenland kon dit op twee manieren gebeuren. De eerste was een wet-leaseovereenkomst, dan verhuurde Transavia het vliegtuig met bemanning, onderhoud en verzekering. Het vliegtuig bleef dan Nederlands geregistreerd. De tweede manier was de dry-lease, dan werd enkel het toestel verhuurd, die dan voor de leaseperiode in het betreffende land werd geregistreerd. Gedurende deze leaseperioden werden de toestellen vaak gedeeltelijk of helemaal in de kleuren van betreffende maatschappij gespoten, en bij terugkeer gebeurde bij Transavia hetzelfde, evenals bij de vliegtuigen die ze zelf inhuurde. Dit leverde door de jaren heen een bonte mix van beschilderingen op. Wij hebben gemeend zoveel mogelijk opnamen in deze exotische kleuren weer te geven. Het geeft niet alleen een beeld van deze leasevorm bij Transavia, maar maakt het boek tevens kleurrijker, levendiger en interessanter.

Overigens zijn er weinig maatschappijen die zo vaak van huisbeschildering zijn veranderd als Transavia. Dat gold niet alleen voor de vliegtuigen, maar ook voor de uniformen van het boordpersoneel. De beschilderingen zijn in vijf hoofdlijnen terug te voeren, waar in de loop der jaren weer wijzigingen in aangebracht werden. In de foto-overzichten komen al deze beschilderingen aan bod. Na het millennium zag Transavia een nieuw bron van inkomsten door hun vliegtuigen als billboard uit te monteren. Ze uitdossen als vliegend reclameobject voor bedrijven. Meestal ging het om een enkel toestel, maar in het geval van de Jumbo keten vlogen een heel zomerseizoen niet minder dan drie Boeing's met reclameopchriften.

Transavia.Com kan niet meer vergeleken worden met het oude Transavia Holland en een jaar voor haar jubileum sloeg Transavia voor de zoveelste keer een nieuwe weg in, dat uiterlijk zichtbaar werd door de vloot van een nieuw kleurenschema te voorzien alsmede het personeel van een nieuw uniform. Nadat de KLM-Air France alle aandelen van Transavia in bezit hadden gekregen is het een honderd procent dochter geworden en wordt het beleid door de KLM-Air France opgelegd. Het huidige Transavia wordt ingezet als low-cost maatschappij. Dat houdt in dat de stoelprijs laag is, maar dat je als passagier geen service meer krijgt, tenzij je er voor betaalt. Dit alles komt uitgebreid aan de orde. Enkele jaren geleden werd in Frankrijk een Franse divisie opgezet die met een tiental Boeing's ging vliegen. Hier wordt in het boek uitgebreid aandacht aan besteedt. Foto's hiervan laten we echter achterwege, enerzijds is de beschildering identiek, anderzijds speelt deze divisie, of zuster zoals U wilt, zich toch vooral in Frankrijk af.

Cor van Gent en Jozef Mols  
Poortugaal Antwerpen

# Het Caravelle-tijdperk

**H**oewel het boekjaar 1968 veel gunstiger was verlopen dan 1967, kleurde ze nog altijd rood. Uiteraard moest daar verandering in komen. Straalvliegtuigen moesten uitkomst bieden. De Boeing zou daarbij een belangrijke rol spelen. Voor het boekjaar 1969 werden maar liefst 180.000 passagiers verwacht, waarvan de '707' er 15.000 zou moeten vervoeren op een groot aantal trans-Atlantische vluchten. Het toestel was geboekt voor 20 vluchten over de Noordpool naar Los Angeles en voor 30 vluchten naar Vancouver in Canada, zodat Nederlanders geëmigreerde familieleden konden bezoeken. In werkelijkheid zou het toestel echter meer dan 100 trans-Atlantische vluchten uitvoeren. Na afloop van het huurcontract ging het vliegtuig (de PH-TRF) in oktober 1969 terug naar Executive Jet Aviation.

De samenwerking met Executive Jet mocht dan commercieel wel een succes zijn, ze zorgde tevens voor juridische problemen. Na het zomerseizoen 1969 deden allerlei wilde geruchten de ronde over de eigenaars van Transavia. Het bleek dat Executive Jets niet enkel vliegtuigen had verhuurd, maar ook stiekem aandelen had gekocht in het Nederlandse bedrijf. Executive Jet was zelf een filiaal van Pennsylvania Railroads. Andere Amerikaanse investeerders, die ook graag participeerden in Transavia, spanden een rechtszaak aan tegen Executive Jet wegens schending van de Amerikaanse antitrust-wetgeving. Na een reeks juridische stappen kwamen de aandelen in handen van Leo Frantz, directeur van International Flavours en Flagrances. Een restant van de aandelen werd verkocht aan zijn mededirecteur R. Vincent. Daarmee bleef Transavia, ondanks het feit dat de maatschappij haar zetel in Nederland had en werd geleid door Nederlanders, in wezen een luchtvaartmaatschappij in Amerikaans bezit. Juist daarom werd een constructie opgezet die er voor moest zorgen dat de Amerikaanse investeerders wel eigenaar waren van Transavia, maar geen enkele invloed konden uitoefenen op het dagelijks beleid van de maatschappij.

Naast de Boeing 707, uiterst geschikt voor langeafstands-vluchten, diende Transavia ook dringend kleinere straalvliegtuigen aan te schaffen die gebruikt konden worden voor chartervluchten binnen Europa. Begin december 1968 werd reeds contact opgenomen met de Franse constructeur Sud Aviation met betrekking tot de huur van twee Caravelle's.

De Caravelle was een zeer populair straalverkeersvliegtuig voor 95 passagiers dat toen op grote schaal in Europa werd gebruikt. Tussen 1955 en 1973 werden er 280 exemplaren van gebouwd. Het prototype had reeds zijn eerste vlucht gemaakt op 27 mei 1955, zodat van 'kinderziekten' geen sprake meer kon zijn. Op het ogenblik dat Transavia er aan dacht Caravelle's in gebruik te nemen, stelden de grote luchtvaartmaatschappijen het type buiten dienst, waardoor de Franse jets redelijk goedkoop aan de vloot konden worden toegevoegd.

Op 17 februari 1969 arriveerde de eerste Transavia-Caravelle op Schiphol. Het vliegtuig droeg de registratie PH-

TRM en zou 's anderendaags al een commerciële vlucht uitvoeren door 90 Ajax-supporters van Schiphol naar Lisbon te vliegen voor een Europa-cup wedstrijd tegen Benfica. De tweede Caravelle, de PH-TRN, volgde in april. Alleen al in juli maakten de beide jets 255 vluchten. De vliegtuigen vielen zo in de smaak dat er in 1969 nog twee werden overgenomen van Swissair (PH-TRO en PH-TRP), en een derde exemplaar werd gehuurd. Ook dit vliegtuig zou later, in 1970, worden aangekocht en werd in het Nederlands register ingeschreven als PH-TRR.

De snelle omschakeling van de vloot had uiteraard ook tot gevolg dat bemanningen omgeschoold moesten worden. Hiervoor werd in de winter van 1969/1970 een intensief trainingsprogramma opgesteld. Overwegend werden de lessen gegeven op en vanaf Schiphol, maar af en toe werd ook gevlogen vanaf de vliegvelden van Beek en Eelde. Vanwege de vele klachten over geluidshinder werd eind oktober echter besloten het trainingsprogramma te verplaatsen naar Sevilla in Spanje. Dit had als bijkomend voordeel dat, dankzij het aanhoudend goede weer, het trainingsprogramma sneller kon worden afgewerkt dan mogelijk zou zijn geweest in Nederland. Behalve met Swissair werd er ook een contract gesloten met de Amerikaanse maatschappij United Airlines voor de overname van Caravelle's. Van United werden vijf exemplaren gekocht waarvan de eerste twee (de PH-TRX en PH-TRY) in mei 1970 in dienst werden genomen. Daardoor kon de gehuurde PH-TRM terug worden gegeven aan Sud Aviation.

Op 14 juni doopte de populaire Feyenoord doelvleddiger Eddy Pieters Graafland de Caravelle PH-TRR met de naam 'Feyenoord 1'. Enkele dagen later zou het vliegtuig het eerste elftal van de voetbalclub vervoeren op een 14-daagse vakantiereis die werd aangeboden door het Rotterdamse reisbureau Sky Hollidays naar aanleiding van het winnen van de Europacup. Het weekend van vrijdag 24 tot en met zondag 26 juli was, wat de drukte betreft, een ongekend hoogtepunt in de geschiedenis van Transavia. De zes Caravelle's waarover de maatschappij nu beschikte, samen met de Boeing, vervoerden in totaal 10.438 passagiers, legden 150.500 km af en maakten 127 starts. In afwachting van de volgende twee Caravelle's, die van United waren gekocht en in november in dienst zouden komen als respectievelijk PH-TRS en PH-TRU, ging de PH-TRN een maand eerder al terug naar Sud Aviation.

Hoewel de grote Duitse reisorganisatie Neckermann aankondigde in 1971 ook op de Nederlandse markt actief te gaan worden, werd de vloot in 1971 slechts uitgebreid met één enkele Caravelle, en dit ondanks het feit dat Neckermann bij Transavia zo'n 180 vluchten contracteerde. Net als eerdere exemplaren was ook deze laatste Caravelle afkomstig van United. Het vliegtuig werd geregistreerd als PH-TRH. De terughoudendheid van Transavia om nog meer Caravelle's aan te schaffen kan verklaard worden door eerdere uitlatingen van reisorganisaties die beweerden een daling van het aantal boekingen te noteren. Bovendien wist men bij Transavia dat de dagen van de Caravelle geteld waren. Het toestel leverde schitterende





*Een uitzonderlijke staatsiefoto, de vloot Caravelle's, met in het midden de Boeing 707, bijeen op Schiphol. Foto: Archief Aviodrome*

diensten, maar steeds meer mensen beklagden zich over de geluidshinder die de jets veroorzaakten. De discussie om het geluidsniveau rondom vliegvelden aan banden te leggen, was in 1972 al flink op gang gekomen en het lag voor de hand dat de Caravelle's alleen al om die reden op een gegeven moment het veld zouden moeten ruimen. Aangezien de Franse jets erg goedkoop in aanschaf waren geweest, kon Transavia ze ook snel afschrijven zodat overschakeling naar een ander vliegtuigtype geen financiële kater zou nalaten. Dankzij een kapitaal injectie door de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij kon bovendien op termijn uitgekeken worden naar een mogelijke vervanger.

Dit betekende echter niet dat de Caravelle plots verdween op Schiphol. Gedurende het vakantieseizoen van 1972 werd van maart tot oktober een exemplaar van Sterling Airways uit Denemarken in dienst genomen als PH-TVZ. Sterling had het vliegtuig gekocht van United, maar nog niet in dienst gesteld, en verhuurde het onmiddellijk voor korte tijd door aan Transavia.

Met de Caravelle's werden overigens een aantal opmerkelijke activiteiten ontplooid. Zo werd het zangduo Sandra en Andres naar Edinburgh vervoerd voor het Eurovisie-Songfestival aan boord van een Caravelle (PH-TRP) die voor de gelegenheid werd omgedoopt tot 'Sandra en Andres Express'. De PH-TRY begon in mei 1972 aan de eerste van een serie van 12 vakantievluchten vanaf het vliegveld Twente, die waren georganiseerd door Arke. Het was voor het eerst dat een chartermaatschappij van deze luchtmachtbasis gebruik maakte. De activiteit als 'supplemental carrier' zou voor Transavia steeds belangrijker worden. Van april tot juli werd de PH-TRU verhuurd aan de Italiaanse maatschappij Societa Aerea Mediterranea, terwijl de PH-TRP van 8 november tot 14 januari 1973 vloog voor Tunis Air.

Buiten het vakantieseizoen maakten de Caravelle's nog een aantal vluchten met eendagskuikens naar ondermeer Casablanca, Beiroet, Amman, Tripoli en Tunis. Dat de toestellen niet beschikten over een vrachtdoor was voor dit type transport geen probleem. De kuikentjes werden immers in grote kartonnen dozen aan boord gedragen! In 1972 in-

troduceerde Transavia de 'Executive Caravelle'. Op verzoek kon een vliegtuig voorzien worden van 64 eerste-klasse stoelen in plaats van de normale 95 zitplaatsen in toeristenklasse. In de romp kon voorin een lounge worden ingericht. Dit stijlvolle vliegtuig werd voor diverse doeleinden verhuurd, van party's in de lucht tot bedrijfsbezoeken. David Cassidy huurde in maart 1973 de PH-TRR voor zijn Europees tournee, in het najaar gevolgd door de Jackson Five en de Osmond Brothers die met de PH-TRP vlogen.

Nog in 1973 werd het experiment van Arke om vanaf de vliegbasis Twente te vliegen, nog sterk uitgebreid: op 105 vluchten werden zo'n 850 passagiers vervoerd naar Oostenrijk en Spanje. Voor de eerste vlucht op 14 mei had de Caravelle de luchthaven Eelde als eerste opstapplaats. Met slechts 30 passagiers aan boord landde het vliegtuig op Twente om vervolgens vol koers te zetten naar het zonnige zuiden. Waren de vluchten vanaf Twente een groot succes, Eelde bleek als opstapplaats een flop. Van de geplande 80 vluchten vanaf Eelde werden er slechts 15 uitgevoerd bij gebrek aan belangstelling.



*De cockpitsectie van de Caravelle PH-TRO in het Aviodrome op vliegveld Lelystad is de enige tastbare herinnering aan het Caravelle tijdperk. Foto: Cor van Gent*

Wegens de verwachte drukte in 1973 had Transavia in Italië nog twee Caravelle's gehuurd bij Alitalia. De eerste arriveerde op 27 april op Schiphol, geheel in Alitalia-kleuren maar zonder de naam van de maatschappij op de romp. Het vliegtuig kreeg de registratie PH-TVW. Drie dagen later maakte het toestel zijn eerste commerciële vlucht voor Transavia. Een maand later kwam de tweede Italiaanse jet aan, die als PH-TVV werd genoteerd in het register. Transavia deed zulke goede zaken dat op 28 september besloten werd beide toestellen van Alitalia aan te kopen waardoor de vloot Caravelle's nu 10 exemplaren telde. Bovendien werd van juni tot september nog een bijkomend vliegtuig van Sterling gehuurd dat als PH-TVT werd geregistreerd.

Het succes van de Caravelle-vloot was uiteraard ten dele resultaat van de goede vliegeigenschappen van het model. Ook de creativiteit van het Transavia-verkoopteam, dat het vliegtuigtype wist te verhuren voor vakantievluchten, VIP-vervoer en voor het transport van kuikens en muzieksterren, droeg bij tot de bedrijfsresultaten. Maar ook de creativiteit van de reisorganisaties, overigens de belangrijkste klanten van Transavia, speelden een rol. Als reactie op het grote aantal onverkochte stoelen aan boord van gecharterde vliegtuigen vonden een aantal reisagenten de 'Zonnevlugjes' uit.

Arke, Christoffel, Europa Express en Sterreizen boden vier- en vijfdaagse reizen naar zombestemmingen aan, daar waar voorheen slechts reizen van minimaal één week werden verkocht. Door de goedkopere prijzen van deze 'mini-trips' steeg het aantal klanten weer. De formule werd een groot succes. Van 17 oktober 1971 tot 3 januari 1972 vervoerde Transavia op deze wijze 20.000 passagiers. De concurrentie, bestaande uit Centouri/Sunliner, Eurotours, FIT, Hotelplan en Magneet Reizen, probeerde het concept na te bootsen en bood 'Snippertrips' aan met Martinair en KLM. De Rijksluchtvaartdienst strooide echter al snel roet in het eten. Voorheen had de 'waakhond van de luchtvaart' immers slechts chartervluchten toegelaten mits reizigers minimaal zeven dagen op hun bestemming bleven, of indien ze minimaal de dagen van het weekend ter plaatse bleven. Dit was niet altijd het geval voor de 'Snippertrips' en 'Zonnevlugjes', en dus werden ze weer verboden. Maar inmiddels had Transavia, juist door deze actie, de aandacht van een nieuwe klant gekregen. Neckermann had immers belangrijke contracten ondertekend. Bovendien had de actie de luchtvaartmaatschappij toegelaten een 'stille periode' te overbruggen. Reizigers, gelokt door de minivakanties, zouden één of twee jaar later opnieuw met Transavia op reis gaan, maar nu voor een langere vakantieperiode.



*Einde van een tijdperk, de Caravelle PH-TVW werd aan de brandweer op Schiphol gedoneerd als oefenobject. Hier verkeert het toestel nog in redelijke staat. Foto: Peter de Groot*



*Al snel verkeerde het toestel in erbarmelijke staat en uiteindelijk werden de trieste restanten verschroot. Foto: Peter de Groot*



## Sud Aviation SE-210 Caravelle (foto-overzicht)

**PH-TRH**      **SE-210 Caravelle VIR**      **'Provincie Noord-Holland'**

Dit type Caravelle onderscheidde zich uiterlijk door het ontbreken van de rugvin. Het werd als vijfde en laatste toestel van United Airlines in de Verenigde Staten overgenomen. Het toestel voert de tweede fase van de beschildering, een egaal groene staart met een wit omlijnd T-logo. De maatschappijnaam staat achter op de romp en de groene cheatline loopt niet door over de motoren. In juni 1974 had het toestel een ongeluk tijdens het taxiën op Schiphol, werd afgeschreven en gesloopt voor onderdelen.



15-10-1971      Ingeschreven als PH-TRH, gekocht van United Airlines, ex N1011U  
22-06-1974      Na ongeval tijdens taxiën op Schiphol afgeschreven  
30-12-1975      Inschrijving doorgehaald, gesloopt voor onderdelen

---

**PH-TRM**      **SE-210 Caravelle III**      **Geen naam**

De PH-TRM werd in februari 1960 nieuw aan Finnair geleverd en later doorverkocht aan LTU, die het op haar beurt in februari 1968 retourneerde aan de fabriek Sud Aviation. Deze verkocht het toestel door aan Transavia. Op 17 februari 1969 arriveerde de PH-TRH als eerste Caravelle voor Transavia op Schiphol. Al de volgende dag maakte het toestel haar eerste commerciële vlucht met 90 Ajax supporters van Amsterdam naar Lissabon over te vliegen voor de Europacup wedstrijd tegen Benfica.



11-02-1969      Ingeschreven als PH-TRM, gehuurd van Sud Aviation, ex F-WLGA  
13-05-1970      Inschrijving doorgehaald, retour naar Sud Aviation en werd F-BSRR

**PH-TRN SE-210 Caravelle III Geen naam**

Dit was na de PH-TRM de tweede Caravelle die Transavia in dienst nam. Het type is herkenbaar aan de rugvin die tot halverwege de romp doorloopt. Beide toestellen werden gehuurd en bleven maar een jaar in dienst. De 'TRN' voert het oorspronkelijke kleurenschema zoals dat door Thijs Postma was ontworpen voor de DC-6. De maatschappijnaam staat in het midden van de romp en is in twee kleuren weergegeven. De cheatline loopt door over de motoren. Het schema werd afgewezen en in gewijzigde vorm op de overige Caravelle's aangebracht.



03-04-1969 Ingeschreven als PH-TRN, gehuurd via Sud Aviation van SAS, ex OY-KRG  
13-05-1970 Inschrijving doorgehaald, retour naar SAS als OY-KRG

---

**PH-TRO SE-210 Caravelle III 'Provincie Gelderland'**

De Caravelle was in de zestiger jaren een straalverkeersvliegtuig voor 95 passagiers dat vooral in Europa zeer populair was. Dit kwam voornamelijk door gebrek aan concurrentie want de Caravelle was allerm minst een economisch te exploiteren vliegtuig. Eind zestiger jaren begonnen de grote maatschappijen ze af te stoten en werden het gewilde toestellen bij chartermaatschappijen als Transavia, waar ze oude propellertoestellen als de DC-4 en de DC-6 vervingen. Zo werd de PH-TRO als eerste van drie toestellen van Swissair overgenomen. In 1976 werd het toestel uit dienst genomen en gesloopt, de neussectie met het cockpitgedeelte bleef gespaard en aan het Aviodome, later Aviodrome geschenken.



14-10-1969 Ingeschreven als PH-TRO, gekocht van Swissair, ex HB-ICW  
22-02-1976 Inschrijving doorgehaald en gesloopt op Schiphol. Neussectie met cockpitgedeelte naar Aviodome, en vervolgens Aviodrome



**PH-TRP SE-210 Caravelle III 'Provincie Noord-Brabant'**

Dit toestel werd aanvankelijk gehuurd van Swissair maar in navolging van twee eerder overgenomen toestellen eveneens aangekocht. Op bijgaande opname voert het toestel een interim kleurschema. Het is gespoten in het egaal groene schema maar de maatschappijnaam staat nog achter op de romp en de witte omlijning om het T-logo in de staart zou dunner worden. Het toestel heeft tussendoor nog een korte periode voor Tunisair gevlogen en werd uiteindelijk gesloopt op Schiphol.



- 11-11-1969 Ingeschreven als PH-TRP, gehuurd van Swissair, ex HB-ICY
- 07-01-1970 Transavia Schiphol, aangekocht van Swissair
- 30-12-1975 Inschrijving doorgehaald en gesloopt op Schiphol, diverse delen naar TU Delft



Stewardessen showen een aantal uniformen zoals deze in de loop der tijd werden gedragen. Foto: Collectie Aviodrome.

lijnvluchten. Uit de statistieken blijkt dat aanslagen hoofdzakelijk voorkomen op lijnvluchten en slechts zelden op chartervluchten. Aangezien Transavia zich vanaf 1986 ook op de markt voor regelmatige lijnvluchten zou begeven, verhoogde het statistische risico om bij terreuracties betrokken te raken. Daarom volstond het niet alleen het reserveringsystemen uit te werken en bemanningen en technici op te leiden; er diende ook een deugdelijk veiligheidsplan te worden opgesteld, ondanks het feit dat de terreurdreiging in Nederland zeer beperkt was.

Op 4 maart 1986 arriveerde de eerste 737-300 van Transavia op Schiphol, het tweede exemplaar werd enkele weken later afgeleverd. Om duidelijk aan te geven dat de maatschappij met dit vliegtuig definitief een nieuw tijdperk wilde inluiden, was het toestel voorzien van een geheel nieuwe beschildering waarbij wit de boventoon voerde. Dat was overigens erg handig, aangezien de vliegtuigen van Transavia veelvuldig werden doorverhuurd aan andere maatschappijen. Overschildering in de kleuren van de nieuwe huurder is nu eenmaal makkelijker als het vliegtuig hoofdzakelijk in het wit is gespoten. Bovendien werd ook het registratiesysteem van de vliegtuigen gewijzigd.

Er werd afgestapt van de oorspronkelijke registratie PH-T., en in de plaats werd een reeks registraties gestart met PH-HV.. De letters HV gaan vooraf aan de vluchtnummers van Transavia! Het bleef echter niet bij nieuwe kleuren en nieuwe registraties: de ganse huisstijl van Transavia Holland werd volledig herzien. Stewardessen kregen nieuwe uniformen waarbij geel en zwart de boventoon voerden. Ook het drukwerk, de externe berichtgeving en zelfs de nieuwe formulieren van de maatschappij kregen een 'face-lift'. Bij de doopplechtigheid van de eerste '300' liet Legro weten dat een optie op een derde '300' inmiddels was omgezet in een vaste order met voorziene levering in maart 1987.

Op 26 oktober ging Transavia van start met haar eerste lijnvluchten. Gatwick was de eerste bestemming die werd aangevlogen. De 26ste oktober was niet willekeurig gekozen, het is de dag waarop traditiegetrouw de IATA-winterdienstregeling van start gaat. De aankondiging van deze nieuwe vluchten viel niet direct in goede aarde bij de touroperators. Vluchten op Londen baarden hen geen zorgen. Zij waren echter bevreesd dat Transavia ook lijnvluchten op meer toeristische bestemmingen zou opstarten. Daar-