



Airport Interview

Exklusive News zur **Pistensenierung**



AUS ALTLAST WIRD WOHNGENUSS



www.zima.at

alexander.wolf@zima.at | +43 512 348178

Sie besitzen eine Immobilie, die nichts als Probleme macht?
Wir tauschen sie gegen puren Wohngenuß – sicher, ertragreich, nachhaltig.

Obmannbericht	S. 04
Aktuelles	S. 05
Nachruf	S. 06
Reportage/History: Die legendäre Flugschau von Ernst Udet (1925).....	S. 08
Reportage: People´s - Flugbetrieb auf Sparflamme.....	S. 12
Collage	S. 14
Reportage: Ein Cockpit Abschied	S. 16
Reportage: Jede Minute zählt	S. 18
Coverstory: Interview zur Pistensanierung mit DI Alexander Strasshofer	S. 20
Airports	S. 23

IMPRESSUM (GEM. §74 MEDIENRECHT)

Medieninhaber: Verein der Flughafenfreunde Innsbruck, 6020 Innsbruck, Fürstenweg 180
www.fdfi.at / **facebook FDFI**

Herausgeber, Redaktion und für den Inhalt verantwortlich:

Verein der Flughafenfreunde Innsbruck, 6020 Innsbruck, Fürstenweg 180
E Mail: office@fdfi.at

Bankverbindung: Tiroler Sparkasse Bank AG, IBAN: AT49 2050 3000 0007 0169, BIC: SPIHAT 22

Mitgliedsbeiträge: € 30.-- für 1 Jahr, für jeden weiteren Familienangehörigen und Jugendlichen bis 17,99 Jahre: € 15.--

FDFI Journal: erscheint viermal jährlich

Treffpunkt: Jeden ersten Freitag monatlich um 19:30 im „FlyINN“ Flughafenrestaurant (vorbehaltlich Änderungen)

Grafik & Layout: www.sonnenseite.design, Innsbruck: info@sonnenseite.design

Gemäß EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) machen wir darauf aufmerksam, dass wir bei unseren Veranstaltungen Bild- und Tonmaterial verwenden. Sollten Sie damit nicht einverstanden sein, ersuchen wir Sie, uns dies schriftlich (auch per Email) bekannt zu geben.

Personenbezogene Daten werden keinesfalls von uns an Dritte weitergegeben!

LIEBE FLUGHAFENFREUNDE!



Ich freue mich sehr, euch unsere 137. Ausgabe des FDFI Journals präsentieren zu dürfen. Wir haben uns wiederum bemüht einen interessanten Mix aus Berichten rund um die Luftfahrt, Reportagen und historischen Informationen anzubieten. Auch der Blick über die Grenzen zu anderen Flughafenfreunden in Österreich soll dabei nicht zu kurz kommen.

Neben dem History Report von Tanja Chraust über die legendäre Flugschau von Ernst Udet im Jahr 1925 beschäftigt sich das große Interview mit DI Alexander Strasshofer mit der bevorstehenden Pistensanierung, welche das größte Investitionsprojekt in der Geschichte des Innsbrucker Flughafens darstellt. Wie im vergangenen Journal angekündigt, wollen wir in dieser Ausgabe einer sehr wichtigen Persönlichkeit für die Tiroler Luftfahrt, unserem verstorbenen Vereinsmitglied Dr. Anneliese Schuh-Proxauf, mit einem Nachruf gedenken.

Herzlichen Dank für die Ermöglichung dieser Ausgabe gilt vor allem Marcel Schmidt, unseren Ehrenobmännern Theo Harnisch und Walter Kaller sowie ganz besonders Tanja Chraust und unseren Freunden Daniel Schirmer und Martin Dichler für die Recherchen und die Zurverfügungstellung vieler interessanter Texte und Bilder. Ein großes Dankeschön gilt auch unseren Sponsoren, allen voran dem Flughafen Innsbruck und den Inserenten.

Ebenfalls möchte ich mich wie immer bei meinen Vorstandskollegen für die Unterstützung in der Vereinsarbeit bedanken. Auch wenn es aktuell aus bekannten Gründen mehr als schwierig für uns alle ist, sind wir doch guter Hoffnung in Richtung Sommer zu einer ersten kleinen Normalität zurückkehren zu können.

Aufgrund der immer noch nicht absehbaren Entwicklungen werden wir zur FDFI Generalversammlung noch gesondert einladen. Ob dies im Sommer oder Herbst erfolgen kann, wird sich zeigen. Die Mitglieder werden selbstverständlich rechtzeitig informiert und eingeladen. Ich persönlich hoffe, dass wir spätestens mit unserem mittlerweile traditionellen FDFI Barbecue im Sommer auf der Terrasse des Fly Inn wieder mit einem richtigen Programm durchstarten können.

Im Namen des gesamten Vorstandes wünsche ich euch viel Freude beim Lesen des neuen Journals und wünsche euch eine gute Zeit. Wie immer gilt: Bleibt gesund!

Lucas Krackl

Vereinsobmann



Im Februar kam eine Gulfstream G350 der mexikanischen Polizei nach Innsbruck, um Knochenfragmente durch Forensiker der Uniklinik Innsbruck untersuchen zu lassen. Foto: Marcel Schmidt



KRISENBEDINGTE RÜCKGÄNGE AM FLUGHAFEN INNSBRUCK

Das Jahr 2020 brachte für alle unerwartete Entwicklungen. Seit März 2020 gab die Covid-Krise den Ton an und erwischte auch die Reisebranche eiskalt.

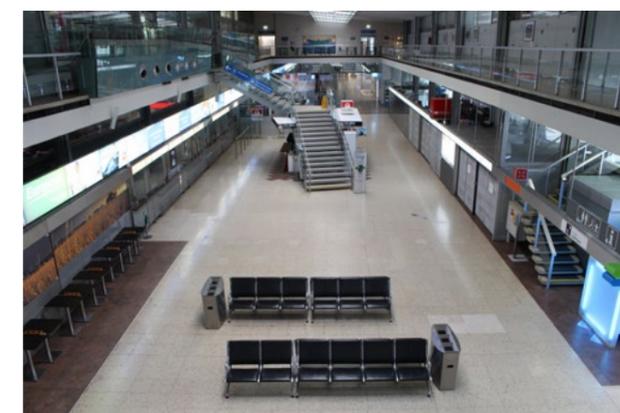
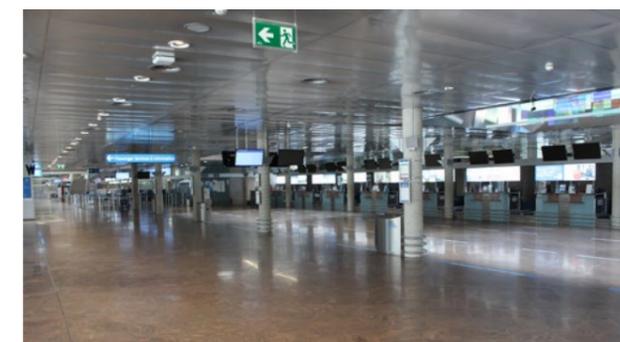
Am Flughafen Innsbruck wurden im Jahr 2020 insgesamt nur 487.450 Passagiere gezählt. Das entspricht im Vergleich zum Vorjahr (2019 waren es 1.144.471 Passagiere) einem Rückgang von 57%. Die Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr lagen bei 4.980 (2019 waren es 12.106 Bewegungen) und sind somit um knapp 59% zurückgegangen. Dabei sind die verzeichneten Rückgänge verglichen mit anderen Regionalflughäfen im DACH-Raum noch moderat ausgefallen. Das erste und für den Flughafen stärkste Quartal brachte noch relativ stabile Verkehrszahlen und rund 40% des erwarteten Jahresaufkommens. Dadurch wird der Flughafen Innsbruck für das Jahr 2020 wirtschaftlich gesehen noch relativ glimpflich davonkommen.

Die endgültige Jahresbilanz liegt zwar noch nicht vor, man geht allerdings von einem Minus von rund EUR 3 Millionen aus. Nachdem der aktuelle Winter 2020/2021 wahrscheinlich bezüglich internationaler Urlauber nicht stattfinden wird, dürften das Jahr 2021 nochmals rückläufige Passagierzahlen und auch hohe wirtschaftliche Einbußen bringen.

Flughafengeschäftsführer DI Marco Pernetta über das abgelaufene Jahr: „Auch wenn uns die Covid-Krise fest in der Hand hatte, haben wir 2020 alles darangesetzt, so effizient wie möglich zu arbeiten und gleichzeitig für die wenigen Flüge den Betrieb zu gewährleisten.“

Fotos: Marcel Schmidt

Textquelle: Flughafen Innsbruck



DR. ANNELIESE SCHUH-PROXAUF - EIN SPORTLICHES MULTITALENT.

Tanja Chraust

Die am 17. November 2020 verstorbene Dr. Anneliese Schuh-Proxauf, welche nicht nur eine Skirennläuferin von Weltrang, sondern auch eine hervorragende Tennisspielerin, sowie begeisterte Motor- und Segelfliegerin war, zählte auch seit einigen Jahren zu unseren Vereinsmitgliedern. Letzteres dürfte nicht allen bekannt gewesen sein und ist daher Anlass, sich dieser außergewöhnlichen österreichischen Sportlerin zu erinnern.

Anneliese Schuh wurde am 10. März 1922 als zweite Tochter von Robert Proxauf und dessen Frau Anneliese geboren, die ein bekanntes Innsbrucker Textilkaufhaus (Museumstraße) besaßen. Schon früh weckten die Eltern bei ihren Kindern Anneliese und deren um ein Jahr älteren Schwester Rosemarie (geb.: 25. Jänner 1921) das Interesse für das Skifahren und legten damit den Grundstein für deren späteren Sporterfolge.

DIE WELTKLASSE- SCHILÄUFERIN

Mit der Inbetriebnahme der Innsbrucker Nordkettenbahn (Juli 1928) stand für die im Innsbrucker Stadtteil Saggen lebende Familie mit der Seegrube ein ideales Skigebiet zur Verfügung. Ihre ersten Rennerfahrungen machten Rosemarie und Anneliese Proxauf beim Alpenvereinsjugend-Skitag 1933.

Zwei Jahre später wurden die beiden Schwestern in den SC Seegrube aufgenommen und anlässlich der FIS-Wettkämpfe 1936 in Innsbruck gewann Anneliese Proxauf den am Mentlberg ausgetragenen Slalom. 1940 maturierte sie in ihrer Heimatstadt und nahm ihr Wirtschaftsstudium an der Universität in Innsbruck auf. Ihren ersten sportlichen Großauftritt hatte sie im Rahmen der später aberkannten Ski-Weltmeisterschaften 1941 in Cortina d' Ampezzo, wo sie nicht nur in der Abfahrt, sondern auch im Slalom und in der Kombination jeweils die Bronzemedaille gewonnen hatte.

Am 24. Dezember 1943 heiratete sie den Chemiker Dr. Max Schuh in Innsbruck und wurde von da an in den Medien jeweils als Anneliese Schuh-Proxauf bezeichnet. Nach dem Zweiten Weltkrieg konnte sie zumindest ihre nationale Renntätigkeit wieder aufnehmen und siegte z.B. 1946 am Hahnenkamm in Kitzbühel in den Disziplinen Abfahrt, Slalom und Kombination. Trotz einer Verletzungspause konnte sie sich mit zwei Siegen problemlos für die Olympischen Spiele 1948 in St. Moritz qualifizieren. Obwohl sie sich im Training einen Schädelbasiseinriss zuzog, errang sie im Kombinationsslalom den dritten und im Spezialsalom den sechsten Platz.



Dr. Anneliese Schuh-Proxauf war ganz besonders stolz, als erste Frau die Berechtigung für Gletscherlandungen erworben zu haben. Hier in der Gletscherwelt der Stubaier Alpen vor der mit Schneekufen ausgestatteten einmotorigen Maschine der Type Champignon 7GCB Challenger 180 mit dem Kennzeichen OE-ADE.

*Privatarchiv: Tanja Chraust, Innsbruck
Bestand: Dr. Anneliese Schuh-Proxauf*

Zusätzlich gewann sie in diesem Jahr auch bei den Österreichischen Ski-Meisterschaften (Slalom und Kombination) und wurde auch Erste im Kandahar-Rennen in Chamonix. 1949 schloss sie mit ihrer Promotion ihr Wirtschaftsstudium in Innsbruck ab und im darauffolgenden Jahr erreichte sie bei den Ski-Weltmeisterschaften in Aspen trotz einer Stirnhöhleiteuerung jeweils den vierten Platz, in der Abfahrt sowie im Slalom und im Riesenslalom belegte sie den 5. Rang. Der Ausschluss vom ursprünglich fix vorgesehenen Rennstart anlässlich der Olympischen Winterspiele 1952 in Oslo war für sie eine sehr schwere Enttäuschung. Schließlich beendete die Weltklasse-Skiläuferin nach dem Winter 1953 ihre von großem Erfolg gekrönte Skisportkarriere und widmete sich dann intensiver dem Tennissport, sowie ihrer Tätigkeit in dem elterlichen Textilunternehmen.

DIE TENNISPIELERIN

Auch in dieser Sportdisziplin trat sie überaus positiv in Erscheinung, denn sie wurde nicht nur mehrmals Tiroler Meisterin, sondern auch Österreichische Vizemeisterin. Auf Grund ihres Turniersieges in Nizza 1955 und einem Sieg im Mixed-Doppel durfte sie in diesem Jahr auch bei den Wimbledon Championships Österreich vertreten.

DIE MOTOR- UND SEGELFLIEGERIN

Animiert von ihrem flugbegeisterten Mann, der in seiner Jugend ein talentierter Skispringer war, teilte Dr. Anneliese Schuh-Proxauf zusammen mit ihm den „Traum vom Fliegen“ und eignete sich 1957 den Motorflugschein an und 1958 jenen für den Segelflug. Als erste Frau erwarb sie 1961 noch die Gletscherpilotenberechtigung beim berühmten schweizerischen Rettungsfieger Hermann Geiger. Die später von den Printmedien als „Lady der Lüfte“ bezeichnete Flugsportlerin war auch in dieser Disziplin eine Klasse für sich. Das untermauern die von ihr aufgestellten österreichischen Segelflugrekorde (Flughöhe : 7.160 m, relativer Höhengewinn: 6.400 m und Strecken-Alleinflug: 326 km mit Rückflug in 6 ¼ Stunden). Letzterer führte dazu, dass sie 1966 als erste Frau in Österreich das begehrte Segelflug-Leistungsabzeichen Gold C mit 2 Diamanten erhielt. Schließlich nahm sie 1975 mit dem später sehr bekannten Piloten Sigi Angerer auch an der am Innsbrucker Flughafen ausgetragenen Motorflugsport-Veranstaltung

„Internationale Tyrol-Rallye“ (bis 1968 unter der Bezeichnung „Internationaler Alpensternflug“) teil und errang dabei den 2. Platz. Ihre ebenfalls erfolgreiche fliegerische Laufbahn beendet sie Ende der 1970er Jahre.

DIE GRÜNDUNG DER AIRCRAFT INNSBRUCK

1958 gründete sie mit ihrem Mann Dr. Max Schuh auch die Bedarfsfluggesellschaft Aircraft Innsbruck Luftfahrt-Gesellschaft m.b.H. & Co.KG. für Taxi-, Rund-, Ski- und Schulflüge, aber hielt sich aus der alltäglichen Geschäftspolitik heraus. Das stets von einem großen Pioniergeist (z.B. Materialflüge im Hochgebirge, Einsätze zur Waldbrandbekämpfung und bei Lawinenkatastrophen, Einführung von Ambulanzflügen und Aufbau der Bedarfsflugstrecke Innsbruck-Wien-Innsbruck) in Erscheinung getretene Flugunternehmen wurde am 1. Jänner 1978 verkauft und trat im Laufe 1979 unter dem neuen Namen „Tyrolean Airways“ auf. Mit diesem kurzen Einblick in den überaus beeindruckenden Lebenslauf sollen die Innsbrucker Flughafenfreunde ihr Mitglied Dr. Anneliese Schuh-Proxauf als vielseitige Weltklasse-Sportlerin, welche im November 2017 für ihre Leistungen mit dem Verdienstkreuz des Landes Tirol ausgezeichnet wurde und deren Name eine Seilbahngondel der Hahnenkammbahn in Kitzbühel ziert, stets in ehrender Erinnerung behalten.



Mit der Ausflottung der übrigen Austrian Dash 8 bis Ende Mai 2021 werden die letzten Erinnerungen an die Tyrolean-Ära bald endgültig verschwinden. Foto: Walter Kaller

DIE LEGENDÄRE FLUGSCHAU VON ERNST UDET IN INNSBRUCK (4. OKTOBER 1925)

Tanja Chraust

Während am 15. Jänner 2020 die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. den Medien den wirtschaftlich erfolgreichen Abschluss des Jahres 2019 mit insgesamt 1.144.471 Passagieren (= + 2,2% gegenüber 2018) präsentieren konnte und der Flughafenbetreiber auf Grund des Passagieraufkommens der ersten Wochen des Jahres 2020 voller Zuversicht in die weitere positive Entwicklung des lokalen Flughafengeschehens blickte, deutete nichts darauf hin, dass nur wenige Wochen später die Welt im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie in eine unvorstellbare Krise stürzen würde. Von dieser dramatischen Entwicklung ist vor allem die Weltluftfahrt betroffen und somit auch der Flughafen Innsbruck, der in den schon fast 96 Jahren seines Bestehens immer wieder Phasen des Aufschwungs und Abschwungs erlebt hatte.

Selbst der Plan der Tiroler Landesregierung vom Februar 1920: [...] ein Flugfeld für die Stadt zu erwerben und darauf eine Luftverkehrsstation zu errichten [...] (Innsbrucker Nachrichten Nr. 48 v. 25.02.1920, 4) stand unter keinem guten Stern, wenn man an die schwierige Lage in den ersten Jahren nach dem Ersten Weltkrieg (Kriegsniederlage, Zerfall der Monarchie, Entstehung des österreichischen Kleinstaates, Friedensvertrag von Saint-Germain-en-Laye und triste Wirtschaftsverhältnisse) denkt. Doch der vorhandene Pioniergeist überwand nach jahrelangem Ringen zahlreiche Hürden (z.B. Luftfahrtverbot, Finanzierungsfrage und Grundstückserwerb). Am 1. Juni 1925 konnte der im Innsbrucker Stadtteil Reichenau errichtete „Flughafen Innsbruck“ feierlich eröffnet werden. Noch am Einweihungstag erfolgte mit dem Süddeutschen Aero-Lloyd-Kurs München–Innsbruck–München die Einbindung der Tiroler Landeshauptstadt in den im Aufbau befindlichen europäischen Luftverkehr. Für die ebenfalls an diesem Tag geplante Aufnahme der Verbindung zwischen Paris und Wien mit Zwischenstopp in Innsbruck musste man hingegen noch Geduld aufbringen, weil die französische Fluggesellschaft Compagnie Internationale de Navigation Aérienne noch einige Sicherheitsauflagen zu erfüllen hatte. Somit ging vorerst nur der Streckenabschnitt Wien–Innsbruck mit 12. August 1925 in Betrieb und die Weiterführung über Zürich und Straßburg nach Paris verzögerte sich noch bis Anfang September 1925. Trotz aller Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Errichtung der Luftverkehrsstation und der Eingliederung in das europäische Flugnetz war man stolz, an dieser neuen verkehrstechnischen Errungenschaft teilhaben zu können und wagte, in diesen nicht sehr leichten Zeiten noch ein Flughafenfest im Herbst 1925 durchzuführen. Ein Anlass, in der der-

zeit bestehenden weltweit schwierigen Situation, von der die Luftfahrt besonders hart getroffen wurde, diese einmalige und legendäre Flugveranstaltung zumindest Revue passieren zu lassen. Im Rahmen der 3. Innsbrucker Herbstmesse sollte diese als Hauptattraktion über die Bühne gehen, um im Hinblick auf den Tourismus einer breiten Öffentlichkeit die Modernität der Stadt Innsbruck als bedeutender Knotenpunkt im europäischen Flugverkehr präsentieren zu können. Aus diesem Grund wurden während der Innsbrucker Herbstmesse nicht nur verstärkt Rundflüge am Flughafen Innsbruck angeboten, sondern für den 4. Oktober 1925 eine Flugschau geplant. Für diese Darbietung konnte der Innsbrucker Flughafendirektor Alfred von Echer niemand Geringeren als das deutsche Fliegeridol Ernst Udet gewinnen.

Der berühmte Jagdflieger im Ersten Weltkrieg wurde am 26. April 1896 in Frankfurt am Main geboren und flog anfangs 1918 im berühmten Geschwader des Roten Barons (= Manfred von Richthofen). Nach dem Kriegsende widmete er sich ab August 1919 dem Kunstflug und gründete 1921 zur Entwicklung und Herstellung von kleinen Sportflugzeugen die Udet Flugzeugbau G.m.b.H. München. Ab 1925 reduzierte sich seine Tätigkeit in diesem erfolgreich agierenden Unternehmen nur mehr auf Test- und Schauflüge. In dieser Funktion wurde der schon in den Kriegsjahren überaus angesehene Jagdflieger (9. April 1918: Auszeichnung mit dem Militärorden „Pour le Mérite“) zum gefeierten Kunstflieger und Fliegeridol in Deutschland.

Neben seinen von Besuchermassen umjubelten Vorführungen in München, Berlin, Leipzig, Frankfurt, Wien usw. war 1925 auch die Tiroler Landeshauptstadt als Austragungsort auserkoren. Nachdem am 24. September 1925 die vorgesehene Flugschau-Veranstaltung und der geplante Fallschirmabsprung durch das Bundesministerium für Handel und Verkehr genehmigt worden waren, und es auch seitens der Stadt Innsbruck und des Landes Tirol keinerlei Einwände gab, stand der geplanten Kunstflug-Vorführung Ernst Udets am 4. Oktober 1925 nichts mehr im Wege.

UDET fliegt
am Flughafen Innsbruck
4. Oktober 1925 von 3 bis 5 Uhr nachmittags
Abschießen von Ballons, Luftakrobatik in Bodennähe, Fallschirmabsprünge, Rückenflüge, Höhenflüge m. Preisschützen
Plätze zu 5, 3, 2 und 1 Schilling

Die Ankündigung der Schauflüge von Ernst Udet in den Innsbrucker Nachrichten Nr. 226 vom 3. Oktober 1925.

Privatarchiv: Tanja Chraust, Innsbruck

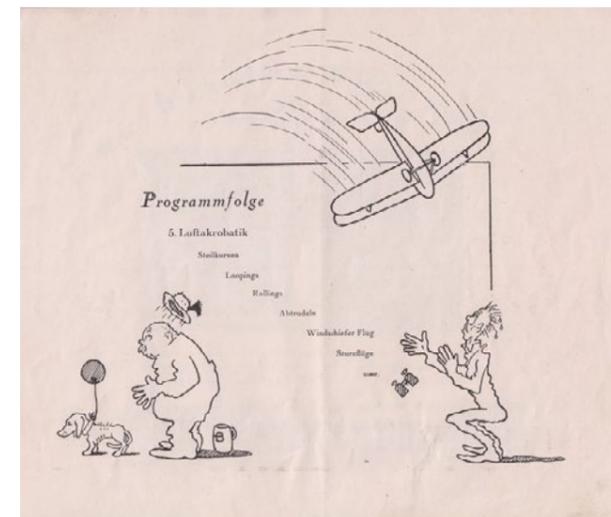
Bereits ab 22. September 1925 wurde die Tiroler Bevölkerung in den wichtigsten Tageszeitungen auf diese fliegerische Sensation mit folgenden Worten eingestimmt: [...] Am Sonntag,

den 4. Oktober, 3 Uhr nachmittags, wird Ernst Udet auf dem Flugplatz Innsbruck zeigen, wie weit es der Mensch bisher in der Beherrschung der Lüfte gebracht hat [...].



Die Titelseite des Flugschauprogramms mit einer Abbildung von Ernst Udet.

Privatarchiv Tanja Chraust, Innsbruck,
Bestand: „Dr. Jakob Mayer“



Mit seinen atemberaubenden Kunstflügen unter dem Programmpunkt „Luftakrobatik“ zog Ernst Udet die Zuschauer absolut in seinen Bann.

Privatarchiv Tanja Chraust, Innsbruck,
Bestand: „Dr. Jakob Mayer“

Der Kartenvorverkauf wurde über das Tiroler Landes-Reisebüro am Bozner Platz abgewickelt und bereits am 2. Oktober 1925 traf der stets von Bevölkerungsmassen verehrte deutsche Flugakrobat mit seinem Flugzeug in Innsbruck ein.

Dabei ließ er es sich nicht nehmen, noch vor der Landung auf dem Flugfeld in rund 600 m Höhe einige Schleifen über dem Stadtgebiet zu ziehen. Bis zum eigentlichen Start der Flugschau stellte der Kunstflieger schon bei einigen atemberaubenden Testflügen sein fliegerisches Können eindrucksvoll unter Beweis. Bei traumhaftem Herbstwetter begann am 4. Oktober 1925 der lokale Flugbetrieb mit einem verstärkten Angebot von Rundflügen, die vom Süddeutschen Aero Lloyd mit der einmotorigen Fokker F. III und von der ÖLAG (= Österreichische Luftverkehrs A.G.) mit der ebenfalls einmotorigen Junkers F.13 bewerkstelligt wurden. In der Mittagszeit stieg Ernst Udet zu seinem Ankündigungsflug über dem Stadtgebiet auf, um die lokalen Bewohner auf die am Nachmittag stattfindende Flugschau einzustimmen.



Ernst Udet war nicht nur ein begnadeter Flieger, sondern er besaß als Zeichner großes Talent. Auch das Flugprogramm für den Schauflug in Innsbruck beinhaltete seine Karikaturen. Später sind sogar Bücher von seinen ironischen Zeichnungen erschienen.

Privatarchiv Tanja Chraust, Innsbruck,
Bestand: „Dr. Jakob Mayer“

Dabei stellte der Kunstflieger hoch über der Stadt nach einem eleganten Schwung seine Maschine auf den Kopf, um dann in einem hohen Bogen sich überschlagend in einen weit gezogenen Schleifenflug über zu gehen und anschließend sicher am Flugfeld zu landen. Mit dieser luftfahrerischen Kostprobe wurde der Bevölkerung effektiv angekündigt, dass die vorgesehene Veranstaltung auch tatsächlich stattfinden kann. Bald darauf setzten sich die ersten Zuschauerströme vom Stadtzentrum in Richtung Flughafen in Bewegung. Wer es sich jedoch leisten konnte, bediente sich des vom Tiroler Landes-Reisebüro vom Bozner Platz mit Gesellschafts- und Luxusautos organisierten Zubringerdienstes zum Fahrpreis von 1,- Schilling. Die Eintrittspreise für die Flugschau lagen für reservierte Sitzplätze in den vordersten bei 5,-, sowie in den hinteren

Reihen bei 3,- Schilling und bei den Stehplätzen für vorge-merkte bei 2,- und für freie bei 1,- Schilling. Für Kinder und Schüler hingegen reduzierten sich diese jeweils um die Hälfte. Darüber hinaus gab es auf dem Flughafengelände auch einen Stand mit Erfrischungsgetränken. Rechtzeitig zum Start der Aufführung hatten sich auf dem Flughafen große Menschenmassen versammelt und zusätzlich säumten noch Tausende von Begeisterten - zumeist ausgestattet mit Feldstechern - die umliegenden Anhöhen an der Nord- (Mühlauer Spitzbühel, Gelände vom Schillerweg bis gegen Schönblick, Arzler Kalvarienberg und Wilhelm-Greil-Weg auf der Hungerburg) und auf der Südseite (Pradl und Amras). Sie konnten entweder keinen Platz mehr auf dem Flughafenareal ergattern oder der Eintritt war ihnen zu teuer.

Das in Hochspannung versetzte Publikum wurde nicht enttäuscht, denn pünktlich um 15.00 Uhr wurde die Veranstaltung mit einem Begrüßungsmarsch der Musikkapelle des Alpenjäger-Regiments Nr. 12, welche bei den Flugzeughallen aufspielte, eingeleitet. Danach erfolgte die offizielle Begrüßung des berühmten Fliegers sowohl durch Dr. Franz Stumpf, dem Landeshauptmann von Tirol, als durch Dr. Anton Eder, dem Bürgermeister der Stadt Innsbruck. Um 15.15 Uhr war es dann soweit und Ernst Udet bestieg sein Flugzeug und hob mit seiner beim Udet Flugzeugbau konstruierten Maschine der Type Udet U 12 „Flamingo“ mit dem Kennzeichen D 773 zum Begrüßungsflug ab.



Ernst Udet vollführte im Rahmen seiner Innsbrucker Flugschau mit dem einmotorigen Doppeldecker U 12 „Flamingo“, der über zwei hintereinander angeordnete Sitzplätze aufwies, überwältigende Flugmanöver.

Privatarchiv Tanja Chraust, Innsbruck,
Bestand: „Beate Hillebrand“

Schon dabei versetzte Ernst Udet, der nur mit einem Straßenanzug und einer Fliegerlederkerpe und einer Pilotenbrille ausgestattet war, die Anwesenden in großes Erstaunen, als er beim Überflug über das Areal seinen in zinnoberroter Farbe und mit weiß lackierten Tragflächen gehaltenen einmotorigen Doppeldecker in einem weiten Schleifenflug nur knapp über die Köpfe der Zuschauermenge hinweg zog. Unmittelbar

darauf warf er beim Fliegerdenkmal, das sich zwischen dem Flughafengebäude und den beiden Hangars befand, einen in Tiroler Landesfarben geschmückten Eichenkranz zu Ehren der gefallenen Piloten des Ersten Weltkriegs ab.

Als nächster Programmpunkt war die Verfolgung und das Abschießen von Luftballons vorgesehen, wobei einzelne und in Gruppen aufsteigende Luftballone vom Meister des Fliegens mit Hilfe des Flugzeugpropellers in der Luft zum Zerplatzen gebracht wurden. Danach sollten die begeisterten Besucher beim Abschießen einer Leuchtpistole die Flughöhe des Flugzeugs nach einem Spiralenflug mit freiem Auge berechnen. Doch dabei wurde die tatsächliche Flughöhe von rund 600 – 650 m von den meisten Anwesenden deutlich überschätzt. Aber unter jenen Personen, die dabei gar richtig oder am nächsten lagen, wurden zum Abschluss drei Preisträger ausgelost.

Den nächsten Veranstaltungsblock widmete Udet der Luftakrobatik (Steilkurven, Loopings, Rollings, Abtrudeln, windschiefer Flug, Sturzflüge usw.) und dabei untermauerte er seine fliegerische Virtuosität, was immer wieder vom Publikum mit Jubelrufen und Klatschen quittiert wurde. In einem weiteren Höhepunkt konnte die faszinierte Zuschauermenge zum ersten Mal auch einen Fallschirmabsprung über Innsbruck miterleben, als der wagemutige Münchner Michael Duschner aus einer ungefähren Flughöhe von 250 m von der unteren Tragfläche des Udet-Doppeldeckers absprang und unter tosendem Applaus mit seinem Heinecke-Fallschirm sicher auf dem Flugfeld landete.

Dieses großartige Ereignis wurde in den Innsbrucker Nachrichten Nr. 227 vom 5. Oktober 1925,2 mit folgenden Worten beschrieben: [...] Im Fallschirmgürtel stieg Duschner zu Udet auf die Maschine, die sich zirka 250 Meter erhob. Da sah man plötzlich, wie sich ein dunkler Körper auf die linke untere Tragfläche herausschwang, ein Absprung und schon entfaltete sich über dem zappelnden Figürchen Duschners der Heinecke-Fallschirm zu prächtiger Ballonrundung, die den Mann ruhig und sicher langsam zur Erde trug. Brausender Beifall lohnte die kühne, wohl-gelungene Leistung [...]. Nach diesem erfolgreich absolvierten Fallschirmabsprung fand die Flugschau mit Bodenloopings ihre Fortführung. Dabei steuerte Udet seinen „Flamingo“ vorerst mit tollkühnen Wendungen in Richtung Boden, um diesen dann in geringer Höhe zu überfliegen und unmittelbar darauf, sich in einem Bogen überschlagend wieder in beachtliche Höhe zu bringen. Von dort aus wiederholte er sein waghalsiges Vorhaben insgesamt fünf Mal.

Als sich der „Flugvirtuose“ beim letzten Manöver mit seinem Flugzeug neuerlich in geringer Flughöhe über dem Boden befand, wurde er unmittelbar vor seinem Aufstieg von einem leichten Windstoß erfasst und die Maschine in Richtung Erde gedrückt. Dabei bohrte sich der Propeller in den Rasen des Flugfeldes und zum Entsetzen der Zuschauer stellte sich das Fluggerät langsam auf den Kopf. Die sofort herbeieilenden Hel-



Im Rahmen der Flugschau konnten die begeisterten Besucher zum ersten Mal einen Fallschirmabsprung über Innsbruck erleben. Dabei landete der mit einem Heinecke-Fallschirm abgesprungene Michael Duschner wohlbehalten auf dem Flugfeld. Im Hintergrund der Patscherkofel.

Privatarchiv Tanja Chraust, Innsbruck,
Bestand: „Beate Hillebrand“

fer hoben vorsichtig den umgestürzten Doppeldecker und zur Freude aller konnte Udet, abgesehen von einer kleinen Hautabschürfung im Gesichtsbereich, unversehrt seine Maschine verlassen. Denn kurz vor dem Aufschlagen auf dem Boden hatte er sich schnell in seinen Sitz geduckt, um eine schwere Schädelverletzung zu vermeiden. Zudem hatte er auch noch großes Glück, denn es kam auch nicht zu der befürchteten Explosion, weil er noch rechtzeitig die Zündung ausschalten konnte und weder der Treibstoffbehälter noch die erforderlichen Zuleitungen bei diesem ungewollten Bodenkontakt einen Schaden erlitten.

Für seinen „fliegerischen Untersatz“ hingegen war dieser Unfall nicht so glimpflich abgelaufen, denn abgesehen von einem leichten Motordefekt waren nicht nur die beiden Propellerflügel zersplittert, sondern das Flugzeug wies Beschädigungen am Bug, sowie im Bereich der rechten unteren Tragfläche auf und darüber hinaus waren auch die Räder verbogen. Doch für die geschätzte Schadensberechnung von ca. 20.000 DM musste der Kunstflieger selbst aufkommen, denn keine Versicherung fand sich bereit, ihm für seine waghalsigen Flugmanöver überhaupt einen Versicherungsschutz zu gewähren. Auch sein Innsbrucker Schauflughonorar von 3.000 DM (=ungefähr 5.000,- Schilling) reichte bei weitem nicht, um diese gewaltigen Reparaturkosten abzudecken. Doch mit diesem Zwischenfall fanden die überwältigenden Flugvorführungen ein überraschendes, aber schließlich doch ein gutes Ende. Obwohl die beiden abschließenden Programmpunkte wie Rückenflüge und der Lastenwechsel aus der Luft während des Fluges (= Abwurf eines Postsacks und Aufnahme eines neuen) dem spektakulären Unfall zum Opfer fielen, war das Publikum von den Darbietungen des „Meisters der Lüfte“ fasziniert. Auch ließ es sich der tollkühne Pilot nicht nehmen, auf dem abendlichen

Festbankett in der Bahnhofrestauration, welches von der Innsbrucker Messe G.m.b.H. und der Tiroler Flugverkehrs-Gesellschaft, dem Flughafenbetreiber, organisiert worden war, zu erscheinen. In Anwesenheit von Landeshauptmann Dr. Franz Stumpf, Bürgermeister Dr. Anton Eder und Vizebürgermeister Franz Fischer und weiteren Vertretern aus Politik und Wirtschaft bedankte sich Ernst Udet für diese Ehrung.

Am darauffolgenden Tag war die grandiose Schauflugveranstaltung das Hauptthema auf den ersten Seiten der lokalen Printmedien und in den Innsbrucker Nachrichten Nr. 227 vom 5. Oktober 1925, konnte man unter anderem lesen: [...] man hatte das Gefühl, es gäbe für Udet keine Gesetze der Statik und Schwerkraft, und hat sich dieser des Kunstfluges nur die Gesetze der Luft unerreichter technischer Vollendung dienstbar gemacht. Obwohl er seine Rückreise nach München per Bahn antreten musste, betrachtete er seinen Unfall mit Humor und sandte schon am 6. Oktober dazu einen von ihm gezeichneten ironischen Kartengruß an die Zeitungsredaktion der Innsbrucker Nachrichten. Am 8. Oktober 1925 wurde die Tiroler Bevölkerung im Allgemeinen Tiroler Anzeiger Nr. 230, Seite 7 davon in Kenntnis gesetzt, dass das beeindruckende Luftfahrereignis in einer Postkartenserie vom Innsbrucker Fotografen Gottfried Dialer junior festgehalten wurde. Schon kurze Zeit nach seinem „Innsbrucker Missgeschick“ präsentierte Udet mit einer Ersatzmaschine sein Kunstflugprogramm in Graz und bei seinem Rückflug am 26. Oktober 1925 nützte er die Gelegenheit, noch einen Zwischenstopp in Innsbruck einzulegen. Dabei ließ es sich der verwegene Pilot nicht nehmen und spontan gab er - zwar ohne behördliche Genehmigung und zum Entsetzen der Sicherheitsbehörden - einige tollkühne Kunstflugdarbietungen über der Tiroler Landeshauptstadt zum Besten. Als er am 27. Oktober weiter nach München flog, waren die lokalen Sicherheitsstellen darüber sehr erleichtert.

Auch danach zog es Ernst Udet immer wieder einmal mit dem Flugzeug nach Innsbruck, wie z. B. anlässlich der Überstellung eines Udet U 12 „Flamingo“ für den Telfser Textilfabrikanten Franz Pischl im Dezember 1925, oder zu den Filmaufnahmen für den Film „Sterne über dem Montblanc“ im Juni 1930. Trotzdem war die fantastische Flugschau von Ernst Udet am 4. Oktober 1925 in Innsbruck auch seine einzige in der Tiroler Landeshauptstadt und stellt bis heute ein unvergessliches Erlebnis im Luftfahrtgeschehen Tirols dar. Er selbst äußerte sich im Tiroler Heft Nr. 2, 1926, 16–19, 17, im Artikel „Ernst Udet, Tirol und ich“ wie folgt dazu: [...] Den schönen Flughafen Innsbruck berührte ich zum ersten Male Anfang Oktober letzten Jahres. An einem herrlichen Herbstsonntag tummelte ich vor Tausenden von Zuschauern über der Reichenau, wie es schien zu deren Freude, vielmehr noch aus eigener Lust und Liebe. Es gab dabei eine wohl ganz Tirol bekannte „Kraxen“, mein Flamingo legte sich und mich auf den Rücken und als alles so still war wie in einer Kirche, da dachte ich mir: Du scheinst dich blamiert zu haben. Und das



Anlässlich des Todes von Ernst Udet (17. November 1941) schrieb Karl Paulin in den Innsbrucker Nachrichten 276 vom 22. November 1941 den Artikel „Innsbrucker Erinnerungen an Ernst Udet“. Darin wurde der am 6. Oktober 1925 von Ernst Udet an die Innsbrucker Nachrichten abgesandte Kartengruß mit einer selbstgezeichneten Karikatur über seinen Flugunfall im Rahmen der Flugschau in Innsbruck (4. Oktober 1925) veröffentlicht.

Privatarchiv Tanja Chraust, Innsbruck

Fliegen ist doch so einfach, nur empfiehlt es sich wohl die stets horizontale Lage des Flugzeuges solch ‚windschiefer‘ Flugbewegungen vorzuziehen. Ich war unverseht geblieben und bald, bei meinem Rückflug von Graz, sah ich mein liebes Innsbruck wieder [...].

Während er seinen ungewollten Bodenkontakt trotz hoher Kosten stets von der humorvollen Seite betrachtet hatte und er die Unfallursache auf die speziellen Luftverhältnisse im Gebirgsraum zurückführte, wies das Präsidium der Tiroler Landesregierung im Unfallbericht darauf hin, dass sich Ernst Udet bei seinen Innsbrucker Flugdarbietungen weder an die vorgeschriebene Mindestflughöhe von 200 m noch an das Überflugverbot über dem Zuschauerbereich gehalten hatte. Im Zusammenhang mit dieser grandiosen Flugschau tauchen immer wieder Behauptungen auf, dass Ernst Udet damals auch unter einer Brücke in Innsbruck geflogen sei und er während des Fluges mit einem auf der unteren Tragfläche montierten Haken ein Taschentuch aufgehoben hätte. Das entspricht jedoch in beiden Fällen betreffend der Innsbrucker Flugvorführung vom 4. Oktober 1925 nicht den Tatsachen. So wurde das legendäre „Aufklauben“ eines Taschentuches mittels eines Flugzeuges im Flug von ihm erst im August 1930 zum ersten Mal vorgeführt. Trotzdem stellt seine - in schwierigen Zeiten - durchgeführte atemberaubende Flugschau in Innsbruck (4. Oktober 1925) nicht nur ein unvergessliches Ereignis, sondern einen Höhepunkt in dem sehr wechselhaften Innsbrucker Fluggeschehen dar.

DANK: Ein besonderer Dank gebührt Herrn Dr. Jakob Mayer für die Überlassung der historisch sehr wertvollen Flugprogramm-Broschüre von Ernst Udet an die Autorin.

PEOPLE'S: FLUGBETRIEB AUF SPARFLAMME.

Interview geführt von: Martin Dichler, Wien

Die österreich-schweizerische People's Air Group hat als Fluglinie und zugleich Flughafenbetreiber auf zwei Fronten mit den Auswirkungen der Corona Pandemie zu kämpfen. Die sinkende Nachfrage hat die Geschäftsführung der Fluglinie nun dazu veranlasst, ihre Flüge bis 11. April auszusetzen.

Das FDFI Journal bat People's Air Group CEO Thomas Krutzler zu einem ausführlichen Interview über die aktuelle Entwicklung und weiteren Pläne des Unternehmens:

Welche Auswirkungen hat die Pandemie auf das diesjährige Geschäft der People's Air Group?

Die Corona-Pandemie hat für die weltweite Luftfahrtbranche eine beispiellose Krise ausgelöst. Auch die People's Air Group verzeichnet Umsatzverluste für 2020, sowohl im Airline- als auch Airportgeschäft.

Wurden ihre Mitarbeiter in Kurzarbeit geschickt, kam es zu Kündigungen?

Wir haben die letzten Monate u.a. dazu genutzt, das Unternehmen für die (sehr herausfordernde) Zukunft zu rüsten. Dabei wurden Strukturen und Organisationen angepasst, es kam dabei leider auch zu Kündigungen. Kurzarbeitsanträge wurden für alle Unternehmensbereiche eingereicht, sowohl in der Schweiz als auch in Österreich.

Wie haben Sie das Thema der Ticketrückerstattung geregelt, wie lange mussten People's Kunden auf ihr Geld warten?

Die People's hat hier großartige Arbeit geleistet; die Rückerstattungen wurden ausnahmslos innerhalb von maximal 48 Stunden abgehandelt.

Sie haben am 15. Juni den Flugbetrieb nach dem Lockdown wieder aufgenommen, wie hat sich das Geschäft über den Sommer entwickelt?

Im Liniengeschäft den Erwartungen entsprechend. Der Nachfragerückgang infolge des zweiten Lockdowns ist hin-

gegen deutlich spürbarer – und deshalb kam es auch zu den Frequenzanpassungen im Dezember. Im Chartergeschäft konnten wir nur einen geringen Anteil der geplanten Flüge durchführen. Die ständigen Unsicherheiten der Einreise- und/oder Quarantänebeschränkungen haben auch in diesem Segment zu einem Nachfrageeinbruch geführt.

Um einen Eindruck zu bekommen, wie hoch war denn zuletzt die durchschnittliche Auslastung ihrer Flüge?

Zu gering, um den ursprünglich geplanten Flugplan aufrecht zu erhalten. Es gilt weiterhin, einen Cash-Out möglichst zu verhindern.



Foto: People's Group

Sie betreiben derzeit nur einen einzigen E170 Jet, setzen Sie auch in Zukunft auf dieses Flugzeug?

Wir haben mit unserer OE-LMK ein modernes und zuverlässiges Flugzeugmuster, in welches wir nachhaltig investiert haben. Stichworte dafür; vollumfängliche Wartung und Triebwerksüberholung.

Die Planungen für das nächste Jahr haben vermutlich schon längst begonnen, wie soll das Charter und Liniengeschäft im Jahr 2021 aussehen?

Wir planen im Liniengeschäft einen sukzessiven Auf- und Ausbau der Frequenzen von/nach Wien – abhängig von den gültigen Restriktionen und einhergehender Nachfrage. Im Chartergeschäft planen wir – gemeinsam mit unseren Reiseveranstalterpartnern Rhomberg Reisen und High Life Reisen – ein attraktives Ferienprogramm mit insgesamt 10 Destinationen ab Altenrhein sowie Calvi ab Memmingen.

Sie werden vermutlich mit ihrer Fluglinie Verluste schreiben, werden Sie beim österreichischen Staat um finanzielle Unterstützung ansuchen?

Wir werden nichts unversucht lassen und prüfen mit unseren Partnern vor Ort die dafür vom Staat festgelegten Möglichkeiten.



Foto: People's Group

Wie hat sich das Geschäft des Airport St. Gallen-Altenthein in den letzten Monaten entwickelt?

Die Anzahl der Bewegungen im Bereich General/ Business Aviation haben sich seit der Wiedereröffnung Mitte Mai rasch erholt. Der Rückgang der Linien- und Charterflüge hinterlässt hingegen eine bedenkliche Spur.

Das Business Aviation Geschäft ist weniger von der Krise betroffen als andere Bereiche der Luftfahrt. Wie verlief bei ihnen das Sommergeschäft?

Wie erwähnt hat sich dieser Sektor rasch erholt und wir können mit der Entwicklung durchaus zufrieden sein.

Das World Economic Forum 2021 findet zum ersten Mal nicht im schweizerischen Davos statt. Ein schwerer Schlag für den People's Airport?

Ein Schlag, ja. Wir werden ihn aber verkraften (müssen) und sind zuversichtlich, dass wir ab 2022 wieder damit rechnen können.

Wie sehen Sie die weitere Entwicklung des Geschäftes, rechnen Sie schon im Sommer mit einer Normalisierung der Lage?

Ich bin verhalten optimistisch. Bis zu einer „Normalisierung“ dürfte es noch länger dauern – Impfstoff hin oder her. Wir als People's Air Group stellen uns auf jeden Fall auf eine längere herausfordernde Zeit ein.



Foto: Walter Kaller



LX-LQA, Luxair, Dash 8-400 © Daniel Rinner

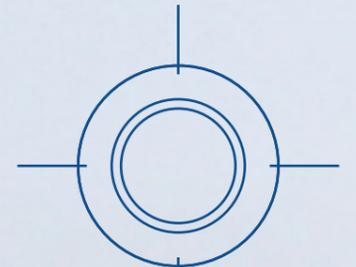


OE-LWO, Austrian Airlines, Embraer ERJ-195 © Marcel Schmidt

DIE EINZIGEN AIRLINES IM WINTERFLUGPLAN 2020/2021



SPOTTER COLLAGE



G-UZHX, easyJet, Airbus A320neo © Christoph Plank



G-EUUR, British Airways, Airbus A320 © Paul Kolar

EIN COCKPIT ABSCHIED

Daniel Schirmer

Ich befinde mich an meinem Arbeitsplatz, im Cockpit einer Boeing 787-9 Dreamliner von Norwegian mit der Kennung G-CKWP, auf dem Flug von New York JFK nach London Gatwick. Nach einer kurzen finsternen Nacht über dem Atlantik kann ich den ersten Hauch von Sonnenstrahlen erkennen. Kurz darauf folgt ein spektakulärer Sonnenaufgang mit allen seinen farbenreichen Facetten, wie immer ein Moment bei dem die körperlichen Strapazen eines solchen Nachtfluges schnell in Vergessenheit geraten. Der 13. März 2020 ist nun also angebrochen und nach einem Schluck Espresso geht es schon in die Vorbereitungen für den Anflug in London Gatwick. Pünktlich um ca. 7:00 morgens bekommen wir die Landefreigabe: „Rednose7016, cleared to land runway 26L“ („Rednose“ oder zu deutsch ‚rote Nase‘ war das eher ungewöhnliche Rufzeichen der in England stationierten Boeing 787-Flotte, dies führte vor allem in der Weihnachtszeit des Öfteren zu lustigen Konversationen mit Fluglotsen).

Die Landung verläuft gut und wir rollen zu unserer Parkposition. Normalerweise ist dies ein erfreuliches Gefühl: die Arbeit hat wieder mal Freude bereitet und mein gebuchter Flug nach Innsbruck scheint planmäßig in zwei Stunden abzuheben, Feierabend also. Dennoch verspüre ich heute ein bedrückendes Gefühl, welches sich erst jetzt bei Verlassen des Flugzeuges spürbar macht. Auch innerhalb der gesamten Besatzung merke ich eine plötzlich aufkommende bedrückende Stimmung, obwohl man doch in den letzten Tagen viel gemeinsam gelacht hat. Nun, sämtliche europäische Länder stehen angeblich kurz vor Grenzschließungen und Einreiseverboten um die Ausbreitung eines chinesischen Virus zu verhindern.



Foto: Marcel Schmidt

Dieses Gefühl vom Morgen des 13. März wird sich bereits einige Wochen später bestätigen, dies wird mein allerletzter Flug im Cockpit einer Norwegian B787 gewesen sein. Im Jänner dieses Jahres wurde endgültig bekannt gegeben, dass sich Norwegian nahezu gänzlich aus dem Fluggeschäft zurückzieht und nur mehr als kleine Regionalgesellschaft in Norwegen operieren wird.

Norwegian wurde im Jahr 1993 in Oslo gegründet, mit dem Ziel, die geografisch unzugänglichen Siedlungsgebiete und Städte in Norwegen per Luftweg zu verbinden. Schnell entpuppte sich dieses Geschäftsmodell als sehr erfolgreich und einige Jahre später operierte Norwegian als drittgrößter Billigflug-Anbieter in ganz Europa mit einer einheitlichen Boeing 737NG Flotte. 2013 übernahm Norwegian 3 Boeing 787-8, welche ursprünglich von Icelandair bestellt wurden. Somit wurde die Idee für Low-Cost Langstreckenflüge geboren. Kurze Zeit darauf wurde eine Rekordbestellung von 108 Boeing 737 MAX in Order gegeben um mit diesen Flugzeugen sowohl innereuropäische Flüge als auch Transatlantikflüge, dank der höheren Reichweite, anbieten zu können.

Ebenfalls wurden ca. 100 Airbus A320 Neo und Airbus 321LR bestellt, diese Maschinen sollten zu einem späteren Zeitpunkt an andere Fluggesellschaften verleast werden und so einen Gewinn erbringen. Gleichzeitig wurde die Langstrecken-Flottengröße auf 37 Boeing 787 erweitert und es wurden neue Basen für Transatlantikflüge in Europa und den USA aus dem Boden gestampft: Amsterdam, Paris, London, Barcelona, Rom, Kopenhagen, New York, Los Angeles und Fort Lauderdale. Dies erfolgte zugunsten Piloten und Kabinenbesatzungen, welche regelrecht von Norwegian bei anderen Airlines abgeworben wurden. So stießen zahlreiche Piloten von Emirates, Qatar, Etihad etc. zu Norwegian um wieder nach Europa zurückkehren zu können.

Sogar einige pensionierte KLM Kapitäne (diese müssen im Alter von 55 in Pension gehen, laut Gesetz darf man aber bis 65 Jahre kommerziell fliegen) ließen sich die Chance nicht nehmen, noch einige Jahre bei Norwegian „draufzuhauen“ und auch mehr als 20 österreichische Piloten waren Teil der 787 Flotte, unter anderem der Norwegian 787 Chefpilot, ein ehemaliger AUA Kapitän. Auch bei der Kabinenbesatzung gab es unzählige Rekrutierungen, von jung bis alt, von jungen und unerfahrenen Flugbegleitern bis hin zu erfahrenen Pursern (Kabinenchefs) welche allesamt gleich in ihrem neuen Job die Chance sahen, bei der Entstehung einer großen Sache dabei sein und mitwirken zu können.

Das Fazit war ein vielfältiger Mix an sehr motivierten Mitarbeitern und von der ersten Minute an konnte man diesen sehr speziellen „Norwegian Teamspirit“ wahrnehmen. Man hat sich sowohl bei Umläufen als auch abseits der Arbeit getroffen und gemeinsam in der Gruppe Dinge unternommen. So entstanden viele Freundschaften und ein Umlauf fühlte sich teilweise an, als ob man einfach nur mit guten Freunden einen Wochenendausflug zum Beispiel in Miami Beach unternimmt.

Ein Schock erreichte Norwegian dann im Jahr 2019, nachdem ein Flugverbot über die Boeing 737 MAX verhängt wurde. Als bereits größter Betreiber dieses Flugzeugtyps in Europa (18 Maschinen im Einsatz und weitere 90 bestellt) musste Norwegian sofort einige Basen schließen und Mitarbeiter entlassen, die weitere Expansion schien nun ungewiss. Zeitgleich wurde bekannt, dass die neuen Rolls-Royce Trend 1000 Triebwerke der Boeing 787 technische Mängel aufweisen, worauf teilweise die Hälfte der Norwegian 787 Flotte stillgelegt werden musste. Unzählige Flugstreichungen waren die Folge, weil diese Triebwerke ab sofort in viel kürzeren Abständen inspiziert und bei Bedarf gewechselt werden mussten. Über Monate hinweg bedienten „Wetlease“ Fluggesellschaften wie Hifly, Vamos oder Privilege zahlreiche Norwegian Strecken, was ebenfalls zu explodierenden Kosten führte.

Ich bin kein Finanzmanager und kann nur aus der Sicht eines ehemaligen Mitarbeiters sprechen. Die explosionsartige Expansion sorgte bereits vor einigen Jahren für finanzielle Schwierigkeiten und des Öfteren stand ein Verkauf von Norwegian an. Vielleicht war dies auch der Plan, der vom Management verfolgt wurde. Jeder darf behaupten, dass sich Norwegian mit ihren Plänen wahrscheinlich übernommen hat. Schon vor der Corona Krise wurde 2019 eine unbedingt notwendige Schuldenreduzierung vereinbart. Ein chinesisches Leasingunternehmen übernahm 70% der geleasten Flugzeuge und Norwegian konnte so die Schulden um 1,5 Mrd. Euro reduzieren. Die Boeing 737 MAX Krise und die anhaltenden Triebwerksprobleme der Boeing 787 erforderten eine Anpassung der Strategie, laut Vorhersagen war es aber möglich, in mehreren Jahren Gewinn zu schreiben. Wir als Mitarbeiter wurden noch motivierter an diesem Ziel mitzuarbeiten. Die Corona Pandemie war meiner Meinung der letzte Tropfen, der das finanzielle Fass von

Norwegian zum Überlaufen gebracht hat. Es wird wohl immer die Frage bei vielen offen bleiben, ob Norwegian ohne diese COVID-19 Pandemie die hoch gesteckten Ziele erreicht hätte. Von einst 10.000 Mitarbeitern und 160 Flugzeugen bleiben nur mehr 600 Mitarbeiter und 6 Flugzeuge übrig.

Auch wenn meine Gedanken an die vielen Arbeitskollegen gehen, deren Zukunft nun ungewiss ist, so blicke ich dankbar auf drei sehr spannende und erlebnisreiche Jahre bei Norwegian zurück.



Foto: Marcel Schmidt

Für mich persönlich gab es ein „Happy-End“ mit dem ich selbst nicht gerechnet habe. Mit viel Glück konnte ich sofort einen neuen Arbeitgeber finden: die AeroLogic GmbH in Deutschland. Dieses Unternehmen ist ein Joint Venture aus Lufthansa Cargo und DHL mit Basis Leipzig und betreibt 17 Frachtflugzeuge des Typs Boeing 777F. Vereinfacht gesagt wird am Wochenende das Streckennetzwerk für die Lufthansa Cargo und werktags das DHL Express Netzwerk bedient, mit Zielen in Nord- und Südamerika sowie Asien.



Daniel Schirmer

Jahrgang 1992 aus Innsbruck, Absolvent der HTL Anichstraße, Pilotenausbildung bei „flyWest“, First Officer bei Ryanair, Norwegian und nunmehr bei AeroLogic.

Foto: privat

JEDE MINUTE ZÄHLT

Interview geführt von: Martin Dichler, Wien

Während Businessjets im Normalfall für Geschäftsreisen und Privatflüge angemietet werden, geht es für die Kunden des österreichischen Businessjet Anbieter Pink Sparrow meistens um Leben und Tod. Das österreichische Businessjet Flugunternehmen Pink Sparrow wurde im Jahr 2011 noch unter seinem früheren Firmennamen „White Sparrow“ gegründet. Während sich die meisten Businessjetanbieter auf die Vermietung ihrer Flugzeuge an Geschäftsreisende und Privatpersonen konzentrieren, stand für den oberösterreichischen Unternehmer und ambitionierten Piloten Josef Mörtl von Beginn an fest, dass er sich mit seiner Fluglinie auf Nischenprodukte und Specialcharter konzentrieren wollte. Ein erster Vertrag mit der steirischen Firma IASON brachte den erhofften Durchbruch. Mit einem Turbopropflugzeug der Marke Piper Meridian wurden Radiopharmaka, radioaktiv bestrahlte Medizinprodukte zum Einsatz der Krebsdiagnostik, quer durch Europa geflogen. Das



Foto: Pink Sparrow

Geschäft mit den radioaktiv pharmazeutischen Produkten, die nur über eine Halbwertszeit von 5 Stunden verfügen, entwickelte sich so gut, dass bereits nach einem Jahr Flugbetrieb der erste Jet, eine Cessna Citation 525 in die Flotte integriert wurde. Im Jahr 2014 gelang der große Durchbruch nach dem Gewinn einer internationalen Ausschreibung für Transplantflüge für das Wiener Allgemeine Krankenhaus (AKH). Das Wiener AKH ist die drittgrößte Transplantationsstation der Welt, Österreichweit wurden im Jahr 2018 insgesamt 795 Organe transplantiert, ein Großteil davon an der MedUni in Wien. Einer ihrer berühmtesten Patienten war die Luftfahrtlegende Niki Lauda, der neben einer Niere, auch eine Lunge im AKH transplantiert bekam.

Nach Abschluss des Exklusivvertrages stieg der Bedarf an Flügen, weshalb die Flotte des Unternehmens inzwischen auf vier Cessna Citation 525 und eine Cessna 560 XLS aufgestockt wurde. Die Vision von Airline Gründer Josef Mörtl wurde wahr, seine Fluglinie wurde zu einem europaweit bekannten Luftfahrtunternehmen für Specialcharter. Gerade einmal vierzig

Prozent des Pink Sparrow Geschäftes haben heute mit der Beförderung von Passagieren zu tun, während sich der Transport von „Dangerous Goods“ (Radiopharmaka) und Organen, mit jeweils 30 Prozent der Flugaufträge zu Buche schlägt.

Das FDFI Journal bat Josef Mörtl, der in seiner siebenundzwanzigsten Pilotenkarriere mehr als 8000 Flugstunden auf verschiedensten Flugzeugtypen sammeln konnte, acht Ferryflüge aus den USA durchführte und im Jahr 2006 einen Flugzeugabsturz in Lettland nur knapp überlebte, zum Gespräch:

Wie sind Sie im Jahr 2011 auf die Idee gekommen eine Fluglinie zu gründen?

Der Traum vom Fliegen war immer schon da, das Fliegen hat mich schon von klein auf begleitet. Als junger Mann wollte ich immer schon Pilot werden, zwischen meiner schriftlichen und mündlichen Matura ist für mich aber eine Welt zusammengebrochen, als ich eine Absage von Austrian Airlines für eine Pilotenausbildung erhielt, weshalb ich mich neu orientieren musste. Ich habe in meinen Leben noch nie etwas gearbeitet oder getan, was mir keinen Spaß gemacht hat. Die Leidenschaft für das Fliegen war immer vorhanden, ich habe schon immer ein Flugzeug besessen und war auch Teilhaber einer Flugschule in Florida. Ich wollte mit einer Fluglinie nie nur Passagiere von A nach B fliegen, ich wollte etwas ganz Neues machen und mit dem Transport von Radiopharmaka der österreichischen Firma IASON, hatte ich eine interessante Aufgabe und ein erstes Standbein für mein junges Unternehmen.



Foto: Pink Sparrow

Bei der Firmengründung im Jahr 2011 hieß ihr Unternehmen noch White Sparrow, wie kamen Sie auf diesen ausgefallenen Namen?

Alle anderen Fluglinien nehmen für die Namensgebung große Vögel wie Adler, ich dachte mir aber wir sind ein kleines schlagkräftiges Unternehmen und da fand ich den Namen White Sparrow bezeichnender. Ein bisschen Understatement sollte schon sein.

In weiterer Folge wurde dann ihr Unternehmen auf Pink Sparrow umbenannt, warum?

Vor drei Jahren hat sich unser Chefpilot Patrick Strasser für das Red Bull Air Race qualifiziert. Wir haben gemeinsam ein Air Race Team aufgestellt und als Sponsor die Firma BWT Best Water Technology (Firmenfarbe Pink) gewonnen. Ich habe dann in weiterer Folge mit dem Besitzer von BWT beschlossen, dass wenn wir schon weltweit für BWT fliegen, wir doch den gemeinsamen Marketingwert durch eine Umbenennung der Fluglinie von White auf Pink Sparrow nutzen sollten. BWT hat dann die Kosten für das Umlackieren der Flugzeuge übernommen und inzwischen fallen unsere Pink farbigen Flugzeuge in ganz Europa auf.

Hatte die COVID Pandemie negative Auswirkungen auf ihr Geschäft?

Im Gegenteil, wir sind gerade am Expandieren! Derzeit suchen wir wieder sechs Piloten, weil wir in den nächsten Monaten zwei weitere Cessna Citation XLS Flugzeuge übernehmen wollen. Wir werden noch abwarten was der Lockdown mit uns macht, aber ich habe keine Bedenken, dass wir einen Rückschlag erleben könnten, denn die Luftfahrt wird noch Jahre brauchen bis sie sich wieder halbwegs erholt hat. Für uns ist dies nur ein Vorteil, ein Problem könnte jedoch die Infrastruktur werden, denn die Flughäfen werden vermutlich ihre Betriebszeiten einschränken. Der Bedarf in der Businessfliegerei wird aber enorm steigen, weil das Angebot fehlt und der Businessjet einfach mehr Möglichkeiten bietet.

Für welche Aufgaben werden Sie die beiden zusätzlichen Flugzeuge benötigen?

Für neue Nischenprodukte, die ich zum jetzigen Zeitpunkt aber noch nicht bekannt geben möchte. Es wird wieder etwas ganz Neues sein, das eher ungewöhnlich ist.

Hat das Geschäft mit den Transplantationsflügen zuletzt zugenommen?

Nein hat es nicht, denn die Transplantationsflüge benötigen Intensivbetten und diese Intensivbetten wurden durch die COVID Pandemie europaweit zurückgefahren, weshalb man nur wenige, unvermeidbare Transplantationen durchgeführt hat. Wir sind aber auch während des gesamten Lockdowns Organe geflogen, aber im geringeren Umfang als früher.

Sie haben im Jahr 2014 einen Exklusivvertrag für Transplantationsflüge mit dem Allgemeinen Krankenhaus (AKH) in Wien abgeschlossen, gibt es auch andere Auftraggeber?

In Österreich habe ich einen exklusiven Vertrag mit dem AKH, hier sind wir alleiniger Partner der drittgrößten Transplantationsstation der Welt mit 150 bis 160 Lungen- sowie zahlreichen Herztransplantationen pro Jahr. Wir haben uns mit den Trans-

plantationsflügen einen sehr guten Namen auch in anderen europäischen Ländern gemacht, weshalb wir sehr oft angefragt werden. Wir sind sehr schnell, zuverlässig und bieten ein absolutes Topservice! Bei uns können Sie auch um 02:30 Uhr früh anrufen und bekommen innerhalb von zwei Stunden ein Flugzeug zur Verfügung gestellt. Dieses Service bietet sonst keiner!

Wie darf sich der Laie den Ablauf eines ihrer Transplantationsflüge vorstellen?

Wir haben einen 24 Stunden Rufbereitschaft. Im Einsatzfall rufen die Ärzte aus Ljubljana, Budapest, Zagreb, Innsbruck oder Wien bei uns an, werden mit dem Flugzeug von ihrem Standort abgeholt und zum Abholungsort des Organes, welches durch das Vermittlungsbüro von Eurotransplant zur Verfügung gestellt wird, geflogen. Die Ärzte entnehmen sich das Organ selbst und fliegen es in einer Kühlbox mit unseren Jets zu ihren Patienten in ihr Heimatland.

Und wie viel Vorlaufzeit haben Sie für einen solchen Flug?

Normalerweise zwei bis drei Stunden, bei solchen Aufträgen zählt jede Minute!

Und wie sieht es mit dem Transport von Radiopharmaka derzeit aus?

Diese gehen weiter sind derzeit aber auch reduziert, weil diese Flüge ein Gesundheitssystem mit entsprechend hohen finanziellen Mitteln belasten und die Länder in die wir geflogen sind wie etwa Italien oder Frankreich, haben unter der COVID Krise extrem gelitten. Die Frage ist deshalb, wie lange sich diese Länder diese kostenintensive Krebsbehandlung noch leisten werden können? Wir fliegen noch, denn wir sind die einzigen in Europa, die offiziell radioaktive Krebsdiagnostik fliegen dürfen!

Ihr Unternehmen rettet Leben, wie fühlt sich das an?

Für das Gewissen ist es sicherlich schön zu sagen, dass man mit seinen Flügen Leben retten kann. Es stellt sich aber auch die ethische und moralische Frage, macht es überhaupt Sinn sich in diese Richtung zu engagieren? Die Weltbevölkerung leidet unter einer Überbevölkerung, gleichzeitig bietet die moderne Medizin immer mehr Möglichkeiten das Leben des Menschen durch Transplantationen zu verlängern.

Ihre Arbeit ist aber immer noch heldenhafter als mit der High Society nach Ibiza zu fliegen?

Das war grundsätzlich immer mein Albtraum, ich wollte mich nie für Menschen einsetzen, die meine Arbeit nicht wertschätzen und vielleicht sich auch noch über das Catering beschweren.

INTERVIEW MIT DI ALEXANDER STRASSHOFER

Interviewfragen von: Lucas Krackl

Mit der Pistensanierung steht dem Flughafen Innsbruck eines der größten Investitionsvorhaben seiner Geschichte bevor. Aufmerksame Beobachter haben schon einige Baucontainer auf der Nordseite gesehen. Wann geht es nun los?

Ja, das ist richtig. Es ist sogar das größte Bauprojekt seit Eröffnung des Flughafens selbst. Die Container auf der Nordseite des Flughafens gehören zur Baustelleneinrichtungsfläche, welche im Vorfeld zur ersten Bauphase errichtet wurde.

Wann es los geht? Die Bauarbeiten werden in mehreren Bauphasen durchgeführt. Mit der **ersten Bauphase** wurde bereits am 08.03. begonnen und sie soll bis 30.04. abgeschlossen werden. In dieser Zeit werden Asphalt Fräsungen an den äußeren Bereichen der Pistenschulter durchgeführt und dort in Summe rd. 140 neue Fertigteilschächte und über 30km Leerrohre für eine spätere Verkabelung verlegt. Während der Bauphase 1 bleibt der Flughafen in Betrieb und die Arbeiten müssen ausschließlich außerhalb der Betriebszeiten und somit viel in Nachtarbeit stattfinden. Die Bauphase 1 wird in den Monaten März und April durchgeführt, da in dieser Zeit das Grundwasser sehr niedrig ist und somit ein Einbau der Schächte und Kabelwege oberhalb des Grundwassersniveaus möglich ist.

Im Herbst findet dann die Hauptbaumaßnahme mit einer gut vierwöchigen Pistensperre statt. Vorbereitend dazu erfolgt in der **zweiten Bauphase** im Zeitraum 16.08. bis 19.09. im Bereich des „alten Flughafens“ auf der Nordseite des Flughafenareals die Herstellung weiterer Baustelleneinrichtungsflächen. Hierzu muss auch eine provisorische Baustraße vom Kreisverkehr an der Kranebitter Allee zur Piste errichtet werden, über welche die gesamten Massentransporte abgewickelt werden können.

In der **dritten Phase** erfolgen die Hauptbauarbeiten der Pistensanierung samt Abnahmen und Testbetrieb. Zu diesem Zweck wird die Piste im Zeitraum vom 20.09.2021 bis inklusive 18.10.2021 gesperrt und der zu bebauende Bereich aus dem Sicherheitsbereich des Flughafens ausgenommen. Die Bauarbeiten finden grundsätzlich in der Zeit von 06:00 bis 22:00 Uhr statt. Lediglich lärmfreie Tätigkeiten (z.B. E-Installationen) dürfen in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr ausgeführt werden. In dieser Phase wird auf der Piste sowie auf den Rollwegen bis zum jeweiligen Rollhalt die bestehende elektrotechnische Ausrüstung aus dem Bestand entfernt, Asphalt abgetragen, neue Asphaltsschichten aufgetragen, neu markiert, die neue elektrotechnische Ausrüstung eingebaut und in Betrieb genommen,



DI Alexander Strasshofer
Leitung Technik & Airside Maintenance

Ausbildung:
Studium Bauingenieurwesen und Baumeister

Für den Flughafen tätig seit?
Seit August 2007 als stellvertretender technischer Leiter
Seit Jänner 2013 als technischer Leiter

sowie die behördlichen Abnahmen für eine Inbetriebnahme der Piste durchgeführt. Weiters erfolgt am Ende dieses Zeitraums die Wiederherstellung des zur Durchführung der Bauphase Drei aufgehobenen Sicherheitsbereichs mit den dafür erforderlichen Durchsuchungen und Prüfungen.

Die Durchführung der Bauphase Drei ist die kritischste Zeit im Projekt, da der geplante **Inbetriebnahme-Termin der neuen sanierten Piste mit 19.10.2021 6:00 nicht einfach verschoben werden kann**. Viel schlechtes Wetter in dieser Zeit wäre somit für uns fatal.

Gleich anschließend an die Inbetriebnahme der Piste werden wir den Rückbau der Baustelleneinrichtungsflächen als **vierte Bauphase** durchführen. Diese Arbeiten müssen dann bis spätestens 15.11.2021 abgeschlossen werden. Der 15.11.2021 05:30 Uhr stellt aus heutiger Sicht den letzten Zeitpunkt der Bauführung in diesem Projekt dar.

Kürzlich wurde die Ausschreibung ja abgeschlossen. Wie viel investiert der Flughafen nun konkret, und wie lag man mit den Schätzungen?

Der Flughafen Innsbruck unterliegt dem Bundesvergabegesetz. Somit mussten die Bauarbeiten EU-weit ausgeschrieben werden. Nach dem Einhalten gesetzlicher Fristen konnten wir im Jänner die Firma Strabag AG mit den Bauarbeiten beauftragen. Die elektrotechnischen Arbeiten werden von der Firma Elin GmbH als Subunternehmer der Strabag durchgeführt. Das Ausschreibungsergebnis lag glücklicherweise unter der uns vorliegenden Kostenschätzung. Die gesamten Projektkosten belaufen sich aktuell dennoch auf stolze 16,8 Mio. Euro.

Könnten Sie uns noch einmal erklären, was technisch hier gemacht wird?

Wir führen bei diesem Projekt eine Generalsanierung der Piste, der Rollwege von der Piste zu den jeweiligen Rollhalten sowie die Erneuerung der gesamten elektrischen Anlage in diesem Bereich durch. Weiters werden Geometrieänderungen an den Umkehrplatten durchgeführt, um den aktuellen luftfahrtrechtlichen Standards zu entsprechen.

Zur Sanierung der bestehenden Asphaltflächen werden vereinfacht gesprochen die obersten drei bestehenden Asphaltsschichten abgefräst, durchschnittlich ca. 14cm. Darauf werden zwei neue Asphaltlagen mit einer Gesamtstärke von 12cm aufgebracht. Ich weiß, dass dies nicht wahnsinnig spektakulär klingt. Wenn man jedoch bedenkt, dass wir von gut 140.000m² Asphaltfläche und einer sehr kurzen Bauzeit sprechen, dann kann man sich vorstellen, welche große logistische Herausforderungen hier auf die Baufirma zukommt. Die elektrische Anlage mit sämtlichen bestehenden Feuern und Kabeln wird gänzlich abmontiert und durch neue Feuer in LED-Technik sowie neue Verkabelungen ersetzt. Im Bereich der Umkehrplatten finden größere Erdarbeiten statt um ordnungsgemäße Quergefälle sowie die Tragfähigkeit der neuen Umkehrplatten zu gewährleisten.

Wie kann man sich so eine große Baustelle vom Ablauf her vorstellen? (Zufahrt, Verkehrsaufkommen, Sicherheit)

In diesem Bezug ist die Durchführung der Bauphase Drei mit den enormen Massentransporten die größte Herausforderung. Zur Gewährleistung einer engen Taktung der Baufahrzeuge wird ein eigener Baustellenanschluss vom Kreisverkehr an der Kranebitter Allee hin zur Piste errichtet. Zur Erleichterung der Zufahrt wird der gesamte Baubereich für die Bauphase Drei aus dem Flughafensicherheitsbereich ausgenommen. Zur Gewährleistung von ungestörten Arbeiten sowie einer hohen Arbeitssicherheit wird die Zufahrt und der Zutritt zum Baustellengelände jedoch ausschließlich für berechtigtes und entsprechend geschultes Personal möglich sein. An den Tagen mit hohen Massentransporten (Abtransport Fräsasphalt, Antransport neuer Asphalt) ist während der Arbeitszeiten mit ununterbrochenen Zu- und Abfahrten zu rechnen. Um interessierten Personen den Zugang zur Baustelle zu ermöglichen, möchten wir in der Hauptbauphase auch Führungen gegen Voranmeldung anbieten.

Seit wann seid ihr bereits mit der Planung und Vorbereitung beschäftigt? Wie viele Mitarbeiter sind involviert?

Mit der konkreten Projektvorbereitung haben wir vor gut 2 Jahren, also 2019 begonnen. Es ist gar nicht so einfach für mich eine konkrete Anzahl von Mitarbeitern unsererseits für das Projekt anzugeben, es sind nämlich sehr viel mehr Mitarbeiter involviert als man vielleicht vermuten würde. Auch

wenn es sich um ein bautechnisches sowie elektrotechnisches Projekt handelt, so gibt es in der Projektvorbereitung als auch in der Projektdurchführung von Flughafenbaustellen unzählige Themenbereiche, in welchen eine enge Zusammenarbeit mit anderen Fachgebieten erforderlich ist. Somit sind neben unserem Elektrotechnikverantwortlichen Ing. Christian Hofer auch viele meiner Kollegen aus den Bereichen Flughafenbetrieb, Compliance Management, Safety Management, Flughafensicherheit, Buchhaltung, Marketing usw. bis hin zur Geschäftsführung oft stark und laufend in das Projekt mit eingebunden.

Warum muss die Umsetzung jetzt erfolgen?

Die letzte Pistensanierung wurde im Jahr 1999 durchgeführt. Auf Grund von vermehrten Rissbildungen haben wir bereits vor einigen Jahren mit umfangreichen Asphaltprüfungen begonnen um den richtigen Sanierungszeitpunkt zu finden. Dieser ist nun. Würden wir noch länger mit einer großflächigen Sanierung warten, so müssten wir bereits jetzt mit lokalen Sanierungen an der Piste starten, was in weiterer Folge jedoch einen verlorenen Bauaufwand darstellen würde.

Was wünschen Sie sich für dieses Projekt?

Ganz oben auf meiner Wunschliste steht, dass wir dieses Projekt unfallfrei über die Bühne bringen können. Ein weiterer großer Wunsch von mir ist, dass wir in Bauphase 3 zu den Hauptbaumaßnahmen Wetterglück haben, was den Ablauf der Arbeiten enorm erleichtern würde und dazu beiträgt, dass wir das Projekt im vorgesehenen Kosten- und Zeitplan abschließen können.

Vielen Dank für das Gespräch!

Faktenbox

Es wird ca. 140.000 m² Belag abgetragen.

Abtransport Asphalt ca. 17.000m³ / 40.000to
Zulieferung Asphalt ca. 15.000m³ / 35.000to

Wenn wir von durchschnittlich 20to Nutzlast / LKW ausgehen, dann entspricht das **über 3.700 LKW Fahrten**, um den Fräsasphalt von der Baustelle weg und neuen Asphalt zur Baustelle zu bringen.

Weitere Zahlen:

- Einbau von rd. 140 neuen Kabelziehschächten
- 30km Leerrohre werden im Untergrund vergraben
- 75km neue Kabel werden verlegt
- 50km lfm alte Kabel werden ausgezogen
- Demontage von über 400 alten Unter- und Oberflurfeuern
- Neumontage von über 400 neuen Unter- und Oberflurfeuern

Die geplanten Kosten betragen 16,8 Mio. EUR.

INNS' BRUCK



Stadtarchiv/
Stadtmuseum

ETRICH-MILITÄRTAUBE

Im Rahmen der Innsbrucker Flugtage vom 25.–29. September 1912 konnte die lokale Bevölkerung zum ersten Mal ein Flugzeug über der Tiroler Landeshauptstadt bewundern. Dabei stellte Oberleutnant Karl Stohanzl bei insgesamt 27 Flügen mit der einmotorigen Etrich-Militärtaube namens „Falke“ sein fliegerisches Können eindrucksvoll unter Beweis. Für drei Männer bot sich sogar die Gelegenheit als Passagier mitfliegen zu dürfen, was jedoch mutigen Vertreterinnen des weiblichen Geschlechts verwehrt wurde, weil man sich bei den verantwortlichen Stellen nicht sicher war, ob eine derartige Genehmigung einer Frau überhaupt erteilt werden könne.

Das Stadtarchiv/Stadtmuseum Innsbruck dokumentiert die Geschichte der Stadt Innsbruck. Mit ca. 150.000 Aufnahmen zählt sein Fotobestand dabei zu den bedeutendsten seiner Art in Österreich.

Die MitarbeiterInnen des Archivs arbeiten stetig an der Erweiterung und Erschließung der Sammlungen und stehen für Auskünfte und Hilfestellungen gerne zur Verfügung.

Stadtarchiv/Stadtmuseum Innsbruck
Badgasse 2, A-6020 Innsbruck
Telefon: +43 512 5360 1400
post.stadtarchiv@innsbruck.gv.at
www.innsbruck.gv.at/stadtarchiv

Öffnungszeiten:
Stadtmuseum: Montag–Freitag 09.00–17.00 Uhr
Stadtarchiv: Montag–Donnerstag 09.00–12.00 Uhr und 13.00–17.00 Uhr
Freitag 09.00–13.00 Uhr

(Text: Tanja Chraust. Original: Stadtarchiv/Stadtmuseum Innsbruck, Sign. Ph-32145)

LINZ

Text und Foto: Michael David, Linz

Nach 50 Betriebsjahren musterte das Bundesheer die letzten Saab 105Ö am bisherigen Standort Linz-Hörsching aus. Nachdem eine Ersatzbeschaffung für die Saab 105Ö ausgeblieben ist, besorgen seit dem 01.01.2021 nun die Eurofighter Typhoon von Zeltweg aus alleine die Luftraumüberwachung. Notwendige Trainingsstunden für angehende Eurofighter-Piloten werden künftig bei den Partnerländern im Rahmen eines Trainingsprogramms im Ausland eingekauft. Nahezu alle bisherige Piloten und Techniker der Saab 105Ö-Flotte bleiben dem Bundesheer weiterhin treu, wechseln jedoch zur Hubschrauber- und Lufttransportstaffel in Hörsching oder auf das System Eurofighter nach Zeltweg.

Während sechs Saab 105Ö Anfang Jänner nach Zeltweg ausgefliegen wurden, um dort für die Ausstellung in verschiedensten Museen vorbereitet zu werden, wurde die Saab 105 BJ-40 in spezieller „Tigerstaffel“-Lackierung nach Salzburg geflogen, um sie dort bis Sommer 2021 im Hangar 7 von Red Bull zu präsentieren.



Mittlerweile wurde bekannt, dass ein Arbeitskreis zur Nachbeschaffung der drei Lockheed C-130K Hercules beim Bundesheer gebildet wird. Die Maschinen wurden zwar in den letzten Jahren generalüberholt und modernisiert, müssen aber bis 2029 ersetzt werden. Unter Insidern gilt die Beschaffung von gebrauchten, aber wesentlichen jüngeren Lockheed C-130J Hercules mit neuen Triebwerken als aussichtsreicher Kandidat.

88 PROZENT WENIGER PASSAGIERE 2020

Gekürzter Text: Norbert Tropf, Travel Management Austria

Bereits mit dem Beginn der Covid-19-Pandemie kam der Passagierverkehr in Linz nahezu vollständig zum Erliegen. Die Linienflüge nach Düsseldorf und Frankfurt mussten ausgesetzt werden. Die Wiederaufnahme dieser Strecken ist nun für Ende März 2021 geplant. Im Charterflugverkehr standen in der Sommersaison 26 wöchentliche Urlaubsflüge auf dem Programm. Aufgrund der Reisewarnungen und Reisebeschränkungen konnten die Reiseveranstalter letztendlich aber nur drei wöchentliche Flüge durchführen.

Nur 36.551 Passagiere auf Linienflügen

Das Ergebnis in Zahlen: Im Linienverkehr wurden im Jahr 2020 insgesamt 36.551 Passagiere abgefertigt (-85,7%) und im Charterverkehr 12.824 Passagiere (-92,6%). Mit 1.943 Passagieren im Ausweichverkehr (-67,2%) verzeichnete der Flughafen somit insgesamt nur 51.318 Fluggäste (-88,2%).

Prognose für 2021: „Fahren auf Sicht“

Norbert Draskovits, Geschäftsführer der Flughafen Linz GesmbH, geht davon aus, dass die Linienflüge nach Düsseldorf und Frankfurt zum Sommerflugplan 2021 - wenn auch mit reduzierten Frequenzen – wieder aufgenommen werden. Die Reiseveranstalter haben aktuell 18 wöchentliche Urlaubsflüge für die kommende Sommersaison geplant.

WIEN

DIE ERSTE BOEING 767 VERLÄSST DIE AUA-FLOTTE

Text: Gernot Kastner, Wien

Mit der OE-LAT verließ im März die erste von drei Boeing 767 die Flotte von Austrian Airlines. Der Langstreckenjet wurde im Jahr 1991 ursprünglich an Martinair ausgeliefert, kam danach zu Lauda Air und war nach der Lauda-Übernahme 2001 rund 20 Jahre für Austrian im Einsatz. Ihren letzten Passagierflug absolvierte die OE-LAT am 10. Jänner 2021.

Seitdem durchlief das Flugzeug alle notwendigen Vorbereitungen für die Überstellung in die USA, die am 3. März stattfand. Die Ausflottung von zwei weiteren B767, OE-LAX und OE-LAW, soll bis Herbst erfolgen. Beide Langstreckenflugzeuge bleiben bis dahin im Linienbetrieb. Mit durchschnittlich 28,5 Jahren gehören die drei Widebodies zu den ältesten Flugzeugen der Austrian Airlines Flotte. Bis Anfang 2022 werden insgesamt 28 Flugzeuge die Flotte von Österreichs Homecarrier verlassen haben: Neben den drei B767 werden 18 Dash Turboprops sowie sieben A319 Jets ausgeflottet. Zehn der genannten Turboprops haben die Austrian Airlines Flotte bereits verlassen, die acht verbleibenden folgen ab Ende März. Damit wird die Flotte bis Anfang 2022 nur noch aus rund 60 Flugzeugen bestehen. Noch 2018 hatte Bundeskanzler Sebastian Kurz bei der 60 Jahre-Jubiläumsfeier der AUA einen Flotten-Wachstumswunsch mit neuem Fluggerät an Lufthansa-Chef Carsten Spohr adressiert: „100 Flugzeuge wären eine schöne Anzahl.“ Dass zwei Jahre später die Flugbranche weltweit ums Überleben kämpfen würde, war zu diesem Zeitpunkt natürlich nicht vorherzusehen. Es bleibt in jedem Fall spannend wann, mit welchem Flugzeugtyp und ob überhaupt Ersatz für die ausgemusterten Langstreckenflugzeuge bei Austrian kommen wird.

FLUGHAFENFREUNDE WIEN IN NIEDERÖSTERREICH HEUTE

Text und Foto: Gernot Kastner, Wien

Am Donnerstag, dem 7.1.2021 war unser Verein im Rahmen eines Beitrags zur Entwicklung des Flughafen Wiens in Niederösterreich Heute (ORF2) präsent. Als Obmann wurde ich vom Redakteur bereits vor Weihnachten kontaktiert und ein Drehtermin fixiert, der dann allerdings auf 7.1. verschoben werden musste.

Gemeinsam mit unserem Vereinsmitglied Dolores Schmidt traf ich den zuständigen Redakteur Benedikt Fuchs vom ORF mit seinem Kameramann im Parkhaus 4 für die Dreharbeiten. Nach ein paar Aufnahmen vom Spotten, die es leider nicht in den Beitrag geschafft haben, ging es an die Einzelinterviews. Wie üblich wurde nur eine kurze Sequenz davon verwendet. Im Anschluss nutzen Dolores und ich die Möglichkeit, mit auf die Besucherterrasse zu gehen, die derzeit für Besucher geschlossen ist.

Dort trafen wir auf Kurt Hofmann und konnten während seiner Aufnahmen für den TV-Beitrag das gute Wetter an dem Tag nutzen, um ein paar weitere Fotos von den Flugzeugen zu machen. Da Kurt zugesagt hatte, beim darauffolgenden Online-Vereinsabend einen Vortrag zu halten, haben wir ihm auch vor Ort ein kleines Dankeschön dafür überreicht.

Nach der Ausstrahlung habe ich zahlreiche Nachrichten und Feedback dazubekommen, was mich sehr gefreut hat. Ihr könnt euch den Beitrag natürlich noch in der ORF TV Thek ansehen. Es freut mich, dass wir, die Flughafenfreunde Wien, von Medien als seriöser Partner am Standort Flughafen Wien wahrgenommen werden und mit der Medienpräsenz auch einige Leute auf unseren Verein aufmerksam machen konnten.



THAI AIRWAYS KEHRT WIEN DEN RÜCKEN

Text und Foto: Martin Dichler, Wien

Eine Rückkehr von Thai Airways nach Wien scheint nach dem Ende der Corona Krise aussichtslos. Die Mitarbeiter der nationalen thailändischen Fluggesellschaft wurden gekündigt und das Flughafenbüro an den Vermieter retourniert.

Zwischen dem letztem Flug im Jahr 1993 und der Wiederaufnahme im Jahr 2017 bot Thai Airways ganze vierundzwanzig Jahre lang keine Direktverbindung zwischen Wien und Bangkok an. Nach mehreren Verschiebungen kehrte Thai Airways schlussendlich am 17. November 2017 unter großen Medienrummel wieder nach Wien zurück. Die vier wöchentlichen Rotationen, die zunächst mit einer Boeing 777-300ER mit 348 Sitzplätzen bedient wurden, erhöhte man ab April 2018 auf fünf wöchentliche Flüge und stellte dabei den eingesetzten Flugzeugtyp auf die kleinere Boeing 787-8 mit nur 256 Sitzplätzen um.



Der Flughafen Wien feierte hier eine Premiere, denn die österreichische Destination wurde als einzige Dreamliner-Verbindung ab Bangkok nach Europa bedient. Bis zum Winterflugplan 2019/20 wurden die beliebten Thailand Verbindungen auf sieben wöchentliche Flüge erhöht. Der Ausbruch der Corona Pandemie in Europa setzte der Thai-Erfolgsgeschichte am österreichischen Markt im vergangenen Frühling jedoch ein unerwartetes Ende.

Am 23. März 2020 hob eine Thai Airways Boeing mit nur vier Passagieren an Bord zu ihrem letzten Rückflug nach Bangkok ab Wien ab. Seitdem war es mehr als ungewiss, ob die hoch verschuldete Fluglinie nach dem Ende der Corona Pandemie je wieder nach Wien zurückkehren würde. Mit der nunmehrigen Schließung des Thai Airways Büros am Flughafen Wien zu Jahresende und der Kündigung der letzten verbliebenen acht Mitarbeiter wurde nun ein endgültiger Schlussstrich unter dem Kapitel von Thai Airways in Österreich gesetzt.

GRAZ

NEUE GESCHÄFTSFÜHRUNG FÜR DEN FLUGHAFEN GRAZ

Text: Flughafen Graz

Ende Dezember ging Gerhard Widmann nach mehr als 21 Jahren am Flughafen Graz in Pension. Mit 1. Jänner 2021 übernahmen Wolfgang Grimus und Jürgen Löschnig die Geschäftsführung. Wolfgang Grimus verfügt über langjährige internationale Erfahrung und war bei mehreren Airlines - unter anderem bei Austrian Airlines, Lauda Air, Airberlin und Qatar Airways - in verschiedenen Managementpositionen tätig.

Jürgen Löschnig, seit 2005 Finanzchef der Holding Graz, verantwortete in den letzten 9 Jahren als kontrollierender Geschäftsführer gemeinsam mit Gerhard Widmann die Geschicke des Flughafen Graz.



Foto: Hinterleitner

PISTENUMBENENNUNG AM FLUGHAFEN GRAZ

Text: Michel Sander / Foto: Roland Bergmann

Mit Ende des Winterflugplans gibt es eine Änderung der Pistenbezeichnungen am Flughafen Graz. Voraussichtlich mit 25. März 2021 erhalten die drei Start- und Landebahnen eine neue Start- und Landebahnkennung. Auslöser ist die permanente Verschiebung des magnetischen Nordpols und die Tatsache, dass sich die Bahnkennungen an den Gradzahlen der Kompassrose orientieren. So wird zum Beispiel aus der Asphaltbahn 17C/35C zukünftig 16C/34C und aus den zwei Graspisten 16R/34L bzw. 16L/34R.



Foto: Helmut Wurzinger

KLM MIT NIGHT STOP IN GRAZ

Text: Michel Sander

Nach der erneuten Corona bedingten Pause kehrte KLM am 20. Dezember 2020 wieder nach Graz zurück. Die Flüge von Graz nach Amsterdam fanden bis zum 3. Januar 2021 dreimal wöchentlich am frühen Nachmittag statt. Seit 4. Jänner 2021 verschieben sich die Abflüge von Montag, Mittwoch und Freitag auf Dienstag, Donnerstag und Samstag, da sich der niederländische Carrier für einen „Night Stop“ in Graz entschieden hat.

Somit werden die Abflugzeiten adaptiert und es geht dreimal wöchentlich bereits um 6:30 Uhr nach Amsterdam. Somit erreichen Passagiere noch mehr Umsteigeverbindungen am Flughafen Amsterdam und fliegen bequem weiter in die Welt. **Wie bisher kommt die Embraer 175 zum Einsatz wobei umlaufbedingt auch zwischendurch die größere Embraer 190 in Graz zu sehen sein wird.**

FLUGHAFEN GRAZ: CORONA STOPPT HÖHENFLUG

Text: Flughafen Graz (gekürzte Form)

Die COVID-19 Pandemie hat auch am Flughafen Graz zu einem deutlichen Passagierückgang geführt. Mit knapp 200.000 Fluggästen wurde ein Minus von 81 % verzeichnet. Der Rückgang in der Fracht ist mit 14,5 % moderat ausgefallen.

Die Details:

- Im Jahr 2020 wurden am Flughafen Graz 199.490 Passagiere betreut (-80,8 % im Vergleich zu 2019). In der **Linie** zeigt die Entwicklung mit 184.666 Fluggästen ein Minus von 79,4 %.
- Im **Charterbereich** wurde mit 14.824 Fluggästen ein Minus von 89,6 % verzeichnet.
- Die Entwicklung der **Fracht**: Die Auswirkungen der COVID-19 Pandemie auf den Frachtbereich sind im Vergleich gering ausgefallen. Das Gesamtfrachtaufkommen entspricht mit 16.220 Tonnen einem Minus von 14,5 %.



Foto: Christoph Plank

AUCH WENN DIE PLANUNGEN DER AIRLINES NOCH MIT GEWISSER VORSICHT ZU BEWERTEN SIND, MÖCHTEN WIR EINEN KLEINEN BLICK AUF DEN SOMMERFLUGPLAN IN INNSBRUCK WERFEN.

Bei **Austrian Airlines** steht dabei die Ausmusterung der Dash 8 bevor, die nach derzeitigem Stand letztmalig am 30.05. auf dem Flugpaar OS901/902 (abends) Innsbruck anfliegen wird. Bereits ab April werden die Wien-Flüge vermehrt mit Maschinen vom Typ Embraer 195 durchgeführt. Da die OE-LGI und OE-LGJ aber noch bis Ende Mai in der Flotte verbleiben, werden vorerst auch weiterhin einige Rotationen mit der Dash bedient. Außerdem sollen die Frequenzen allmählich erhöht werden, im Mai sind aktuell wieder bis zu drei Flüge täglich geplant. Der Flugplan ab Juni ist bis dato noch nicht aktualisiert.

Die **durchgängige Wiederaufnahme Frankfurts** wurde zwischenzeitlich einige Male nach hinten verschoben, neues Datum ist aktuell der 31.05. Nachfolgend ist für den Rest des Sommers eine tägliche Anbindung an das **Lufthansa**-Drehkreuz geplant. Blickt man bereits auf den Winterflugplan 2021/22 voraus, so ist in den Buchungssystemen mittlerweile ab dem 31.10. die Übernahme der Frankfurt-Flüge durch **Air Dolomiti** hinterlegt.

Die verschiedenen Reiseveranstalter planen für diesen Sommer wieder mit einer Vielzahl an **Mittelmeer-Destinationen**. Idealtours hat weiterhin die Ziele Thessaloniki, Preveza, Kefalonia, Kalamata, Lamezia Terme und Menorca im Programm, allerdings werden alle Orte nur mehr ein Mal pro Woche angefliegen. Neu ist der Airline-Partner, denn die Flüge werden allesamt von **Trade Air** durchgeführt, allerdings auch weiterhin mit einer Fokker 100. **Avanti Air** hingegen wird ihre beiden Fokker in diesem Jahr nach Australien verkaufen und daher keine Flüge mehr für Idealtours durchführen.

TUI demgegenüber setzt komplett auf **Eurowings** und plant mit den Destinationen Mallorca, Lamezia Terme, Kreta, Kos und Rhodos. Ergänzt werden soll das Flugangebot durch Cagliari auf Sardinien mit Christophorus-Reisen. Dieses Ziel soll von **Luxair** angefliegen werden, Flüge zwischen Luxemburg und Innsbruck soll es nach derzeitigem Stand allerdings nicht mehr geben. Auch Brac ist kürzlich aus dem Flugplan verschwunden, nachdem **Czech Airlines** Ende Februar Insolvenz anmelden musste.

Bei den Linienflügen plant **Transavia** die üblichen zwei Rotationen aus Amsterdam ab Ende Mai wieder aufzunehmen. Ab Juni möchte dann **easyJet** wieder nach Innsbruck zurückkehren. London-Gatwick und Berlin sollen dann zunächst drei Mal wöchentlich angefliegen werden, bevor ab Juli beide Verbindungen auf vier Rotationen pro Woche ausgebaut werden sollen.

Im **Incoming-Charter** zeichnet sich ein insgesamt ernüchtertes Bild, denn bis auf die genannten Gatwick-Flüge wird es keinerlei Verbindungen aus Großbritannien geben. Weder **British Airways** wird Innsbruck im Sommer bedienen, noch gibt es einen Ersatz für die ehemaligen Flybe-Flüge in Kooperation mit **Inghams**. Erfreulich ist hingegen, dass **Israir** am Montag und Freitag Flüge aus Tel Aviv angemeldet hat. Allerdings erscheint dieser Flug sehr fraglich, denn bereits im Winter waren die Flüge von Innsbruck nach Tel Aviv aufgrund der kurzen Runway und der langen Flugstrecke immer von Restriktionen beim Abfluggewicht betroffen. Die wärmeren Temperaturen im Sommer verschärfen diese Umstände noch einmal und machen eine sinnvolle Durchführung dieser Flüge damit eigentlich fast unmöglich.

Darüber hinaus wird das ÖFB-Team während der Fußball-EM in Seefeld stationiert sein und mit **Sunclass Airlines** zu den Gruppenspielen in Bukarest und Amsterdam fliegen.

INNS' BRUCK AIRPORT



www.innsbruck-airport.com

Wir lassen Inselträume wahr werden

Direktflüge
ab Innsbruck
ab 21.05.

im iDEALTOURS-Flieger
Fokker 100



... jetzt schon beruhigt & sorglos buchen mit der...

iDEALTOURS-Sicherheitsgarantie



Umbuchungs- & Stornorecht
bis 45 Tage vor Abreise ohne Angabe von Gründen



optimaler Stornoschutz
Deckung bei Covid-Erkrankung



Sicherheit durch Pauschalreiserecht



garantierte Kundengeldabsicherung



0810 / 20 80 30

idealtours.at

Buchbar auch im Reisebüro Ihres Vertrauens!

(iDEALTOURS)
Tirols erste Urlaubsadresse