



Titelbild

Wir verabschieden uns von der **Dash**.




dasStadtCarré
City Living

www.stadtcarre.at

WEITERE NEUBAUPROJEKTE IN GANZ TIROL



Das Lutzenberg, Kitzbühel

- » Exklusive Kleinwohnanlage mit 9 Einheiten
- » 2- und 3-Zimmer Eigentumswohnungen
- » Ausrichtung nach Südwesten bzw. Westen
- » In Bau | Fertigstellung: Sommer 2022



Peter & Paul, Söll

- » 2- bis 5-Zimmer Eigentumswohnungen
- » 1-Zimmer Apparts für Unternehmer
- » Zentrale Lage, Arzt im Haus
- » In Bau | Fertigstellung: Frühjahr 2023



Am Völser Bichl, Völs

- » 3- und 4-Zimmer Eigentumswohnungen
- » Lage nahe Innsbruck Stadt
- » Nahe Ski- und Erholungsregionen
- » In Bau | Fertigstellung Haus C: 2022

Obmannbericht	S. 04
Vereinsprogramm	S. 05
Reportage/History: Die Entstehung der Tyrolean Airways	S. 06
Aktuelles	S. 13
Collage: Pfiat di, Dash!	S. 14
Aktuelles	S. 16
Reportage: Virgin Atlantic - Die Geschichte einer Airline	S. 20
Interview mit Patrick Dierich	S. 22
Airports	S. 25

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 18:30 im „FlyINN“ Flughafenrestaurant (vorbehaltlich Änderungen)

Grafik & Layout: Theresa Ringler | 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 im Namen unserer Flughafenfreunde, euch das Journal mit der Ausgabe 138 präsentieren zu dürfen und hoffe, dass auch diese Ausgabe euren Geschmack treffen wird. Für die inhaltliche Konzeption und Organisation sei unserem Ehrenobmann Theo Hanisch und unserem Schriftführer Marcel Schmidt auf das Allerherzlichste gedankt!

Der 31. Mai 2021 wird vielen von uns wohl lange in Erinnerung bleiben. An diesem Tag verabschiedete sich die letzte Dash aus Innsbruck. Viele von euch sind gekommen, um diesem sehr schön gestalteten Abschied beizuwohnen. Ein wenig Wehmut war bei allen Anwesenden schon spürbar. Das zeigte aber auch, dass es eine große Verbundenheit zu diesem Maschinentyp gibt. Besonders zu erwähnen ist, dass eine große Abordnung der Flughafenfreunde Wien beim Letztflug der Dash dabei war und es so nach langen Einschränkungen zu einem Wiedersehen mit unseren Wiener Freunden kam. Das war eine besondere Freude!

Im Dienste der Tyrolean, hat die Dash die Entwicklung des Innsbrucker Flughafens über viele Jahre maßgeblich mitgeprägt und wird auch nach der Ausmusterung unvergessen bleiben. Mit dem History Report zur Entstehung der Tyrolean Airways gibt unser Ehrenobmann Theo Hanisch interessante

Einblicke auf die Entstehungsgeschichte dieser einzigartigen Tiroler Airline und schenkt uns mit vielen Bildern auch großartige Eindrücke von den eingesetzten Maschinentypen, insbesondere natürlich der Dash 7 und 8. Vielen Dank an Mag. Jakob Ringle und Harald Hickl für diese interessante Gemeinschaftsarbeit!

In unserer Interviewreihe mit den Verantwortlichen des Flughafens Innsbruck haben wir mit dem stellvertretenden Flughafendirektor, Prok. Mag. (FH) Patrick Dierich, über die Wiederaufnahme des Flugbetriebes gesprochen und einen ersten Blick auf die für den Flughafen so wichtige Wintersaison geworfen. Mit dem Blick zu unseren Flughafenfreunden in ganz Österreich erfahren wir ebenfalls viel Interessantes aus den anderen Flughafenstädten.

Ich wünsche euch an dieser Stelle im Namen des gesamten Vorstandes einen schönen Sommer und hoffe, dass wir euch bei unseren nun wieder startenden Vereinsveranstaltungen bald auch wieder persönlich sehen werden. Bleibt gesund und auch künftig Freunde des Flughafens Innsbruck!

Lucas Krackl

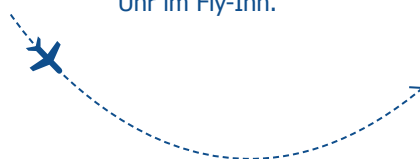
Vereinsobmann



Die Obmänner der Flughafenfreunde Gernot Kastner (Wien) und Lucas Krackl (Innsbruck) verabschieden sich von der Dash. Foto: Alexander Pauli

VEREINS-
VERANSTALTUNGEN

Nach einer langen durch Corona bedingten Durststrecke haben wir im Vorstand das Programm für die nächsten Vereinsabende und Veranstaltungen festgelegt und hoffen, dass wir viele von euch dann wieder endlich persönlich treffen können. Treffpunkt für die Vereinsabende ist wie immer der erste Freitag im Monat um 18:30 Uhr im Fly-Inn.



Eine große Delegation der Flughafenfreunde Wien ließ es sich nicht nehmen, am Letztflug teilzunehmen. Foto: Sebastian Dichler

Freitag, 6. August 2021

FDFI Grillabend

Fly-Inn, 18:00 - 20:00 Uhr

Selbstbehalt 15 Euro. Verbindliche Anmeldung unter office@fdfi.at bitte erforderlich.

Freitag, 3. September 2021

Vereinsabend | Generalversammlung

Freitag, 1. Oktober 2021

Vereinsabend | Baustelle Pistensanierung

(angefragt)

Freitag, 5. November 2021

Vereinsabend | Flugplan Winter 2021/2022

mit dem Leiter des Traffic Handlings Armin Stotter

Freitag, 3. Dezember 2021

Vereinsabend | Weihnachtsfeier

mit Walters Tombola

Wir bitten alle Vereinsmitglieder, die jeweils gültigen behördlichen Bestimmungen einzuhalten. Terminliche Änderungen vorbehalten.

Freitag, 14. Jänner 2022

Vereinsabend „Aus dem Berufsleben eines Fluglotsen“

mit freundlicher Unterstützung der Austro Control

Samstag, 29. Jänner 2022

Ausflug Samedan Airport

Busreise nach St. Moritz im Zuge des Snow Polo World Cup
Details werden noch gesondert bekanntgegeben.

Freitag, 4. Februar 2022

Vereinsabend | Stadtarchiv Innsbruck

mit dem Leiter des Stadtarchives DDr. Lukas Morscher

Freitag, 4. März 2022

Vereinsabend | Generalversammlung

Freitag, 1. April 2022

Vereinsabend | Flughafenfeuerwehr

Freitag, 6. Mai 2022

Vereinsabend | Vortrag

von Kurt Hofmann

DIE ENTSTEHUNG DER TYROLEAN AIRWAYS

Theo Hanisch

In der letzten Ausgabe des FDFI Journals haben wir uns an Frau Dr. Anneliese Schuh Proxauf erinnert. Sie und ihr Mann, Dr. Max Schuh, gründeten 1958 die „Aircraft Innsbruck“, welches sich zu einem bedeutenden Bedarfsflugunternehmen mit Sitz in Innsbruck entwickelte. Da nach dem Einbruch des Flugverkehrs auf dem Innsbrucker Flughafen Ende der sechziger Jahre von Seiten der Flughafenleitung bis Mitte der siebziger Jahre sämtliche Maßnahmen in technischer Hinsicht wie z. B. die Pistensanierung und die Installierung des Instrumentenanflugverfahrens getroffen wurden, bot sich für die „Aircraft Innsbruck“ eine neue Chance. Man entschloss sich, 1975 einen Kleinjet – eine Cessna Citation 500 – für den gewerblichen Einsatz anzukaufen. Dieses Flugzeug war für bis zu neun Passagiere ausgelegt und konnte auch für Krankentransporte umfunktioniert werden. Die ersten Flüge zwischen Innsbruck und Wien mit Einzelsitzplatzverkauf (9. März bis 10. November 1977) waren von der Auslastung her durchaus zufriedenstellend, womit das Unternehmen nicht nur die Durchführbarkeit, sondern auch die Notwendigkeit dieses Kurses unter Beweis stellte.

ZUR VORGESCHICHTE:

Am 21. Jänner 2021 verstarb Gernot Langes-Swarovski, dessen Name untrennbar mit der Gründung der „Tyrolean Airways“ verbunden ist. Nachdem sich das Ehepaar Schuh im Jänner 1978 aus dem Fluggeschäft zurückgezogen hatte, ging die „Aircraft Innsbruck“ mit einer Flotte von zwei Hubschraubern des Types „Lama“ und einer Citation 500 sowie das zugehörige Personal, an Gernot Langes-Swarovski und Christian Schwemberger-Swarovski. Im Mai 1978 trat Mag. Jakob Ringler, der sich in seiner wirtschaftswissenschaftlichen Diplomarbeit mit dem österreichischen Inlandsflugverkehr auseinandergesetzt hatte, als alleiniger Geschäftsführer in die „Aircraft Innsbruck“ ein. Taxi-, Hubschrauber- und Ambulanzflüge wurden ausgebaut. Zu diesem Zweck wurden noch im selben Jahr ein Mittelstreckenjet der Type Cessna Citation II und ein Großhubschrauber der Type Bell 205 angekauft.

Das Fehlen sämtlicher Flugverbindungen nach Innsbruck über ein ganzes Jahrzehnt und der wiederkehrende Ruf, den Flughafen aufzulassen und ein Wohngebiet daraus zu machen, veranlasste den jungen Jakob Ringler, neue Linienflüge für Innsbruck zu entwickeln. Seine Diplomarbeit und 13 Jahre Airline-Erfahrung war dabei Grundlage für die Ausarbeitung eines neuen Tiroler Fluglinienkonzepts.

Hauptaugenmerk war dabei die Beseitigung der Verunsicherung der Bevölkerung durch den Absturz der „Britannia“ am Glungezer und durch die Weigerung des AUA Vorstandes aus

Sicherheitsgründen Innsbruck anzufliegen. Ringler gewann schon Anfang 1977 den Flugzeugbauer De Havilland Canada (DHC), Studien für Innsbruck mit dem neuen viermotorigen Turboprop „Dash 7“ auszuarbeiten. Dieses 50-sitzige Kurzstartflugzeug eröffnete für Gebirgsflugplätze völlig neue Möglichkeiten. Für Aspen und Vail in den Rocky Mountains und für kleine norwegische Fjordflugplätze gab es bereits Dash 7 Machbarkeitsstudien. Ringler gelang es, eine solche Studie auch für Innsbruck sowohl in technischer als auch kommerzieller Hinsicht anzufordern. De Havilland Canada war an einem Pilotprojekt für schwierige europäische Alpenflugplätze (Innsbruck, Bozen, Cortina, Samedan, Sion, Lugano etc.) interessiert. Ringler, der zu diesem Zeitpunkt keinen Investor bei der Hand hatte, hoffte vergebens auf einen Einstieg der Tiroler Landesregierung. Nach Vorliegen der Machbarkeitsstudie konnte Ringler die beiden Cousins Gernot Langes-Swarovski und Christian Schwemberger-Swarovski von der Idee eines Dash 7 Linienflugbetriebes überzeugen. Angetan von dem Projekt boten sie die entsprechenden finanziellen und gesellschaftsrechtlichen Voraussetzungen im Rahmen der von ihnen zu übernehmenden „Aircraft Innsbruck“ an.

Nach Übernahme der Geschäftsleitung der Aircraft Innsbruck durch Jakob Ringler wurde mit Hochdruck am Projekt gearbeitet. Hochrangige Firmenvertreter und Experten kamen regelmäßig zu Besuch und schließlich wurde der Prototyp der Dash 7 zur Demonstration der Flugeigenschaften nach Innsbruck gebracht.



Vorstellung des Prototyps Dash 7 Foto: Jakob Ringler

Die Ankunft bei schlechtestem Wetter am 13. September 1978 und der extrem niedere Lärmwert von nur 79 Dezibel beeindruckten die geladenen Gäste. Auch die besonderen Kurzstarteigenschaften und die Steigleistung überzeugten. Sehr schnell war der Begriff „Flüsterturbo“ geboren. Nach einem Spießbrutenlauf mit heftigstem Widerstand, Unkenrufen und Pleitepropheten bei Ministern, Politikern, der AUA und den Flughafengegnern stand ab dem Frühjahr den Planungen für einen regelmäßigen Flugverkehr von Innsbruck nach Wien und Zürich nichts mehr im Wege. Im Mai 1979 erhielt die „Aircraft Innsbruck“ vom Verkehrsministerium die Beförderungskonzession für insgesamt drei Maschinen sowie die

Streckenrechte für die Schweiz. Weiters wurde von der IATA (internationaler Lufttransportverband) der Code „VO“ als Kurzbezeichnung zugewiesen.

Von Seiten der Geschäftsleitung begannen Überlegungen nach einer zugkräftigen Firmenbezeichnung und nach einigen Diskussionen trat auf Anregung von Mag. Jakob Ringler die ursprüngliche „Aircraft Innsbruck“ ab Mitte Mai 1979 mit der neuen Bezeichnung „Tyrolean Airways“ in der Öffentlichkeit in Erscheinung. Die bei De Havilland für damals ca. 70 Millionen Schilling gekaufte Maschine mit der Kennung OE-HLS war am 23. März 1980 in Toronto gestartet und mit Zwischenstopps in Reykavik sowie Leeds am 25. März in Innsbruck gelandet.



Überstellung der ersten Demo-Dash7 von Toronto (im Bild) nach Innsbruck Foto: De Havilland, Canada, Archiv Jakob Ringler

Am 1. April 1980 wurde der Flugbetrieb auf den Strecken Innsbruck – Wien und Innsbruck – Zürich offiziell aufgenommen. Die Fluggesellschaft war somit gleichzeitig das erste Unternehmen in Europa, das eine Dash 7 in den Dienst stellte. Dieser Tag bescherte dem Flughafen Innsbruck den entscheidenden Auftrieb im regelmäßigen Flugverkehr. Bereits nach 100 Tagen konnte „Tyrolean Airways“ mit einer stolzen Bilanz von 10.726 Passagieren aufwarten und schon am 20. November 1980 wurden 30.000 Fluggäste verzeichnet. Um die in dieser kurzen Zeit rasant ansteigenden Aufgaben bewältigen zu können, wurde der Personalstand bis Jahresende auf 80 Mitarbeiter erhöht. Die Firmenleitung ging nun daran, an einer Einführung der Strecke Innsbruck – Frankfurt zu arbeiten. Zu diesem Zweck hatte man noch 1980 eine zweite Dash 7 in Auftrag gegeben. Da der bisherige Flugbetrieb auf der Basis eines „Bedarfsverkehr mit festen Abflugzeiten“ geführt wurde, suchte im selben Jahr die neu gegründete Airline beim zuständigen Verkehrsministerium um die entsprechende Linienfluggenehmigung für die Strecken Innsbruck – Wien und Innsbruck – Zürich an. Zu diesem Zeitpunkt ahnte noch niemand, wie viel Zeit dieses Vorhaben noch in Anspruch nehmen würde, nachdem eine Linienfluggesellschaft nach Meinung der (damaligen) Bundesregierung nur staatlichen Luftfahrtunternehmen vorbehalten bleiben sollte.



Foto: Tyrolean Airways

Eine Bewährungsprobe der besonderen Art bestand die Dash 7 der Tyrolean im Oktober 1980: Ein schweres Erdbeben in der algerischen Stadt El Asnam kostete rund 6000 Menschen das Leben, zerstörte 80 Prozent der Häuser und machte 250.000 Menschen obdachlos. Am 13. Oktober wurde das Flugzeug innerhalb von 20 Minuten (!) in eine Frachtmaschine umfunktioniert, um einen Rot-Kreuz Hilfstransport nach Algerien durchführen zu können. Diese insgesamt vier Non-Stop Flüge wurden jeweils in der Nacht getätigt, sodass am jeweils nächsten Tag der Linienflugbetrieb regulär weitergeführt werden konnte. Der Herbst dieses Jahres ist insofern auch von Bedeutung, weil ein weiteres Instrumentenanflugverfahren am Innsbrucker Airport installiert wurde, das von der neuen Tiroler Fluglinie vorfinanziert wurde. Mit dieser zusätzlichen Einrichtung, die einen Anflug direkt von Osten herkommend ermöglichte, erreichte man nicht nur eine Zeitersparnis von 15 Minuten, sondern auch eine Reduktion der Treibstoffkosten von damals etwa 5.000 Schilling pro Flug.

PERSONELLE UND STRUKTURELLE ÄNDERUNGEN

Es war Mag. Jakob Ringler, dem bislang die alleinige Geschäftsführung oblag, gelungen, bereits nach Abschluss des ersten Betriebsjahres mit den regelmäßigen Flügen nach Wien und Zürich alle Sceptiker von der Sinnhaftigkeit dieses gewagten Vorhabens zu überzeugen. Während der Aufbauphase setzte er auf mehrere Geschäftsbereiche. Dazu zählten Anfang 1981 neben den oben erwähnten Flügen mit der Dash 7, das Executive Jet-Service mit Taxiflügen, die Ambulanztransporte unter dem Namen „Tyrolean Air Ambulance“ und die Hubschrauberdienste.

Für den letzten Bereich wurde zur Jahresmitte 1981 der bislang größte Zivilhubschrauber in Österreich, ein „Super Puma“, angekauft der imstande war Außenlasten bis zu 3,1 Tonnen in eine Höhe von 3.000 m zu transportieren und über eine maximale Nutzlast von vier Tonnen verfügte. Mit diesem neuen Fluggerät sollten Arbeiten im Gebirge z. B. Lawinverbauungen, Seilbahn-, Schutzhütten und Kraftwerksbauten sowie Holzbringung aus unzugänglichem Terrain erleichtert werden.



Der „Super Puma“ Foto: Archiv Jakob Ringler

Seit 1981 bestand auch die angestrebte Verbindung von Innsbruck nach Frankfurt, die anfangs bei zehn Flügen pro Woche noch mit den beiden Citations bedient und erst später von der neu hinzugekommenen zweiten Dash 7 übernommen wurde. Immer wieder wurden diese Flugzeuge zu Schau- oder Demonstrationsflügen eingeladen. So z. B. einmal in 's steirische Fürstenfeld, wo die Leute in Scharen gekommen waren und die Älteren sich noch heute an dieses Ereignis erinnern können. Weitere Demonstrationsflüge wie beispielsweise in Bozen oder Hohenems waren zwar beeindruckend, eine Einbindung in das Streckennetz der Tyrolean Airways kam nicht zustande, da beide Flugplätze technisch dafür nicht gerüstet waren.



Demonstrationsvorstellung der Dash7 in Bozen Herbst 1981 Foto: Jakob Ringler



Demonstrationsvorstellung in Hohenems vor beeindruckender Zuschauerkulisse Herbst 1981 Foto: Jakob Ringler

Nach 20 Monaten Flugbetrieb konnte Jakob Ringler den 100.000 Passagier begrüßen. Zu Jahresende stand fest, dass sich die Gesamtzahl der beförderten Fluggäste fast verdoppelt hatte. Besonders erwähnenswert auch die schöne Geste der Belegschaft von Tyrolean Airways, die auf eine Weihnachtsfeier verzichteten, um dafür fünfzig bedürftigen Kindern und Senioren einen Alpenrundflug mit einer Dash 7 zu ermöglichen.

Auch im zweiten Jahr ihres Bestehens wurde am eingeschlagenen Weg festgehalten. Zu den Linienflügen kamen noch diverse Sonderflüge für Reiseveranstalter, private Unternehmungen und zu Messen hinzu. Im Werbegeschehen wurde der Name der Tiroler Fluggesellschaft mit den Dressen der Fußballmannschaft Sparkasse Swarovski Wacker Innsbruck über die Landes – aber auch Staatsgrenze getragen und das erste Bordbuch erschien.

Erstmals kursierten Gerüchte, dass die Anschaffung von Jet-Airlinern vorgesehen wäre. Tatsächlich lagen schon sehr konkrete Entscheidungen auf dem Tisch. Die positiven Erfahrungen mit der Passagierakzeptanz für die viermotorige Dash 7 sollte mit dem neuen vierstrahligen Regionaljet BAe 146 fortgesetzt werden.



Werkmodell der British Aerospace einer Bae 146 von 1981 mit den ursprünglichen Farben der „Tyrolean“ Foto: Jakob Ringler

Nach einem Besuch der Herren Langes und Ringler im British Aerospace Werk in Hatfield bei London und eingehender Performance-Ausarbeitung für Innsbruck wurde ein Vorvertrag unterschrieben. Dies löste allerdings bei der AUA die Alarmglocken aus.



Animation einer Bae 146 in Tyroleanbemalung Foto: Privat

Der Staatscarrier versuchte das Luftfahrtgesetz dahingehend zu ändern, dass private Fluggesellschaften auf Fluggeräte bis maximal 20 Tonnen MTOW (Maximum Take Off Weight = maximales Abfluggewicht) beschränkt bleiben müssen. Da die entsprechende Gesetzesvorlage offensichtlich von allen Parteien Unterstützung bekommen sollte, wurde das Projekt BAe 146 von Tyrolean zurückgestellt.

Am 27. August 1982 kam es zu einer für die Öffentlichkeit vollkommen überraschenden Änderung im Bereich der Geschäftsführung. Dem bisher allein agierenden Mag. Jakob Ringler wurde Fritz A. Feitl, der auf eine langjährige Berufskarriere im Bereich der AUA und Touristik verweisen konnte, zur Seite gestellt. Vorerst arbeiteten beide als eigenständige Geschäftsführer in dem Tiroler Flugunternehmen, doch schied Jakob Ringler mit Jahresende aus dieser Funktion aus und widmete sich ganz der Ausgliederung und dem Aufbau der „Tyrolean Air Ambulance“. Als nunmehr alleiniger Geschäftsführer stellte Fritz Feitl in erster Linie die wirtschaftliche Konsolidierung in den Vordergrund. Dies wollte er erreichen, indem sich Tyrolean Airways von den übrigen Geschäftsbereichen trennte und sich das Unternehmen ausschließlich auf den Linien- und Charterflugbetrieb konzentrierte. Der verstärkte Einstieg in das Chartergeschäft ermöglichte eine bessere Auslastung der beiden Dash 7 Maschinen. Bereits im Zeitraum vom 19. Dezember 1982 bis 30. März 1983 wurde einmal pro Woche ein Charterflugdienst zwischen Düsseldorf und Innsbruck angeboten. Dem folgte ab Juli 1983 eine Charterkette London – Innsbruck. In diesem Segment wurden Destinationen wie Venedig, Florenz, Calvi, Korfu oder Amsterdam angefliegen, wobei diese Ziele auch von Wien oder Salzburg aus durchgeführt wurden. Zwischen dem 17. September und 22. Oktober 1983 erfolgten neben fünf Charterflügen nach Dortmund – mit Fortsetzung in der Wintersaison 83/84 – noch Einzelcharter nach Paris und Amsterdam.

Ab 1. März 1983 wurde Graz in das Inlandsflugprogramm aufgenommen. Die gewünschte Verbindung Wien – Venedig – Wien musste trotz hervorragender Buchungslage wieder storniert werden, weil das in Innsbruck ansässige Unternehmen die dafür erforderlichen Verkehrsrechte nicht vom Verkehrsministerium erhielt. Insgesamt erwies sich das Betriebsjahr 1983 in vielfacher Hinsicht als sehr erfreulich: Zum einen erreichte man die Beförderung von mehr als 100.000 Passagieren in einem Geschäftsjahr, zum anderen konnte der 200.000 Fluggast seit Bestehen von Tyrolean Airways begrüßt werden.

Schrittweise wurden ab 1983 der Hubschrauber-, Ambulanz- und Businessbereich von Tyrolean Airways ausgegliedert und an Jakob Ringler als Alleingeschäftsführer übertragen. Die Wurzeln für diesen Luftfahrtbereich gehen auf das Jahr 1976 zurück. Univ.-Prof. Dr. Gerhard Flora ist es gemeinsam mit der damaligen „Aircraft Innsbruck“ gelungen, am 5. Juli 76 mit einer Cessna Citation 500 den ersten Jet-Ambulanzflug von Innsbruck aus durchzuführen. Bis zum Jahr 1979 entstand

eine kleine Flotte aus Flugzeugen und Helikoptern für Krankentransporte unter der Marke „Tyrolean Air Ambulance“.



Dornier Do 328 in der Bemalung der Tyrolean Air Ambulance Foto: Martin Lener

In den nachfolgenden Jahren wurde dieser Bereich ständig erweitert und war federführend am Start des Christophorus-Notarzt-Hubschraubersystems. Seit dem Einstieg von ÖAMTC und dem Roten Kreuz am 1. Juli 1983 gehört diese Einrichtung zum allgemeinen Standard und ist für eine rasche Erstversorgung von Verunglückten oder schwer Erkrankten nicht mehr wegzudenken. Die ständig steigenden Zahlen von Schiurlaubern führte zu einem ebenso starken Anstieg der als „Gipsbomber“ bezeichneten Ambulanz-Sammeltransporte nach Holland und England.

Die Ausgliederung der Taxiflüge war die Geburtsstunde des eigenständig agierenden Business Jet Unternehmens „Tyrolean Jet Services“, das von nun an ebenfalls in den Händen von Mag. Jakob Ringler lag. Zu diesem Zwecke gingen die beiden Citations in den Besitz des neuen Unternehmens über.



Dornier 328 Jet der „Tyrolean Jet Services“. Foto: Jakob Ringler

NEUE ZEITEN, NEUE ZIELE

Die positive Gesamtentwicklung sowie die Konsolidierung der „Tyrolean Airways“ führten in der Folge zu Überlegungen einer Flottenerweiterung. Die Passagierzahlen im Linien- sowie

Charterbereich sind geradezu explodiert. Zu diesem Zweck wurde im Oktober 1984 erstmals ein Typ der Serie 8 von de Havilland am Flughafen Innsbruck vorgestellt: Die Dash 8/100. Mit Ende April 1985 traf die erste, rund 120 Mio. Schilling teure Maschine dieses Typs in Innsbruck ein.



Die erste Dash 8/100 mit der neuen „Tyrolean“ Bemalung
Foto: Jakob Ringler

Mit Übernahme der neuen Maschine sollte sich auch das Erscheinungsbild der Airline verändern. Die in weiß gehaltenen Flugzeuge erhielten im Heckbereich die über lange Zeit charakteristische Farb- und Namensgebung. Dieses Design wurde bis zum Schluss beibehalten und gilt als legendär. Die erste Dash 8/100 wurde übrigens für einige Zeit aus dem Verkehr gezogen und war auf verschiedenen Demonstrationsflügen in Europa, Nordamerika und auch in der Karibik für de Havilland im Einsatz. Immerhin wurde der im Jahre 1980 angesuchten Linienkonzession Anfang 1986 (!) stattgegeben und war vorerst nur auf Innsbruck beschränkt. Somit waren alle durchgeführten Linienflugbewegungen ab Innsbruck erst mit diesem Zeitpunkt nach internationalem Recht legitim. Im April 86 wurde nicht nur der 500.000 Passagier begrüßt, der Tiroler Carrier war es auch, der im Sommer 86 außer Innsbruck, Urlauber auch von den österreichischen Flughäfen Wien, Linz, Graz und

Salzburg, in nahezu alle beliebten Destinationen der Mittelmeerregionen bringen konnte. Ab November 86 wurde wiederum eine der „Hunderter“ verleast, die dann mit der „Tyrolean“ Bemalung in Bhutan, Papua Neuguinea und der Volksrepublik China zu sehen war. Ab Mitte Mai 1987 stand zu den beiden Dash 7 noch weitere zwei Dash 8/100 zur Verfügung, welche im Laufe des Jahres durch eine dritte Maschine des gleichen Typs verstärkt wurde.

Ein kurioses Ereignis beschäftigte lange Zeit die österreichische Exekutive: Im November 1987 verschwanden auf nach wie vor unerklärlicher Weise auf dem Frühflug aus einer Dash 7 Geldsäcke. Obwohl 30 Beamte an der Aufklärung des Millionendiebstahls beteiligt waren und eine hohe Belohnung ausgesetzt war, ist bis heute weder der Tathergang geklärt noch irgendein Täter überführt.

Endlich erfolgte die Erteilung der generellen Linienkonzession für fünf Flugzeuge der Gewichtsklasse E und F mit einer Kapazität von maximal 52 Sitzplätzen und somit konnte die Erweiterung des Marktanteiles vorangetrieben werden. Das anfänglich als Ges.m.b.H. & Co KG geführte Unternehmen wurde mit 1. Dezember 1987 in eine Aktiengesellschaft (AG) umgewandelt, die offiziell am 2. März 1988 ihre Tätigkeit aufnahm. Zum Vorsitzenden des Aufsichtsrates wurde Gernot Langes-Swarovski berufen und der bisherige Geschäftsführer Fritz Feitl zum alleinigen Vorstand bestellt. Als Prokuristen standen ihm Johann Messner und Dr. Josef Burger zur Seite. Die Hauptaktionäre waren: Gernot Langes-Swarovski, Christian Schwemberger-Swarovski, die zusammen 92 % hielten. Die restlichen 8 % besaß die neu eingestiegene Leipnik-Lundenburger Industrie AG. Die Planungen in die Zukunft richteten sich einerseits auf die Anschaffung von vier Dash 8/100, andererseits auf die Errichtung eines modernen Werfthangars mit Triebwerks-Probelaufstand. Am 20. Dezember 1988 wurde eine dritte, nagelneue Dash 7 übernommen - übrigens mit der Fabrikat-Nummer 113, die letzte von de Havilland hergestellte Dash 7.



Ein Foto vom Vereinsflug 1996 in Bologna. Foto: Walter Kaller

Sowohl der 1988 geschlossene Syndikatsvertrag als auch die Kooperationsverträge mit anderen Airlines bestimmten die Firmenpolitik der nächsten Jahre. Noch bevor das Tiroler Luftfahrtunternehmen in das 10. Jahr seines Bestehens trat, konnte im März die vierte Dash 8/100 übernommen und der Millionste Passagier begrüßt werden. Obwohl die Jahre 1989/90 große Veränderungen mit sich brachten (Fall der Berliner Mauer, Golfkrieg, Zerfall der UdSSR und Jugoslawiens) und die Luftfahrt damit eine Krise überstehen musste, hatte die schrittweise Liberalisierung im europäischen Flugverkehr auf das Tiroler Luftfahrtunternehmen so gut wie keine Auswirkungen. Die 1988 auf ganz Österreich ausgedehnte Linienkonzession für Flugzeuge mit bis zu 52 Passagiersitzen führte dazu, dass 1993 neben Innsbruck rund 60 Prozent aller Abflüge im Linienverkehr von Wien, Graz, Klagenfurt, Linz und Salzburg von „Tyrolean Airways“ durchgeführt wurden. Umstrukturierungen der Flugsicherungseinrichtungen in Europa zogen zusätzliche finanzielle Belastungen der Fluglinie nach sich, da der regionale Flugverkehr durch die geringen Streckenlängen besonders betroffen war. Die Eurocontrol-Flughafen- und Handlinggebühren machten 1993 bereits fast ein Drittel der Gesamtkosten aus.

Die zu Ende gehenden 80er und der Anfang der 90er Jahre brachten für die Tyrolean eine Herausforderung der besonderen Art. Anlässlich der bevorstehenden Olympischen Winterspiele 1992 in Albertville wollte der damalige Bürgermeister von Courchevel, Michel Ziegler, eine Flugverbindung zu seinem Flugplatz einrichten. Ursprünglich wollte das Gemeindeoberhaupt die BAe 146 auf seinem Airport sehen, was jedoch auf Grund deren Performance unmöglich war. Das Flugfeld mit einer Länge von 537 Metern(!) mit einer Steigung von 18,66 % in einer Seehöhe von 2.007 Metern, stellt eine besondere Herausforderung für Piloten dar. Tyrolean richtete, zunächst übrigens ausgezeichnet gebuchte, Flüge von Innsbruck und Graz nach Courchevel ein, später wurde die Destination Paris CDG - Courchevel im Auftrag der französischen TAT bedient.



Die Tyroleanmaschine mit der „TAT“ Aufschrift am Apron in Courchevel . Foto: Paul Bannwarth

Die Besonderheit liegt darin, dass der Flugplatz nur in eine Richtung und ohne „Way return“ angefliegen werden kann was bedeutet, dass die Landung gelingen **muss**, denn ein Durchstarten ist nicht möglich. Die spektakulären Fotos können nur ansatzweise die Einzigartigkeit dieses Flugfeldes widerspiegeln. Nach dem Anflug verschwindet das Flugzeug kurz aus den Augen des Beobachters um wenig später so zu sagen aus dem Nichts wieder auftaucht.



Ja, irgendwo gibt es dort eine Runway. Foto: Markus Hertig



Man muss halt genauer hinschauen.
Foto: Manfred Helldoppler



Aufregend aber schön ist es, wenn 's Wetter passt...
Foto: Jakob Ringler

EXPANSION, AUSZEICHNUNGEN UND VERSPRECHEN

Durch die starke Expansion wurde zusätzliches Fluggerät angeschafft und der Personalstand ständig erhöht. 1993 kamen noch einmal die ersten drei Dash 8/300 dazu, sodass zwischendurch sogar Piloten und Copiloten aus Canada angefordert werden mussten. Auf der anderen Seite flogen die ersten DH 8/100 für die damals ostdeutsche „Interflug“ und eine andere Maschine für die einstmals staatliche „Albanien“.



Von entscheidender Bedeutung war die im Laufe des Jahres erfolgte Beteiligung der „Austrian Airlines“ an den „Tyrolean Airways“. Nachdem die damals noch staatliche AUA in den Tyroleanflügen nach Frankfurt und Düsseldorf eine Konkurrenz zu ihren Kursen sah, drohte die AUA, die Strecke Wien – Innsbruck selbst zu bedienen. Schließlich einigte man sich 1994, dass die mit Turboprops bedienten Destinationen auf die „Tyrolean“ übertragen werden. Im Gegenzug würde „Austrian“ mit 42,85 % bei der Tiroler Airline einsteigen. Dies zog dann eine Änderung der bisherigen Anteile nach sich: Neben Austrian Airlines hielt nun die Gernot Langes-Swarovski Ges.m.b.H. ebenfalls 42,85 % und die restlichen 14,30 % entfielen auf die Leipnik Lundenburger Industrie AG. Durch diesen „Deal“ gingen die Flugzeuge des Typs Fokker 50 an die Tyrolean wodurch sich der Flugzeugbestand schlagartig auf 23 Fluggeräte erhöhte und die Tiroler Airline zu einer der größten Regionalfluglinie Europas aufstieg.



Die erste Fokker 70.



CJR 100. Alle Fotos auf dieser Seite: Jakob Ringler

Das Jahr 1995 brachte den Einstieg in das Düsenzeitalter. Gleich aus mehreren Überlegungen heraus entschied man sich für die Fokker 70 und orderte drei Stück davon. 1996 trafen die ersten CRJ (Canadair Regional Jet) ein. Als Indiz für den Blick in die Zukunft darf die Errichtung des Tyrolean Administrations- und Betriebs Center (ABC Gebäude) nahe des Innsbrucker Flughafens gewertet werden, das 1996 eröffnet wurde. Zu diesem Zeitpunkt war die Tiroler Fluggesellschaft zum zweitgrößten Luftfahrtunternehmen in Österreich aufgestiegen und zahlreiche Auszeichnungen wurden an die Airline vergeben, die am 9. Oktober 1997 in der Ehrung als „Airline of the Year“ für Regionalfluglinien gipfelte.



Einzige Fokker 100 mit „Tyrolean“Beschriftung. Transwede im Auftrag der Airline nach Schweden

Im September 1995 kam erstmals das Gerücht auf, dass Gernot Langes-Swarovski demnächst seine Anteile an Tyrolean an die Austrian Airlines verkaufen möchte. Am 4. Dezember 1997 wurde dann der Kaufvertrag unterzeichnet und vom Aufsichtsrat der AUA bestätigt, womit Austrian mit 85,7 Prozent über die Mehrheit an dem Tiroler Flugunternehmen verfügte. Damals betonte der AUA Vorstand: „...dass die grundsätzliche Geschäftspolitik von Tyrolean Airways als eigenständiges Tiroler Unternehmen unverändert bleibt...“.

Für Gernot Langes-Swarovski war es in den Verkaufsgesprächen immer ein Herzensanliegen, dass der Standort Innsbruck unangetastet bleiben muss!

Im Frühjahr 1998 wurde der Verkauf der restlichen 14,3 Prozent der Anteile der Leipnik-Lundenburger Industrie AG über die Bühne gebracht, womit ab diesem Zeitpunkt Tyrolean Airways zu hundert Prozent in den Besitz der AUA überging. Das Ende einer unvergleichlichen und beeindruckenden Erfolgsgeschichte war somit besiegelt. Das vielfach beschämende Verhalten der AUA gegenüber den Tyrolean-Mitarbeitern und dem Standort Innsbruck in den Jahren danach war lange Gegenstand von vergeblichen Protesten. Der Atem eines Konzerns war einmal mehr stärker als der Hauch des Idealismus. Der Pioniergeist seiner Gründer Gernot Langes-Swarovski und Jakob Ringler droht in Vergessenheit zu geraten.

Mit diesem Beitrag soll es für die Freunde des Flughafens Innsbruck Auftrag und Ehre sein, diese Epoche davor zu bewahren. Gernot Langes Swarovski hat abseits der Tyrolean noch viele Jahre die Geschichte der „Tyrolean Jet Services“ geprägt. Wir berichten darüber in unserem nächsten Journal.



Mit dem Tod von Gernot Langes-Swarovski ist nicht nur ein Großer der Tiroler Wirtschaft, sondern auch ein Stück Tiroler Luftfahrt für immer von uns gegangen.

Dieser Bericht beruht hauptsächlich auf den Daten aus der Festschrift „25 Jahre Tyrolean Airways“ von Tanja Chraust. Weitere Beiträge stammen von Mag. Jakob Ringler und Harald „Harry“ Hickl. Herzlichen Dank für die spannende und fundierte Zusammenarbeit.

ROSSIYA KEHRT ZURÜCK

Text und Foto: Martin Dichler

Gute Nachrichten für alle Russlandfreunde! Seit dem 18. April verbindet die staatliche Fluglinie Rossiya Airlines wieder den Flughafen Wien mit einem Direktflug nach St. Petersburg. Nach einer Pandemie bedingten 13-monatigen Unterbrechung, hebt ab sofort wieder jeden Sonntag Flug FV 6604 mit einem Airbus 319 mit 128 Sitzplätzen, um 11:40 Uhr vom Flughafen Schwechat nach St. Petersburg ab.

Bereits seit dem Frühjahr 2000 bedient Rossiya Airlines, die Teil der staatlichen Aeroflot-Gruppe ist, die beliebte Österreich-Verbindung. Bis zum Ausbruch der Pandemie im vergangenen März, wurde die Verbindung in die Stadt der weißen Nächte einmal täglich bedient. Neben dem weiteren Aufbau seiner innerrussischen Flugverbindungen, arbeitet Rossiya Airlines nun auch verstärkt am Wiederaufbau seines früheren internationalen Flugnetzes. Anlässlich des Erstfluges nach Wien schickte Rossiya einen bunt bemalten Airbus 319, mit einer

Sonderbemalung des St. Petersburger Fußballklubs FC Zenit in die österreichische Bundeshauptstadt. Rossiya Airlines betreibt eine Flotte aus 76 Airbus, Boeing und Suchoi Flugzeugen. In Bezug auf die Anzahl der Flugzeugflotte, zählt Rossiya Airlines zu den am schnellsten wachsenden Fluglinien Russlands.





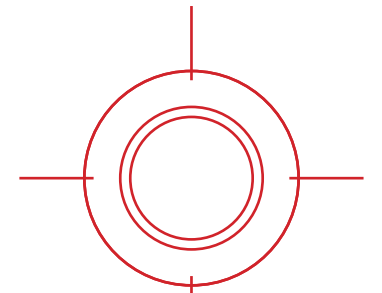
© Marcel Schmidt



© Benjamin Radner

„PFIAT DI, DASH!“

**LETZTER FLUG AM
31. MAI 2021**



© Theo Schröcker



© Christoph Plank

WENN DER PASSAGIERJET ZUM FRACHTER WIRD

Text und Fotos: Martin Dichler



Die russische Fluglinie Aeroflot Russian Airlines nutzt ihre Tripple7 Flotte vermehrt für Frachtflüge. FDFI durfte bei der Abwicklung eines Cargo-in-Cabin Frachtfluges am Flughafen Wien dabei sein. Wenn die Corona Pandemie eines eindrucksvoll bewiesen hat, dann den Umstand, dass bei der Beförderung von dringend benötigten medizinischen Produkten die Luftfracht das einzig sinnvolle Transportmittel ist. Die russische Fluglinie Aeroflot - Russian Airlines ist erfahren im Umgang mit Luftfracht und kann inzwischen auf eine knapp 100-jährige Geschichte zurückblicken. Betrieb Aeroflot Cargo bis zum Jahr 2013 noch eigene Frachtflugzeuge, so befördert das Unternehmen ihre Luftfracht heute ausschließlich in den Gepäck- und Laderäumen ihrer 244 Flugzeuge umfassenden Passagierflugzeugflotte.

Mit Ausbruch der Covid-19 Pandemie hat die Nachfrage nach Frachtflügen wieder stark zugenommen. Aeroflot hat sich deshalb wie viele seiner Mitbewerber dazu entschlossen, einen Teil seiner 19 Einheiten umfassenden Boeing 777-300ER Flotte für den Einsatz von Nur-Frachtflügen auszustatten. Mit der Modifikation in der Kabine können so zusätzlich zu den herkömmlichen Paletten und LD3 Containern im Frachtraum, auch Stückgüter auf den Passagiersitzen befördert werden. Dazu werden bei Aeroflot die Sitze der Economy-Class mit Plastikabdeckungen versehen, die Fracht danach direkt auf den Sitzen abgestellt und mit Fangnetzen gesichert. Im Fall von Flug SU 2183 von Moskau (SVO) nach Wien (VIE) wurden so neben 28 Tonnen Belly-Fracht, zusätzlich 5 Tonnen dringend benötigte medizinische Produkte in der Kabine mit befördert.

ANTIGEN-SCHNELLTESTS UND FFP-2 MASKEN FÜR ÖSTERREICH

Im Rahmen der Corona Bekämpfung wurde von der Österreichischen Bundesregierung vor einiger Zeit nicht nur die Verlängerung des bestehenden Lockdowns anberaunt, sondern

auch zahlreiche neue Schutzmaßnahmen angeordnet. So wurde der Mindestabstand von 1 Meter auf 2 Meter vergrößert und das Tragen einer FFP-2 Maske in öffentlichen Verkehrsmitteln und Supermärkten zur Verpflichtung. Durch den Einsatz von Antigen-Schnelltests soll außerdem eine rasche Verdachtsfallabklärung von Covid-19-Fällen an Schulstandorten garantiert werden. Um die gesetzten Maßnahmen zeitgerecht umsetzen zu können, wurden die benötigten Materialien in China beschafft und mit einem Luftfrachtshuttle an Bord einer Aeroflot Boeing 777-300ER Passagiermaschine zwischen Peking-Moskau und Wien geliefert.

MANPOWER GEFRAGT

Um einen „Cargo-in-Cabin“ Flug in einer angemessenen Zeit abfertigen zu können, sind viele helfende Hände notwendig. Mit der Abfertigung von Flug SU 2184 waren gleich 25 Mitarbeiter des Flughafen Wien - Handlings beschäftigt. Kaum hatte die Boeing 777-300ER ihren Standplatz erreicht, wurde die Ladung vom erfahrenen Team der VIE Frachtabfertigung zunächst einmal begutachtet und die Mitarbeiter des Handlings über die weitere Vorgangsweise informiert.



Nicht nur der Umstand, dass ein Teil des Entladevorganges bei einem Cargo-in-Cabin Fluges händisch zu erfolgen hat, macht das Handling aufwändig, sondern auch der Umstand, dass bei diesen manuell auszuführenden Arbeiten die Inneneinrichtung des Flugzeuges keinesfalls beschädigt werden darf. Dementsprechend umsichtig wurde der 90-minütige Entladevorgang in Folge auch durchgeführt. Während die Flughafenmitarbeiter außerhalb des Flugzeuges mit der Entladung der Cargo Container begannen, wurde die durch Fangnetze geschützte Ladung im Passagierteil der Economy-Class, von seiner Sicherung befreit. Anschließend wurden die Pakete in schweißtreibender Arbeit per Hand in den hinteren Teil des Flugzeuges durchgereicht, wo sie über die letzte Ausstiegstüre auf ein Förderband gelegt wurden und in bereitgestellte Kofferrwagen am Vorfeld geladen wurden. Während noch fleißig im und rund um das Flugzeug gearbeitet wurde, bereitete sich die erfahrene Tripple7 Crew bereits auf ihren Rückflug nach Moskau vor. Schneller als geplant wurden die Entladearbeiten der 33

Tonnen Fracht erledigt, weshalb der Rückflug nach Russland schon einige Minuten früher als geplant durchgeführt werden konnte. Sowohl für die Aeroflot Crew, als auch für die Mitarbeiter der Flughafen Wien Bodendienste ist die Abfertigung eines Cargo-In-Cabin Fluges inzwischen nichts mehr Besonderes, da man im Laufe der Coronakrise bereits Erfahrungen in der Abfertigung solcher Flüge sammeln konnte.

EMIRATES MIT AIRBUS A 380 IN WIEN

Text und Foto: Martin Dichler, Wien

FDFI sprach mit dem langjährigen österreichischen Emirates Manager Martin Gross über den jüngsten A380 Einsatz nach Wien und die aktuellen Entwicklungen bei der Fluglinie aus Dubai.

Sie sind gerade mit dem A380 aus Dubai in Wien gelandet. Übt das Flugzeug für Sie als langjähriger Emirates Manager immer noch eine Faszination aus?

Ja, absolut, überhaupt keine Frage! Es geht vermutlich vielen Leuten so, wenn sie dieses Flugzeug sehen, dann sind sie beeindruckt. Wie ich heute am Flughafen von Dubai an das Gate gekommen bin und da steht nach einem Jahr Pandemie dieser große A380 vor dir, dann läuft es einem schon kalt den Rücken runter. Das Feedback der Kunden und Reisebüros war großartig, denn als wir die Aufnahme des A380 Verkehrs nach Wien angekündigt haben, kamen unmittelbar danach die ersten Buchungen rein. Natürlich sei aber auch gesagt, dass unsere Boeing 777-300ER, die bislang nach Wien geflogen ist, mit ihrer „Game Changer“ Ausstattung ein erstklassiges Flugzeug ist.

Haben Sie mit einem so raschen A380 Comeback gerechnet?

Gehofft habe ich es natürlich – dass es aber so schnell kam, war dann doch überraschend. Ursprünglich war der A380 Betrieb ja nur für einige Flüge über Ostern geplant, wir haben uns aber dazu entschlossen den Airbus bis Ende Mai nach Wien zu schicken.

Aus welchem Grund?

Es ist wichtig das der A380 beschäftigt wird, dabei wird darauf geachtet, welche Routen derzeit am erfolgreichsten sind und in unseren konkreten Fall ist die Wien-Verbindung derzeit besonders erfolgreich! Dieser Erfolg liegt vermutlich an der Kombination aus dem großen Einzugsgebiet wie der Slowakei, Tschechien und Ungarn und dem derzeit noch beschränkten Flugangebot ab Wien.



Bereits im März haben Sie die Anzahl der wöchentlichen Wien-Flüge auf sechs erhöht. Wie entwickelte sich zuletzt das Geschäft in Österreich und wie optimistisch sind Sie für den bevorstehenden Sommer?

Wir haben die Anzahl der Frequenzen kontinuierlich von zunächst drei auf sechs Flüge pro Woche erhöht. Das steht in direktem Zusammenhang mit der Nachfrage. Wir erhalten derzeit sehr viele extrem kurzfristige Buchungen. Ab 01. Juni fliegen wir sogar wieder täglich nach Wien.

Die EU hat die Einführung eines „Grünen Passes“ angekündigt. Könnte dieses Dokument für das „freie Reisen“ innerhalb Europas, zukünftig vielleicht auch Erleichterungen im Reiseverkehr zwischen Dubai und der EU bringen?

Bisher wurden in den UAE 7 Mio. Impfungen und 35 Mio. Tests durchgeführt. Über 60% der Bevölkerung ist bereits geimpft. Es gibt also nur wenige Länder, die so gute Voraussetzungen haben. Die Fälle der Neuinfektionen sind stark fallend und liegen mittlerweile unter den österreichischen Werten. Ich hoffe also sehr stark, dass es möglich sein wird – wenn der „grüne Pass“ in der EU eingeführt wird – die Menschen geimpft und PCR getestet sind - dass die UAE auf die Liste der Staaten gesetzt wird, der eine Einreise in die EU erlaubt wird.

Flydubai steuert ab 15. Juli den Flughafen Salzburg an. Sind die neuen Flüge der Emirates-Billigfluchtöchter eine Bereicherung oder eher eine lästige interne Konkurrenz?

Obwohl Flydubai keine Tochter von Emirates Airlines ist, arbeiten wir weltweit sehr eng zusammen. Flydubai hat in Österreich eine eigene Organisation etabliert und wir unterstützen die Kollegen mit „Rat und Tat“. Wir sehen die Salzburg Operation nicht als Konkurrenz, sondern als absolute Bereicherung für das Angebot ab und nach Österreich.

Machen wir abschließend noch einen Blick in die Glaskugel. Wie lange wird es ihrer Meinung nach

dauern, bis sich Emirates von den Auswirkungen der Pandemie erholt haben wird?

Oje, eine schwere Frage... Viel wird davon abhängen, wie sich die einzelnen Märkte entwickeln. Da ich aber davon ausgehe, dass es weltweit auf Dauer alles andere als eine Reisemüdigkeit gibt, wird es vielleicht schneller gehen, als viele denken. Emirates fliegt schon jetzt wieder zu über 100 Destinationen und wir haben über 100 Flugzeuge in der Luft. Mit dem sehr gut funktionierenden Hub in Dubai sind wir auch sicher in der Lage unsere Operation bei Bedarf sehr schnell und effizient wieder hochzufahren. Ein bisschen wird es noch dauern – aber dann werden wir da sein.

AUSTRIAN STARTET ZUM 100. PRACHTERFLUG

Eine Passagiermaschine, die zu einem Frachtflugzeug umgebaut werden kann, wird zu einem „Prachter“.

Text und Foto: Martin Dichler

Seit dem vergangenen Frühling fliegt Austrian Airlines in Kooperation mit der Lufthansa Cargo-Tochter time:matters, Luftfracht auf ihren umgebauten Boeing-Passagiermaschinen. Jetzt feierte man den 100. Jubiläumsflug mit einem Special Livery. Das Geschäft mit der Luftfracht entwickelt sich immer mehr zum „Moneymaker“ der Luftfahrtindustrie. Seit dem vergangenen Jahr haben zahlreiche Fluggesellschaften dank steigender Margen im Luftfrachtsektor, die Sitze ihrer Passagiermaschinen demontiert und stattdessen zusätzliche Luftfracht befördert. Bei Austrian Airlines wurden seit dem vergangenen März bereits 2000 Tonnen Hilfsgüter, wie dringend benötigte Masken, Schutzanzüge oder Covid-19 Schnelltests von Asien nach Deutschland und Österreich befördert.

Nachdem im vergangenen April die Nachfrage nach Luftfracht rapide anstieg und kaum Kapazitäten am freien Markt verfügbar waren, hatte sich auch Austrian Airlines dazu entschlossen, zwei seiner Boeing 777-200ER zu sogenannten „Prachtern“ (ein Wort Mix aus Passagier- und Frachtflugzeug) umzubauen. Seit Aufnahme der Frachtflüge konnten mit den umgebauten Maschinen laut Austrian Vorstand Alexis von Hoensbroech bereits 150 Flüge, 100 davon in Zusammenarbeit mit dem Frachtunternehmen time:matters, durchgeführt werden. Time:matters ist ein im Jahr 2002 gegründetes Lufthansa Cargo Tochterunternehmen, das sich auf den Transport zeitkritischer Frachtstücke spezialisiert hat. Im konkreten Fall wurden gemeinsam mit Austrian Airlines Flüge nach Shanghai, Xiamen und Penang durchgeführt. Auch wenn inzwischen nur noch eine von vormals zwei Boeing 777-200ER als Prachter unterwegs ist, so möchte Alexis von Hoensbroech die hohe Nachfrage für zusätzliche Frachtflüge nutzen. Laut Hoens-

broech soll die Tripple7 mit ihren 45 Tonnen Frachtkapazität, verstärkt am freien Markt angeboten werden. Bereits jetzt wird zusätzlich auf einzelnen Linienverbindungen mit hohem Frachtaufkommen (Wien-Kairo), größeres Fluggerät in Form einer Boeing 767-300ER eingesetzt.



SPECIAL LIVERY ANLÄSSLICH DES 100. FRACHTFLUGES

Um das Jubiläum des 100sten Austrian Airlines / time:Matters Frachtfluges gebührend zu feiern, hob eine Boeing 777 mit einem besonderen Design von Wien nach Penang ab. Das Heck der Boeing 777 mit dem Kennzeichen OE-LPA, wurde dazu von den Experten der Austrian Technik mit einer Spezial-Beklebung im Design des time:matters Logos und einem Jubiläumsschriftzug verziert.

ÖSTERREICHISCHES START-UP MÖCHTE FLUGTICKETS ZUM FLATRATE TARIF ANBIETEN

Martin Dichler

Geht es nach den Wünschen von Ahmed Taieb, Geschäftsführer des virtuellen Österreichischen Luftfahrt Start-Up „SupremeFly“, soll das Fliegen mit Hilfe seiner revolutionären Geschäftsidee, schon bald viel preisgünstiger werden. Denn ab diesem Sommer sollen mit seiner neuen Fluggesellschaft Flüge zu bis zu 12 Destinationen ab dem Flughafen Bratislava mit einem A321 zum Flatrate Tarif angeboten werden. Je nach Umfang des gewählten Buchungspaketes (Single, Family, Business) können die Kunden bei Preisen ab € 69,- monatlich, zwischen 4- und maximal 8-mal unbegrenzt mit SupremeFly innerhalb des angebotenen Streckennetzes fliegen.

„Warum für jedes Ticket extra zahlen? Wir zahlen überall monatliche Pauschalen - das muss auch beim Fliegen möglich sein“, so die Vision des Geschäftsführers. Den Vorstellungen des bislang in österreichischen Luftfahrtkreisen völlig unbekanntem Dreißigjährigen nach, sollen von SupremeFly schon bald die Destinationen Berlin, Rom, Frankfurt am Main, Zürich, London, Amsterdam, Zagreb, Dubai, Berlin, Istanbul, Barcelona und Istanbul bedient werden. SupremeFly legt laut eigenen Aussagen großen Wert auf die Förderung des Stadttourismus innerhalb Europas und hat die angegebenen Destinationen deshalb ganz bewusst ausgewählt. Darüber hinaus sollen saisonal Verbindungen nach Marrakesch, Kairo, Tunis und Jeddah aufgenommen werden. Während bei den preisgünstigsten Flatrate Angeboten nur das Handgepäck im Ticketpreis inkludiert ist und die Verpflegung an Bord gegen Aufpreis erhältlich ist, bietet der Tarif „Business“ (ab € 999,- monatl.) freie Verpflegung auf allen Flügen.

GREEN PASS

Wie die virtuelle Fluglinie in einer APA Aussendung bestätigt, ist das Thema des in der EU bereits viel diskutierten „Green Pass“ besonders wichtig, weshalb SupremeFly bereits jetzt einen COVID-19 Bereich in das Kundenprofil integriert hat. In diesem wird dem Kunden die Möglichkeit gegeben, ihren COVID-19 Test hochzuladen und jederzeit abzurufen. Das involvierte Flugpersonal wird zudem automatisch über den Status des Passagiers informiert. Ob das Konzept des Fliegens zum „Flatrate Tarif“ jemals Wirklichkeit wird sollen die nächsten Wochen zeigen. Denn um SupremeFly abheben zu lassen, sind laut Aussagen des Firmengründers 25.000 Voranmeldungen auf der Webseite (<https://supremefly.com/>) des Unternehmens notwendig um den Flugplan einrichten zu können. Aktuell verzeichnet das Projekt jedoch erst bescheidenes Interesse.

So wie unser Berichterstatter, dachten wir anfänglich an einen Aprilscherz. Unter der oben genannten Webseite gibt's tatsächlich Informationen (Red)

1 JAHR BELAVIA IN WIEN

Text und Foto: Martin Dichler

Vor genau einem Jahr, am 25. April 2020 startete Belavia-Belarusian Airlines ihre zweimal wöchentlich bediente neue Flugverbindung auf der Route Minsk-Wien-Minsk.

Bereits in der Vergangenheit gab es eine Flugverbindung zwischen den beiden Hauptstädten, die bis zum Jahr 2002 regelmäßig bedient wurde. Nach einer knapp 19-jährigen Unterbrechung, begann Belavia-Belarusian Airlines im vergangenen Jahr mit der Wiederaufnahme der für die Wirtschaft beider

Staaten so wichtigen Flugverbindung. Bis zu dreimal wöchentlich hebt seitdem ein Embraer 175 mit 76 Sitzplätzen vom Flughafen Schwechat zu einem knapp zweistündigen Flug in die weißrussische Hauptstadt Minsk ab. Innerhalb des vergangenen Jahres führte Belavia 112 Flüge auf der Verbindung durch, wobei rund 6.000 Passagiere befördert wurden.



Anlässlich des einjährigen Jubiläums, freute sich JSC Belavia Belarusian Generaldirektor Igor Tcheriginets über den Erfolg der Verbindung: „Belavia Belarusian Airlines“ war eine der wenigen Gesellschaften, die den Flugbetrieb während der Pandemiezeit nicht eingestellt hat. Darüber hinaus war die Gesellschaft in der Lage, unter schwierigen Bedingungen Flüge zu drei neuen Städten durchzuführen. Die Hauptstadt von Österreich ist eine dieser Routen. „Wir sind sehr froh, dass wir diesen europäischen Flug in das Streckennetz von Belavia aufnehmen konnten. Die Tatsache, dass wir heute genau ein Jahr seit der Eröffnung dieser Route feiern, spricht von der Richtigkeit der Entscheidung, die trotz aller Herausforderungen getroffen wurde“.

INVESTITION IN DIE ZUKUNFT

Belavia-Belarusian Airlines ist die größte Fluggesellschaft der Republik Belarus. Aktuell betreibt das IATA Mitglied eine Flotte bestehend aus 31 Boeing und Embraer Flugzeugen. Seit geraumer Zeit investiert Belavia in die Modernisierung seiner Flugzeugflotte. Das 25-jährige Firmenjubiläum wurde im vergangenen März mit der Übernahme eines 2. werksneuen Embraer 195-E2 gefeiert. Im April wurde die weißrussische Fluggesellschaft mit der Auslieferung einer ersten von fünf bestellten Boeing 737 MAX zum 21. Betreiber des runderneuernten Flugzeugtyps. Das Flugzeug der nächsten Generation, soll die von der Fluggesellschaft bislang betriebene Boeing 737-300 und Boeing 737-500 Flotte ersetzen und die Bedienung neuer Destinationen mit ihrer Reichweite von über 6500 km ermöglichen.

„VIRGIN ATLANTIC“ WAR LANGE ZEIT SO WAS WIE EIN FIXSTERN AM HIMMEL. DIE GESCHICHTE EINER AIRLINE.

von Theo Hanisch und Marcel Schmidt

GRÜNDUNG UND ERSTE JAHRE

Virgin Atlantic Airways wurde ursprünglich 1984 von Randolph Fields und Alan Hellary als British Atlantic Airways gegründet und umbenannt, nachdem Richard Branson mit der Virgin Group die Fluggesellschaft übernommen hat. Am 22. Juni 1984 fand der Erstflug von London-Gatwick nach Newark mit einer geleasten Boeing 747-100 mit der Registrierung *GVIRG* statt.



Foto: Virgin Atlantic

1986 erhielt das Unternehmen zwei Boeing 747-200B mit denen die Route London-Miami geflogen wurde. 1991 erhielt Virgin Atlantic Airways auch Zugang zum Flughafen London Heathrow und es wurden Strecken nach Los Angeles, New York und Tokio aufgenommen. Im Dezember 1993 erfolgte die Auslieferung von neuen Airbus A340-300 und ab Mai 1994 eine Boeing 747-400. 1996 wurde als Tochtergesellschaft noch die Virgin Express gegründet, die aus der Übernahme der belgischen Euro Belgian Airlines resultiert. Im Dezember 1999 wurden 49 Prozent von Virgin Atlantic für 600 Millionen an Singapore Airlines verkauft. Die Fluggesellschaft hatte in ihrer Vergangenheit schon zahlreiche, auch gerichtliche Konflikte mit British Airways. Als British Airways 1997 ankündigte, den Union Jack, die britische Flagge, von ihren Flugzeugen zu entfernen, übernahm Virgin Atlantic diesen auf ihre Flugzeuge. Seitdem prangt an den Flugzeugen der Virgin Atlantic der Slogan „Britain's Flag Carrier“.

Virgin Atlantic war die erste Fluggesellschaft in Europa, die eine Premium-Economy-Klasse als Produkt zwischen Business- und Economy-Klasse einführte. Im Juli 2007 verhängte das Justizministerium der Vereinigten Staaten eine Geldstrafe in Höhe von 200 Millionen US-Dollar (135 Millionen Euro) gegen Virgin Atlantic. Grund hierfür waren illegale Absprachen bezüglich Kerosinzuschlägen zwischen Virgin und Konkurrent Bri-

tish Airways von August 2004 bis Jänner 2006. Im Gegensatz zu British Airways hatte Virgin mehr Glück, denn das britische Kartellamt sah von einer Geldstrafe gegen Virgin Atlantic ab, jedoch wurde BA zu einer Geldstrafe in Höhe von 180 Millionen Euro verurteilt. Zudem verhängte das Justizministerium der USA der British Airways eine weitere Geldstrafe in Höhe von 300 Millionen US-Dollar.

ENTWICKLUNG SEIT 2010

Im Januar 2010 gab Virgin Atlantic bekannt, eine bestehende Bestellung über sechs Airbus A340-600 durch eine Order über sechs Airbus A330-300 zu ersetzen. Weiters wurden zusätzliche vier A330-300 ab 2011 geleast. Die erste Auslieferung erfolgte schließlich Anfang April 2011. Im Juli 2010 stellte die Airline ein neues Corporate Design vor, das unter anderem eine überarbeitete Lackierung der Flugzeuge beinhaltet. Im Jahr 2010 wurden etwa 5,3 Millionen Passagiere befördert, womit sie nach Anzahl beförderter Passagiere die achtgrößte britische Fluggesellschaft darstellt. Im Dezember 2012 übernahm Delta Air Lines den 49-prozentigen Anteil an Virgin Atlantic von Singapore Airlines und hat dafür 360 Millionen US-Dollar in die Gesellschaft investiert.

Für März 2013 kündigte Virgin Atlantic, die seit geraumer Zeit ausschließlich Langstreckenflüge anbot, die Aufnahme einer Zubringeroute zwischen Manchester und London-Heathrow an.

Im September 2014 erhielt Virgin Atlantic als eine der ersten Airlines weltweit ihre erste Boeing 787-9 mit dem Taufnamen „Birthday Girl“, die zunächst an der Ostküste der USA eingesetzt wurde. Ab Ende Oktober 2014 übernahm Virgin Atlantic im Rahmen der Partnerschaft mit Miteigentümerin Delta Air Lines einen von drei ihrer täglichen Flüge von London nach Atlanta, während Delta im Gegenzug einen der beiden täglichen Virgin-Flüge nach Los Angeles übernahm. Man wollte sich generell wieder mehr auf die profitablen Routen in die USA konzentrieren, während beispielsweise die Verbindungen nach Mumbai und Tokio eingestellt wurden. Im Geschäftsjahr 2014 verbuchte Virgin Atlantic erstmals seit 2011 wieder einen Gewinn in Höhe von 14,4 Millionen Pfund, nachdem 2013 noch über 50 Millionen Pfund Verlust verzeichnet wurden.



Cabin eines Airbus A340 der Virgin Atlantic
Foto: Dale Colman



Airbus A330-200 Foto: Marcel Schmidt

Die Schwestergesellschaft Virgin Trains verlor kurz zuvor die Konzession für die Intercity-Züge zwischen diesen beiden Städten. Im Dezember 2012 wurde bekanntgegeben, dass Aer Lingus die Inlandsflüge im Namen von Virgin Atlantic unter dem neuen Markennamen *Virgin Atlantic Little Red* durchführt. Am 6. Oktober 2014 wurde bekannt, dass alle Inlandsflüge – nach Manchester, Aberdeen und Edinburgh – 2015 wieder gestoppt werden.



Die Auslastung liege unter 40 Prozent und auch der Umsteigeverkehr von und zu den Langstreckenflügen blieb hinter den Erwartungen zurück. Am 26. September 2015 wurde schließlich der letzte Inlandsflug durchgeführt, die eingesetzten Airbus A320-200 wurden an Aer Lingus zurück überstellt.

Zum 29. März 2015 musterte Virgin Atlantic ihre letzten Airbus A340-300, die zuletzt nur noch zwischen London-Heathrow und Shanghai verkehrten, aus und ersetzte sie durch weitere Boeing 787-9. Zum Sommerflugplan 2016 zog die Fluggesellschaft zudem ihre Boeing 747-400 aus London-Heathrow ab, die ab diesem Zeitpunkt nur noch für die Urlaubsrouten ab London-Gatwick, Manchester und Glasgow eingesetzt werden.

Im Juli 2015 gab Virgin Atlantic bekannt, zur Schaffung effizienterer Strukturen in Management und Verwaltung 500 Stellen zu streichen. Im März 2018 stornierte die Airline eine Bestellung über sechs Airbus A380-800, die seit 2006 bestand und deren Auslieferung mehrfach verschoben worden war. Das Konsortium Connect Airways wollte 2019 Flybe übernehmen. Virgin Atlantic hatte jahrelang eine Zubringergesellschaft für seine Langstreckenmarke gesucht, wobei die Marke Flybe zu Gunsten von Virgin aufgegeben werden sollte. Flybe erklärte jedoch im März 2020 Insolvenz und stellte den Flugbetrieb ein.

Auf Grund der Probleme während der COVID-19-Pandemie wurden im Mai 2020 3.000 Mitarbeiter gekündigt und die Aktivitäten am Flughafen Gatwick eingestellt. Am 4. August 2020 meldete Virgin Atlantic in den USA Gläubigerschutz nach Chapter 15 als Teil des Rekapitalisierungsprogrammes an.

Auch „Virgin Australia“ – bis dahin immerhin Australiens zweitgrößte Airline - musste 2020 Konkurs anmelden, nachdem Staatshilfen verwehrt wurden. Seither operiert Virgin Atlantic nur mehr von Europa aus. Alle Boeing 747 Modelle wurden ausgeflottet. Mit einer doch stattlichen Flotte aus immerhin 17 Boeing 787 Dreamlinern, 13 Airbus A330, und 7 Airbus A350 werden Destinationen in Afrika, Amerika und Asien bedient. Interessant dabei, dass mit 7 Zielflughäfen die Karibik besonders stark vertreten ist. Die lange Zeit im Dienst stehenden B747 wurden Ende 2020 ausgemustert. Aktuell sind noch Bestellungen über 5 A350-1000 (insgesamt dann 12) und 14 A330-900 (A330neo) ausständig.

Wie so manch andere Airline führt Virgin Atlantic darüber hinaus seit geraumer Zeit auch weitere, reine Cargo-Flüge auf diesen Routen durch. Frachtverbindungen gibt es außerdem nach Brüssel, Chicago, Dublin, Mailand und Frankfurt.

INTERVIEW MIT PATRICK DIERICH

Interviewfragen von: Lucas Krackl

Seit wenigen Wochen spürt man glücklicherweise wieder vermehrt Leben am Innsbrucker Flughafen. Wie fühlt sich das für euch an, wenn der Betrieb nach den durch Corona bedingten Einschränkungen anläuft?

Es ist ein tolles Gefühl – für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter! Nach so langer Zeit ist jeder Flug, den wir abfertigen dürfen, einfach wunderbar. Gerade der erste Sommer-Charter-Abflug Ende Mai vom Tiroler Reiseveranstalter Idealtours war etwas Besonders – nicht nur für uns, sondern auch für die Passagiere!

Die ersten Charter sind bereits abgehoben und auch medial wurde viel darüber berichtet. Wie ist die Stimmung unter den Passagieren? Wie zufrieden ist der Flughafen mit dem Start in die Sommersaison?

Bei allen war eine richtige Hochstimmung zu spüren. Die strahlenden Gesichter bei den Passagieren, egal ob jung oder alt, endlich auf Urlaub fliegen zu dürfen, hat sich auch auf die MitarbeiterInnen übertragen. Endlich kehrt wieder Leben am Flughafen ein!

Wenn die Maschinen auch noch gut gebucht bzw. sogar ausgebucht sind, freut uns das natürlich auch aus unternehmerischer Sicht.

Ebenfalls sehr erfreulich ist der Umstand, dass wir heuer wieder zahlreiche „Fußball-Charter“ bei uns am Flughafen begrüßen

könnten. Neben den Nationalteams aus Russland, Deutschland, Dänemark und Österreich, haben sich für die nächsten Wochen auch wieder einige europäische Spitzenclubs mit Sonderflügen für ihre Trainingslager in Tirol angekündigt.

Die Pistensanierung steht bekanntlich im Herbst an. Wie gehen die Reisveranstalter mit dieser Beschränkung um?

Natürlich wäre allen Veranstaltern und Airlines lieber gewesen, wenn keine Pistensanierung stattfinden würde und somit alle Flüge bis zum Ende der Sommersaison wie geplant durchgeführt werden könnten. Allerdings haben wir in diesem Herbst sicher weniger Nachfrage und somit weniger Passagiere als in anderen Jahren. Zudem wäre eine Verschiebung der Sanierungsarbeiten mit deutlichen Mehrkosten für uns verbunden gewesen.

Daher zeigen alle grundsätzlich Verständnis für diese notwendige Maßnahme, die eben auch eine vierwöchige Schließung des Flughafens bedingt. Umso mehr freut uns, dass sowohl die Reiseveranstalter als auch die Airlines ihr Flugprogramm bis zum letzten Tag vor der Schließung (Sonntag, 19. September) aufrechterhalten!

Auch wenn es noch verfrüht für diese Frage ist: Kann man schon Prognosen zu der für den Flughafen so wichtigen Wintersaison abgeben?

Für eine Prognose ist es eindeutig noch zu früh. Was man aber schon sagen kann, ist, dass aktuell die Nachfrage von Seiten der Fluglinien ähnlich hoch ist wie im Winter 2019/20. Dies betrifft nicht nur die Winterwochenenden, an denen bekanntlich die Nachfrage größer ist als unser Angebot an verfügbaren Slots. Sondern es ist auch aus unseren Hauptherkunftsmärkten Großbritannien und den Niederlanden ein großes Interesse an Flügen unter der Woche (Montag bis Freitag) gegeben. Es



Foto: Peter Norz



Prok. Mag. (FH) Patrick Dierich
Stv. Flughafendirektor

Patrick Dierich hat das Tourismuskolleg besucht, nebenbei für einen Reiseveranstalter gearbeitet und war anschließend im Marketingbereich der Tirol Werbung tätig. Berufsbegleitend studierte er Internationales Management am MCI. Seit dem Jahr 2003 ist er für den Flughafen als Marketingleiter tätig, später kam der Pressebereich zu seinen Aufgaben hinzu. Seit 2014 ist Patrick Dierich Prokurist am Flughafen und seit 2019 stellvertretender Flughafendirektor. Nicht zu vergessen: Mitglied der Flughafenfreunde Innsbruck.

gibt auch erste Anzeichen, dass wir im kommenden Winter sogar die eine oder andere neue Strecke werden anbieten können, wie zum Beispiel Brüssel (mit Transavia) oder wieder Tel Aviv (mit Israir, allerdings ein reiner Incoming Charter). Somit können wir angebotsseitig aktuell mal von einem guten bis sehr guten Winter ausgehen. Wie sich die Nachfrage dann tatsächlich gestaltet und welche Reisebestimmungen gelten, muss noch abgewartet werden.

Was wird sich für Flugreisende in den nächsten Jahren gravierend ändern aus deiner Sicht?

Schwierig zu sagen. Ich glaube, dass die Ferienflugreisen in naher Zukunft wieder das alte Niveau (vor der Pandemie) erreichen werden – zumindest was die klassischen Sommer- und Winterziele in Europa betrifft. Bei Fernreisen und vor allem beim Geschäftsreiseverkehr ist eine Prognose schon viel schwerer. Gerade der Geschäftsreiseverkehr wird in meinen Augen noch ein paar Jahre brauchen, um wieder ein ähnliches Volumen zu erreichen – gleiches gilt für die Fernreisen.

Mit dem Abschied der Dash fanden sich Ende Mai viele Besucher am Flughafen ein. Selbst die Flughafenfreunde Wien ließen es sich nicht nehmen, am Letztflug teilzunehmen. Ein wenig



Foto: Peter Norz

Wehmut war bei allen Anwesenden spürbar. Was wird dir von der Dash besonders in Erinnerung bleiben?

Ja, es war ein wunderbarer Abschied mit vielen bekannten Gesichtern – und das auch noch bei Traumwetter hier in Innsbruck! Ich persönlich bin immer gerne als Passagier in der Dash mitgeflogen. Es war sicherlich ein wenig lauter, als man das von anderen, nicht-Propeller-Flugzeugen, gewohnt ist, aber diese „ständige Brummen“ hatte auch irgendwie etwas Beruhigendes an sich. Persönlich finde ich es schade, dass dieser Flugzeugtyp von Austrian nicht mehr in Innsbruck eingesetzt wird. Gerade in der aktuellen Situation sind Flugzeuge mit 70 bis 120 Sitzplätzen sehr begehrt, da die Nachfrage einfach noch geringer ist.

Dein Wunsch für das kommende Jahr?

Persönlich wünsche ich mir für mich und mein Umfeld – sowohl privat als auch beruflich – vor allem Gesundheit. Wir haben in den letzten 1,5 Jahren nochmals verdeutlicht bekommen, wie wichtig die eigene Gesundheit ist. Was den Flughafen betrifft, so hoffe ich, dass wir mit Beginn der Wintersaison 2021/22 wieder die Möglichkeit bekommen, an die erfolgreichen Jahre vor der Corona-Krise anzuknüpfen. Es wird bestimmt eine Weile dauern, bis wir ein ähnliches Niveau erreicht haben, aber eine positive nächste Wintersaison wäre schon mal ein guter Anfang...

Vielen Dank für das Gespräch!



Foto: Daniel Rinner

INNS' BRUCK



Stadtarchiv/
Stadtmuseum

MILITÄRFLUGZEUGE

Die Folgen der sich gegen Ende des Ersten Weltkriegs auflösenden Südfront sorgten anfangs November 1918 für gewaltiges Aufsehen im Großraum Innsbruck, als die in Trient und Pergine stationierten österreichischen Militärflugzeuge die Tiroler Landeshauptstadt ansteuerten und oft nur mehr mit dem allerletzten Treibstoff auf den Wiesen von Hötting und der Höttinger Au landeten. Dabei boten die Grünflächen westlich des Bahndammes der 1912 in Betrieb gegangenen Mittenwaldbahn ausreichend Platz für diese Rückzugsmaschinen. Dieses ungewohnte fliegerische Treiben lockte zahlreiche Schaulustige an.

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.

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

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

(Text: Tanja Chraust, Original: Stadtarchiv/Stadtmuseum Innsbruck, Sign. Ph-21926)

GRAZ

Text: Michel Sander, Graz

Cargoflüge Nordwind Airlines

Rund 2 Millionen Masken kamen am 10. Februar an Bord einer Boeing 777-200 aus China nach Österreich. Auf Grund der hohen Flexibilität und der schnellen Abfertigung wurde als Ziel-flughafen der Flughafen Graz ausgewählt. Zum Einsatz kam die Boeing 777-2Q8(ER) VP-BJG der russischen Charterflug-gesellschaft Nordwind Airlines, welche um 15:39 Uhr in Graz aufsetzte.



Foto: Roland Bergmann

Bereits am 14. Februar erfolgte der zweite Frachtflug. Zum Einsatz kam die Nordwind Airlines Boeing 777-35E(ER) VP-BJO. Erneut wurden in Zusammenarbeit von Diwa Medical, Belenos GmbH, dem Logistikunternehmen Quehenberger sowie der Sky Cargo Solution FFP2 Masken eingeflogen. Im Vergleich zum ersten Frachtflug hatten in der größeren Boeing 777-300 gleich 3 Millionen Stück Platz.

Cargoflüge Aerotranscargo

Da die Nachfrage nach medizinischem Equipment auf Grund der anhaltenden COVID-19 Pandemie ungebrochen hoch ist, wurde von Technomed aus Graz-Andritz in Zusammenarbeit mit Ontime Logistics und Aerotranscargo eine Luftbrücke nach Graz eingerichtet. Somit landen seit dem 6. März 2021 regelmäßig Frachtmaschinen des Typs Boeing 747 in Graz. Alle bisherigen Jumbo Jet Flüge kamen aus dem chinesischen Handelszentrum Wuhan, mit Zwischenstopp am kasachischen Hauptstadtflughafen Nur-Sultan.



Foto: Robert Schöberl

LINZ

Text und Fotos: Michael David, Linz

In den letzten Wochen entwickelte sich am Linz Airport ein Frachtthub für die Lieferung von Antigen-Schnelltests, welche zur Bekämpfung der aktuellen Sars-Covid-Pandemie in Österreich und anderen europäischen Ländern benötigt werden. Die Auftraggeber dieser Flüge griffen auf eine breite Palette von verschiedensten Airlines zurück, darunter RubyStar Airlines und Aerotranscargo mit B747-400 BCF, Wamos Air mit Airbus A330-200 und Airbus A330-300, Ural Airlines mit A321 (aus Peking!), HiFly mit Airbus A330-300 und Airbus A340-300 sowie TUI Airlines Belgium mit B767-300ER. Auch für die nächsten Wochen werden weitere derartige Frachtflüge, sowohl mit Frachtflugzeugen als auch mit sogenannten „Preighter“ (Pax aircraft for freight solutions), erwartet.

Ebenfalls im Transporteinsatz für die Lieferung von Antigen-Schnelltests aus China stand die ukrainische Antonov Airlines mit Antonov An-124 „Ruslan“. Auf mehreren Rotationen wurden ca. 500 Paletten pro Flug nach Linz geflogen.



Zwischen 03. und 11.05.2021 absolvierte die Antonov 124 UR-82008 einen einzigartigen World-Around-Flug ab/bis Linz via USA, Alaska, Japan und Kasachstan. Zum Austausch einer kompletten Antonov 124-Besatzung schickte Antonov Airlines ihre einzige Antonov An-74T aus Gostomel bei Kiev nach Linz.



Trotz aller Pandemiebedingter Einschränkungen beabsichtigt der Linz Airport gemeinsam mit zahlreichen Reiseveranstaltern ein vorsichtiges Sommer-Sonnen-Angebot ab Juli. Neben den üblichen Destinationen wie Antalya, Kos, Korfu, Palma de Mallorca, Rhodos oder Heraklion wird diesen Sommer auch Larnaca auf Zypern neu ins Programm aufgenommen. Neben Corendon Airlines (B738), Eurowings (A320), Croatia Airlines (Dash 8) sollen die Flüge auch mit einer in Linz stationierten McDonnell Douglas MD82 der Bulgarian Air Charter, welche nun mit dem neuen Branding „European Air Charter“ auftritt, durchgeführt werden.

Vorsichtig soll auch wieder der Linienverkehr hochgefahren werden, voraussichtlich mit werktäglichen Eurowings-Flügen nach Düsseldorf mit A319 sowie zwei täglichen Frankfurt-Flügen durch Air Dolomiti E195 im Auftrag von Lufthansa.

WIEN

Text: Claudia Winkler, Gernot Kastner, Wien

Austrian-Flüge nach Mailand: Wechsel von MXP zu LIN

Ab 1. Juni fliegt Austrian Airlines statt wie bisher nach Malpensa zum zentrumsnahen Linate Airport. Für Passagiere ergeben sich dadurch bedeutend kürzere Fahrzeiten vom und zum Flughafen – das Mailänder Stadtzentrum ist innerhalb einer halben Stunde öffentlich erreichbar. „Linate ist für unsere Passagiere deutlich komfortabler, vor allem für Geschäftsreisende aus Mailand und Umgebung“, sagt Vertriebsvorstand Michael Trestl. Ab Juni stehen zwei Flüge pro Tag auf der Strecke nach Wien zur Verfügung, einer morgens, einer abends. Mailand-Malpensa wird ab 1. Juni aufgrund des Airport-Wechsels nicht mehr angeflogen.

AAS muss Personalstand reduzieren

Die Airline Assistance Switzerland AG, die seit 1.1.2020 Bodenabfertigungsdienstleistungen am Flughafen Wien erbringt, muss 106 MitarbeiterInnen im Rahmen des AMS-Frühwarnsystems anmelden. „Wir stehen mit dem Rücken zur Wand und müssen daher leider trotz Kurzarbeit unseren Mitarbeiterstand an den tatsächlichen Bedarf am Flughafen Wien anpassen. Wir suchen dabei das Gespräch mit dem Betriebsrat, um eine möglichst sozial verträgliche Lösung zu erreichen“, erklärte Nevena Dragosavljevic, Sprecherin der Airline Assistance Switzerland am Mittwoch und verwies darauf, „dass der dramatische, globale Einbruch der Aviation-Branche, die Insolvenz unseres größten Kunden, LEVEL Europe, und Schwierigkeiten mit der Betriebsvorgängerfirma am Flughafen Wien wie eine Hypothek und ein Mühlstein auf der österreichischen Niederlassung der Airline Assistance Switzerland lasten.“

Am Flughafen Wien dürfen Bodenabfertigungsdienste neben dem Leitungsorgan des Flughafens nur von einem weiteren Unternehmen erbracht werden. Nach öffentlicher Ausschreibung wurde der Airline Assistance Switzerland AG vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Wirkung zum 1. Jänner 2020 hierfür die Zulassung erteilt. Damit folgte sie der Abfertigungsfirma Celebi nach, mit der sich der Betriebsübergang schwierig gestaltete. Damals wurden alle 361 ArbeitnehmerInnen direkt übernommen und teilweise umgeschult, um sie im Betrieb behalten zu können. Trotz Anmeldung zur Kurzarbeit im Frühjahr 2020 und Umsetzung anderer nicht-personeller Sparmaßnahmen ist nun der Schritt des Personalabbaus unausweichlich.



Foto: Marc Strobl

Austrian Airlines bietet private medizinische Reisebegleitung an

Austrian Airlines bietet seit Anfang Mai in Zusammenarbeit mit dem Dienstleister Medical Travel Companions (MTC) Passagieren mit speziellen medizinischen Bedürfnissen einen privaten Begleit- und Betreuungsservice durch medizinische Fachkräfte an. Die heimische Airline entspricht damit der in den letzten Monaten gestiegenen Nachfrage nach medizinischer Unterstützung. Austrian Airlines Passagiere können nun im Rahmen der Flugbuchung individuelle Premium-Leistungspakete gegen Gebühr wählen. Die Pakete umfassen individuell anpassbare Services, wie die Betreuung durch qualifiziertes Pflegepersonal oder eine Ärztin bzw. einen Arzt. Die Begleitperson unterstützt je nach gewähltem Paket auf Wunsch vor, während und nach der Flugreise, etwa bei Transitaufenthalten oder bei der Begleitung zu einem PCR-Test am Flughafen. Die Gebühren für einen Medical Travel Companion sind abhängig von der gewünschten Leistung und bewegen sich zwischen 450,- und 2.900,- Euro.

Sommer 2021

Urlaubsflüge

Chalkidiki	Sa	www.idealtours.at
Kalabrien	So	www.idealtours.at , www.tui.at
Kalamata	So	www.idealtours.at
Kefalonia	Sa	www.idealtours.at
Kos	Mi	www.tui.at
Kreta	Mo, Fr	www.tui.at
Lefkas / Epiros	Sa	www.idealtours.at
Mallorca	Sa	www.tui.at
Menorca	Fr	www.idealtours.at
Rhodos	Di	www.tui.at
Sardinien	So	www.christophorus.at

Städteflüge

Amsterdam	Mi, So	www.transavia.com
Berlin	Fr, So	www.easyjet.com
Frankfurt	Mo - So	www.austrian.com
London Gatwick	Di, Mi, Sa	www.easyjet.com
Wien	Mo - So	www.austrian.com

Stand: 09.06.2021
Änderungen vorbehalten



Wir lassen Inselträume wahr werden

INNS'
BRUCK
AIRPORT

Direktflüge
ab Innsbruck
bis 19.09.2021
im iDEALTOURS-Flieger
Fokker 100

**Flight
Only**
ab € 179,-!



0810 / 20 80 30
idealtours.at

Buchbar auch im Reisebüro Ihres Vertrauens!

(iDEALTOURS)
Tirols erste Urlaubsadresse