



Reportage/History

Das Jahr 1981 - erstmals 100.000
Passagiere (von Tanja Chraust)



HÖCHSTE WOHNQUALITÄT IN GANZ TIROL

Von Serfaus über Innsbruck bis Kitzbühel – entdecken Sie unsere
Neubauprojekte im ganzen Land. Jetzt informieren!



IN BAU

Am Völser Bichl, Völs

- » 2- und 4-Zimmer Eigentumswohnungen verfügbar
- » Nahe Innsbruck Stadt mit sehr guter Verkehrsanbindung
- » Fußläufige Infrastruktur, Bushaltestelle wenige Meter entfernt
- » Einkaufszentrum Cyta in Völs in kurzer Zeit erreichbar
- » Nahe Ski-/Erholungsregionen wie Axamer Lizum, Seefeldler Plateau
- » Fertigstellung Haus C: 2022



IN PLANUNG

Forty, Innsbruck-Igls

- » Großzügige 2-Zimmer Dachgeschoßwohnung in Haus A
- » 4-Zimmer Wohnungen mit Garten bzw. Terrasse in Haus B & C
- » Herrlicher, unverbaubarer Ausblick auf die umliegende Bergwelt
- » Premium-Ausstattung in allen Wohnungen, Kaminanschluss
- » Breites Freizeitangebot in naher Umgebung, stadtnah zu Innsbruck
- » Fertigstellung voraussichtlich Ende 2023

ZIMA Tirol blickt auf 30 Jahre Immobilienentwicklung zurück.
Wir entwickeln Ihr Grundstück mit jahrzehntelanger Erfahrung und Vertrauen.

ZIMA Wohn- und Projektmanagement GmbH

Leopoldstraße 1, A-6020 Innsbruck | +43 512 348178 | innsbruck@zima.at | www.zima.at



Obmannbericht	S. 04
Vereinsprogramm	S. 05
Reportage/History: Das Jahr 1981 - Erstmals eine Jahresbilanz von 100.000 Passagieren am Flughafen Innsbruck	S. 06
Collage: Wintersaison 2021/22	S. 18
Interview mit Helmut Wurm	S. 20
Concorde - Die Story	S. 22
Aktuelles	S. 28
Airports	S. 31

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 19:00 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!



Ein wenig Normalität kehrte im Jänner und Februar retour auf unseren Flughafen Innsbruck. Freilich mit Zahlen, die noch weit unter den Werten liegen, wie wir sie vor Corona kannten. Aber es geht aufwärts und das ist sehr erfreulich.

Nach der Mega-Baustelle mit der Pistensanierung im vergangenen Jahr, fragen sich viele Mitglieder, wann es mit dem

Terminal weiter geht. Dieser Frage werden wir uns im nächsten Journal widmen, vielleicht gibt es bis dorthin auch schon konkretere Neuigkeiten. Es wird glaube ich Niemanden geben, der die Notwendigkeit dieser Maßnahme noch in Frage stellt.

Am Entstehen dieses Journals waren wiederum viele Menschen sehr intensiv beteiligt. Ein herzliches Dankeschön ergeht an Ehrenobmann Theo Hanisch und Schriftführer Marcel Schmidt für die Vorbereitung des Journals. Unser großer Dank gilt natürlich Tanja Chraust für ihre History-Beiträge, die stets aufs Neue interessante Einblicke in die Geschichte des Flughafens Innsbruck und seiner Airlines gewähren. Mit Helmut Wurm verlässt einer der längsten Insider des Flughafens das Arbeitsleben in den verdienten Ruhestand. Im Interview werfen wir einen Blick zurück auf seine verschiedenen Tätigkeiten am Innsbrucker Flughafen. Wir wünschen ihm an dieser Stelle

alles Gute für die Zukunft und bedanken uns für die jahrelange Freundschaft. Gemeinsam entsteht jedes Mal aufs Neue eine interessante Ausgabe – danke an alle Freunde, die uns mit Beiträgen und Bildern helfen, das Journal so attraktiv zu gestalten.

Mit dem Auslaufen der aktuellen Funktionsperiode stehen auch Veränderungen im Vorstand an. So möchte ich mich an dieser Stelle bei allen Mitgliedern, Freunden aus ganz Österreich aber besonders bei unseren Vorstandskollegen für die Unterstützung unserer Vereinsarbeit bedanken. Martin Keuschnigg möchte ich stellvertretend danken, da er auf eigenen Wunsch nach vielen Jahren Tätigkeit aus dem Vorstand ausscheidet, um sich seinen zahlreichen Betätigungsfeldern widmen zu können. Danke Martin für deine langjährige Tätigkeit, als Mitglied bleibst du uns ja erhalten!

Nun wünsche ich euch viel Freude beim Lesen des neuen Journals und hoffe, dass unsere Vereinsveranstaltungen wie geplant stattfinden dürfen. Aktuell schaut es hierfür sehr gut aus!

Herzlichst

Lucas Krackl
Vereinsobmann

VEREINSVERANSTALTUNGEN



Samstag, 2. April 2022 · 13:00 bis 15:00 Uhr

FDFI Frühlingsfest im Fly Inn

mit Walters Tombola | für Speis und Trank ist gesorgt;
Achtung: Terminfixierung abhängig vom Flugaufkommen, weshalb es hier noch zu Änderungen kommen kann

Freitag, 6. Mai 2022 · 19:00 Uhr

Vereinsabend im Fly Inn | Vorausschau Sommerflugplan

das letzte Mal mit Armin Stotter

Freitag, 10. Juni 2022 · 19:00 Uhr

Vereinsabend im Fly Inn | Einblicke in die Arbeit der Austro Control

mit Carlo Vanzini

Samstag 11. – Sonntag 12. Juni 2022

FDFI Ausflugsfahrt Zürich Airport

Voranmeldungen unter office@fdfi.at ab sofort möglich

Freitag, 1. Juli 2022 · 19:00 Uhr

FDFI Vereinsabend im Fly Inn | Thema offen

Samstag, 6. August 2022 · 13:00 bis 15:00 Uhr

FDFI Grillnachmittag im Fly Inn

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



BEREITS ÜBER 100.000 GÄSTE ENTSPANNTEN SICH IN DER EINZIGARTIGEN „TYROL BUSINESS LOUNGE“

Text und Gruppenfoto: Flughafen Innsbruck

Im Dezember 2017 eröffnet, gilt die „Tyrol Business Lounge“ am Flughafen Innsbruck als Ruheoase mit traumhaftem Panoramablick. Am vergangenen Samstag, den 26. Februar 2022, konnte dort der 100.000ste Gast begrüßt werden. Nach zwei schwierigen Jahren, die hinter der gesamten Reisebranche liegen, freut man sich am Flughafen umso mehr über die wieder steigenden Gästezahlen und die nun mehr überschrittene 100.000er-Grenze.

Der 100.000ste Gast, die 11-jährige Alexandra, besuchte mit Ihrer Familie die Tyrol Business Lounge vor ihrem Abflug nach Stockholm (mit der Airline SAS), um ihren Winterurlaub in Tirol perfekt abzuschließen. Die persönliche Begrüßung ließen sich Patrick Dierich, stellvertretender Flughafendirektor, und Dominik Abolis, Leiter Passenger Services, nicht nehmen.

„Das ist Entspannung pur vor einer Flugreise. Noch einmal die Tiroler Bergkulisse in dieser wunderschönen Location zu genießen, bevor es nach Hause geht, verlängert das Urlaubsgefühl. Wir kommen ganz bestimmt wieder“, schwärmte Alexandras Familie.

Den Wunsch, eine Vielfliegerlounge am Flughafen zu realisieren, gab es schon lange. Im Jahr 2017 konnte dieser Wunsch schließlich zusammen mit der mehrfach ausgezeichneten Tiroler Innenarchitektin Nina Mair umgesetzt werden. Die mehr als 250 m² große Lounge besticht durch hochwertiges Design, stillvolles Ambiente und das zentrale Thema der alpin-

urbanen Verbundenheit, das sich in dem atemberaubenden Panoramablick und den kontrastreich verwendeten Materialien widerspiegelt.

Der Erfolg gibt dem Konzept recht. Die Gäste – ob beim erstmaligen Besuch oder als Stammgäste – zeigen sich begeistert vom Ambiente und dem gebotenen Service. „Durchatmen und entspannen“ könnte man durchaus als Leitspruch der Tyrol Business Lounge bezeichnen.

Der stellvertretende Flughafendirektor Patrick Dierich zeigt sich auch mehr als vier Jahre nach der Eröffnung begeistert: „Wir sind nach wie vor stolz und glücklich über die Umsetzung der Tyrol Lounge bei uns am Flughafen. Nina Mair ist bei diesem Projekt ein innenarchitektonisches Juwel gelungen, das zu Recht als einzigartig beschrieben werden kann. Ich kenne keine vergleichbare Vielfliegerlounge.“

Entsprechend gerne wird sie von den Gästen besucht – von Vielfliegern, Geschäftsreisenden und Urlaubern gleichermaßen.



Dominik Abolis (Leitung Passenger Services), Familie W., Patrick Dierich (stv. Flughafendirektor)

DAS JAHR 1981 – ERSTMALS EINE JAHRESBILANZ VON 100.000 PASSAGIEREN AM FLUGHAFEN INNSBRUCK

von Tanja Chraust



1981 konnte der Flughafen Innsbruck zum ersten Mal seit seinem Bestehen die magische Grenze von 100.000 Passagieren in einem Jahr erreichen. Dazu trugen in den Wintermonaten die Incoming-Charterflüge der Maersk Air (Boeing 737-200), sowie der Linjeflyg (Fokker F-28-4000 Fellowship) und TEA (Boeing 737-200) bei. *Archiv: Jakob Ringler, Innsbruck*

Während der Flughafen Innsbruck für das Jahr 2019 eine stolze Bilanz von 1.144.471 Passagieren (Linie: 944.313/Charter: 200.158), was gegenüber 2018 einem Plus von 2,2 % entspricht, präsentieren konnte, sind die Jahre 2020 und 2021 auf Grund der Corona-Pandemie von einem starkem Einbruch im weltweiten Flugverkehr gekennzeichnet. Eine Entwicklung von der auch das Innsbrucker Fluggeschehen nicht verschont blieb. Dabei betrug der Rückgang im Jahr 2020 wegen der von Jänner bis Anfang März 2020 noch ausgezeichnet verlaufenen Wintersaison mit 487.437 Fluggästen (Linie: 384.577/Charter: 102.860) nur - 57,41 % gegenüber 2019. Da es jedoch 2021 Corona bedingt nicht zu dem erhofften Aufschwung für die Luftfahrt kam und auch der Flughafen wegen der Generalsanierung der Flughafenpiste vom 20. September – 18. Oktober 2021 gesperrt war, reduzierte sich die Zahl der beförderten Personen erneut massiv und betrug für 2021 nur insgesamt 125.495 (Linie: 92.294/Charter: 33.201 = rund - 74 % im Vergleich zu 2020 und rund - 89 % gegenüber 2019). Wirft man jedoch einen Blick auf die erfolgreiche Entwicklung des lokalen Flugbetriebs in den letzten Jahrzehnten vor Ausbruch der Pandemie, dann muss man bis auf das Jahr 1981 zurückgehen. Damals waren zum ersten Mal seit dem Bestehen eines Flughafens in der Tiroler Landeshauptstadt über 100.000 Passagiere in einem Jahr (1981: 112.404) abgefertigt worden, was man nach einer längeren Krisenphase als großen Erfolg gewertet hatte. Die Grenze von 200.000 Fluggästen konnte bereits 8 Jahre später im Jahr 1989 überschritten werden. Betrachtet man das Fluggastaufkommen für den Zeitraum zwi-

schen 1981 und 2020, so zeigt sich bis vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie ein kontinuierlicher – abgesehen von kleineren Konjunkturschwankungen – Aufwärtstrend, welcher Corona bedingt im März 2020 abrupt gestoppt wurde.

Jahr	Passagiere	Jahr	Passagiere
1981	112.404	2004	728.128
1982	117.130	2010	1.033.512
1983	125.534	2018	1.119.347
1989	226.685	2019	1.144.471
1997	534.262	2020	487.437
		2021	125.495

DER WEG INS JAHR 1981

Die in der zweiten Hälfte der 1950er Jahre von den US-Flugzeugherstellern Boeing und McDonnell Douglas eingeleitete Umstellung der Luftfahrzeugtechnik von Propeller- zu Düsenverkehrsflugzeugen führte dazu, dass ab den 1960er Jahren die wichtigsten Fluggesellschaften schrittweise auf diese neue Technik umrüsteten. Da damals der Flughafen Innsbruck nicht über eine für die Innsbrucker Gegebenheiten angepasste technische Anflughilfe verfügte, war er nach wie vor nur als Sichtflughafen zugelassen. Das hatte gravierende Auswirkungen für die erst am 24. April 1965 offiziell in Betrieb gegangene neue Flughafenanlage an der Südseite der bestehenden Start-/Landepiste. Mit der Einstellung des Flugbetriebs von British Eagle International Airlines (6. November 1968) und der Streichung

der Innsbruck-Kurse durch Swissair und Austrian Airlines (31. Oktober 1969) stürzte das lokale Fluggeschehen (Passagieraufkommen 1969: 22.086 - 1970: 3.715/1974: 515) in eine jahrelange und sehr schwere Krise. Erst nach der offiziellen Inbetriebnahme eines speziellen Anflugverfahrens am 29. Jänner 1976 konnte man schrittweise wieder wichtige Airliner mit ihren Düsenflugzeugen für den Innsbrucker Flughafen gewinnen und mit insgesamt 3.250 beförderten Personen im Jahr 1976 einen bescheidenen Optimismus an den Tag legen. Der deutliche Anstieg im Charterflugverkehr 1979 ermöglichte eine Jahresbilanz von immerhin 10.981 Fluggästen und brachte die lang ersehnte Wende, die zu einer Erfolgsära – abgesehen von kleineren Wirtschaftseinbrüchen – bis anfangs März 2020 führte. Bereits das Jahr 1981 hatte mit 112.404 Passagieren zum ersten Mal seit dem Bestehen eines Flughafens in der Tiroler Landeshauptstadt die Überschreitung der Marke von mehr als 100.000 abgefertigten Personen in einem Jahr gebracht. Dieser beachtliche Aufschwung ist mit einem starken Anstieg sowohl im Linien- (76.646 abgefertigte Fluggäste = + rund 92 % gegenüber 1980) als auch im Charterflugbetrieb (35.758 abgefertigte Personen = + rund 68 % gegenüber 1980) zu erklären.

DAS ERFOLGSJAHR 1981

Bei einer genaueren Betrachtung des Jahres 1981 ergibt sich für den Flughafen Innsbruck folgendes Bild:

LINIENFLUGVERKEHR

Für diese Aufwärtsentwicklung war der Linienflugverkehr, welcher vor allem vom Home-Carrier Tyrolean Airways und auch von der schweizerischen Fluggesellschaft Crossair getragen wurde, von entscheidender Bedeutung.

OUTGOING



Die erste viermotorige Dash7 (Kennzeichen: OE-HLS Name: Stadt Innsbruck) war der Stolz von Tyrolean Airways, die auf Grund ihres geringen Lärmpegels auch den Spitznamen „Flüsterurbo“ trug.

Archiv: Jakob Ringler, Innsbruck

Tyrolean Airways

Das in Innsbruck ansässige Flugunternehmen Tyrolean Airways geht zurück auf die schon 1958 von Dr. Max Schuh und Dr. Anneliese Schuh-Proxauf gegründete Bedarfsfluggesellschaft Aircraft Innsbruck, welche mit 1. Jänner 1978 an Gernot Langes-Swarovski und Christian Schwemberger-Swarovski verkauft wurde. Im Mai 1978 übernahm Mag. Jakob Ringler die Geschäftsführung und engagierte sich intensiv für den Aufbau eines von Innsbruck ausgehenden Streckennetzes. Aus diesem Grund entschied man sich Mitte 1979 nicht nur auf die international zugkräftigere Namensänderung "Tyrolean Airways", sondern startete schon am 1. April 1980 mit jeweils zwei täglichen Kursen von Innsbruck ausgehend nach Wien und Zürich. Zwar wurde im darauffolgenden Jahr der Kurs nach Zürich auf einen reduziert, aber dafür kam mit 11. Mai 1981 nicht nur die Einführung einer zusätzlichen Mittagsverbindung nach Wien, sondern auch die neue Strecke Innsbruck–Frankfurt–Innsbruck (10 x/Woche) hinzu. Damit verfügte der Innsbrucker Flughafen 1981 nicht nur über drei wichtige internationalen Anschlüsse, sondern das verbesserte Flugangebot schlug sich auch in einem markanten Anstieg im Passagieraufkommen (1980: 33.908 – 1981: 67.781 davon Innsbruck–Wien–Innsbruck: 46.961 [1980: 25.552], Innsbruck–Zürich–Innsbruck 13.780 [1980: 8.356] und Innsbruck–Frankfurt–Innsbruck 7.040 [ab 11.5.1981]) nieder.



Das mit 1. April 1980 bestehende Streckennetz von Tyrolean Airways umfasste neben Innsbruck–Wien auch Innsbruck–Zürich und ab dem 11. Mai 1981 kam noch die Verbindung Innsbruck–Frankfurt mit folgenden Flugpreisen hinzu:

Innsbruck–Wien:	S 1.350,-- (= € 98,11)
Innsbruck–Zürich:	S 1.340,-- (= € 97,38)
Innsbruck–Frankfurt:	S 1.920,-- (= € 139,53)

Privatarchiv: T. Chraust – Innsbrucker Stadtzeitung, Nr. 6/1981, 10

Stand 1980 dafür nur das neu angeschaffte viermotorige Turboprop-Regionalflugzeug der Type Dash7, welches am 9. April 1980 von Luise Lugger, der Frau des Innsbrucker Bürgermeisters Dr. Alois Lugger, auf den Namen „Stadt Innsbruck“ (Kennzeichen: OE-HLS) getauft wurde, zur Verfügung, erforderte der Streckenausbau von 1981 die Übernahme einer weiteren Dash7. Diese erhielt am 9. Juni 1981 den Namen „Stadt Wien“ (Kennzeichen: OE-HLT - Taufpatin: Wiener Vizebürgermeisterin Gertrude Fröhlich-Sandner).



Mit dem Ausbau des Flugangebots erhielten die Tyrolean Airways, welche als Hauptsäule des Innsbrucker Flugbetriebs fungierten, im Laufe des Jahres 1981 eine weitere Dash7-Maschine (Registrierung: OE-HLT – Name: Stadt Wien).
Archiv: Jakob Ringler, Innsbruck

Bereits am 30. November 1981 konnte der Home-Carrier, der schon mit Jahresbeginn 1981 auch über ein eigenes Büro in Wien am Opernring 1 verfügte, die stolze Bilanz von 100.000 beförderten Passagieren seit Aufnahme des Tyrolean-Flugbetriebs (1. April 1980) vorweisen und war damit der Hauptträger des Innsbrucker Flughafenbetriebs.

INCOMING

Crossair

Neben den Tyrolean Airways zählte auch der Schweizer Airliner Crossair zu den Stützen im Linienflugverkehr am Innsbrucker Flughafen. Das am 14. Februar 1975 unter der Bezeichnung Business Flyers Basel AG für Lufttaxiflüge gegründete Flugunternehmen trat im November 1978 zur geplanten Durchführung von Regionalflugdiensten unter dem neuen Namen Crossair auf. Mit 2. Juli 1979 wurde neben den Verbindungen nach Nürnberg und Klagenfurt auch der Flughafen Innsbruck in das Liniennetz eingebunden, wobei auf der vorgesehenen Strecke Zürich–Innsbruck–Zürich das zweimotorige Flugzeug der Type Fairchild Metroliner II zum Einsatz kam. Diese Kursführung wurde auch 1980 und 1981 fortgesetzt, wobei man sich 1981 auch des Modells Fairchild Metroliner III bediente und imhinhin 6.580 Personen (1979: 1.417 und 1980: 5.291) beförderte.



Die Crossair war nach den Krisenjahren die erste Fluggesellschaft, die den Innsbrucker Flughafen in ihr Streckennetz aufnahm (2. Juli 1979) und stellte die zweite Stütze im Linienflugdienst dar. Auf der Verbindung Zürich–Innsbruck–Zürich wurde hauptsächlich der zweimotorige Fairchild Metroliner II (hier mit der Registrierung HB-LLB) eingesetzt.

Foto: Alexander Krenkel – Privataarchiv: T. Chraust, Innsbruck

CHARTERFLUGVERKEHR

Neben einem markanten Aufwärtstrend im Linienflugverkehr, der die Hauptsäule des lokalen Flugeschehens darstellte, war 1981 auch der Charterflugbetrieb von einer beachtlichen Steigerung geprägt. Im Gegensatz zum Linienflugverkehr, der nur von Tyrolean Airways und Crossair getragen wurde, waren im Charterflugbereich hingegen mehrere Fluggesellschaften – angeführt von Maersk Air und Linjeflyg – beteiligt.



Die Schifflüge aus Skandinavien zählten zu den Hauptträgern im Winter-Charterflugeschehen. Während die schwedische Fluggesellschaft Linjeflyg (links u. rechts: Fokker F-28-4000 Fellowship) bei den durchgeführten Flügen die Nase vorne hatte, war es die Maersk Air (Mitte: Boeing 737-200) hingegen bei den Passagierzahlen.

Archiv: Jakob Ringler, Innsbruck

INCOMING

Maersk Air

Bei der Maersk Air handelte es sich um eine dänische Fluggesellschaft, welche 1959 von der Reederei A.P. Moeller (= Eigentümer der weltweit agierenden Schifffahrtlinie Maersk Linie) als Charterflugunternehmen ins Leben gerufen wurde. Die Einbindung der Tiroler Landeshauptstadt in das Flugprogramm der Maersk Air erfolgte am 21. Dezember 1978 mit der Strecke Oslo–Innsbruck–Oslo, welche auch 1979 in den Monaten Jänner – März weitergeführt und im Dezember für die Wintersaison 1979/1980 wieder aufgenommen wurde. Bereits 1980 wurden die Innsbruck-Flüge in den Wintermonaten um die Verbindungen Kopenhagen–Innsbruck–Kopenhagen, Göteborg–Innsbruck–Göteborg und Stockholm–Innsbruck–Stockholm (Flüge: 102/Passagiere: 10.890) erweitert.



Die in einem markanten Blauton lackierten Flugzeuge (Boeing 737-200) der Maersk Air prägten in den Wintermonaten 1981 das Vorfeld des lokalen Flughafens.

Foto: Elmar Krenkel – Privataarchiv: T. Chraust, Innsbruck

Dieses Flugangebot fand seine Fortsetzung auch 1981, wobei in diesem Jahr insgesamt 110 Flüge mit 12.175 abgefertigten Passagieren absolviert wurden. Somit dominierte die Maersk Air im Charterflugbetrieb bei den Passagierzahlen, wobei die Flüge aus Stockholm und Göteborg den Löwenanteil darstellten. Zudem war die markante Blaulackierung der eingesetzten Boeing 737-200-Maschinen auf dem Vorfeld des Innsbrucker Flughafens prägend.

Linjeflyg

Im Gegensatz zur Maersk Air war der schwedische Airliner Linjeflyg, welcher am 2. April 1957 von den schwedischen Fluggesellschaften Airtaco, sowie SAS und den Zeitungsverlagen Dagens Nyheter, Aftonbladet und Pressbyron auf die Beine gestellt wurde, schon im April 1978 von Wien kommend zum ersten Mal in Innsbruck eingetroffen. Bei diesem Charterflug wurde mit dem zweistrahligen Düsenverkehrsflugzeug der Type Fokker F-28-4000 Fellowship auf dem Rückflug nach Jönköping ein Zwischenstopp in der Tiroler Landeshauptstadt eingelegt. Zwei Jahre später nahm Linjeflyg ihre Schifflüge nach Innsbruck auf und bediente dabei die Strecken Göte-

borg–Innsbruck–Göteborg, Jönköping–Innsbruck–Jönköping, Malmö–Innsbruck–Malmö, Stockholm–Innsbruck–Stockholm und Västerås–Innsbruck–Västerås. Dabei wurden im Rahmen von 34 Flügen insgesamt 2.079 Personen mit den Fokker F-28-4000-Maschinen befördert. Im Gegensatz zu 1980 fehlte 1981 zwar die Verbindung Jönköping–Innsbruck–Jönköping, aber in diesem Jahr wurden auf den weiter bestehenden Strecken insgesamt 174 Flüge mit den Flugzeugen der Type Fokker F-28-4000 Fellowship durchgeführt und dabei lag das Passagieraufkommen bei 11.622. Dies stellte einen beachtlichen Anstieg gegenüber 1980 dar, wobei das Hauptkontingent auf die Einzugsgebiete von Stockholm, Malmö und Västerås zurückgeht. Zusammen mit der Maersk Air trugen auch die Linjeflyg entscheidend dazu bei, dass der Flughafen Innsbruck mit seiner seit 1976 bestehenden technischen Anflughilfe seine Tauglichkeit für Düsenverkehrsflugzeuge deutlich unter Beweis stellen konnte, denn die beiden Airliner hatten 1981 insgesamt 284 Winter-Charterflüge aus Skandinavien abgewickelt und dabei insgesamt 23.797 Personen sicher befördert. Das weckte im Laufe der nächsten Jahre das Interesse von weiteren Fluggesellschaften, welche die Tiroler Landeshauptstadt in ihr Flugprogramm aufnahmen.



Das zweistrahlige Kurzstrecken-Verkehrsflugzeug der Type Fokker F-28-4000 Fellowship (hier drei Maschinen), welches von dem Airliner Linjeflyg bei den Innsbruck-Flügen eingesetzt wurde, wies nur 85 Sitzplätze auf, während diese bei den Boeing 737-200-Maschinen der Maersk Air immerhin bei 125 lag.

Foto: Alexander Krenkel – Privataarchiv: T. Chraust, Innsbruck

Neben dem skandinavischen Raum war 1981 vor allem der westeuropäische Einzugsbereich ein wesentlicher Träger im lokalen Charterflugeschehen.

Trans European Airways

Die im Oktober 1970 gegründete belgische Fluggesellschaft Trans European Airways (= TEA), welche schon im Juli und August 1978 die ersten Sommer-Charterflüge Brüssel–Innsbruck–Brüssel unternommen hatte, führte 1981 sowohl im Winter als auch im Sommer Charterflüge von Brüssel kom-

mend nach Innsbruck durch. Auf den insgesamt 48 absolvierten Flügen mit der Boeing 737-200 wurden immerhin 6.093 Personen transportiert, was den Hauptanteil der Charterflüge aus Westeuropa darstellte.



Neben dem dominierenden skandinavischen Einzugsgebiet (hier nebeneinander zwei F-28-4000 Fellowship der Linjeflyg und links bzw. rechts davon zwei Boeing 737-200 der Maersk Air) spielte 1981 auch der Raum Westeuropa (Vordergrund: Boeing 737-200 der TEA) für den lokalen Charterflugbetrieb eine nicht unerhebliche Rolle.

Archiv: Jakob Ringler, Innsbruck



Im Gegensatz zur Maersk Air und Linjeflyg führte die belgische Fluggesellschaft TEA ihren Charterkurs Brüssel–Innsbruck–Brüssel nicht nur im Winter, sondern auch im Sommer mit den Boeing 737-200-Maschinen durch.

Archiv: Jakob Ringler, Innsbruck

Sobelair

Während die Fluggesellschaft TEA bereits 1978 auf dem Innsbrucker Flughafen vertreten war, folgte der belgischer Airliner Sobelair erst in der Sommersaison 1979 und bediente ebenfalls die Strecke Brüssel–Innsbruck–Brüssel. Dieses Flugunternehmen wurde am 30. Juli 1946 für Bedarfsflüge in Belgisch-Kongo und innerhalb Afrikas gegründet und bereits 1948 hatte die belgische Fluggesellschaft Sabena (Gründung: 23. Mai 1923) die Mehrheit der Anteile von Sobelair übernommen. Nach der Unabhängigkeit des Kongo (1960) wurde der Flugbetrieb von Sobelair 1962 in Afrika eingestellt und der Hauptsitz von Sobelair nach Brüssel verlegt. Dort war Sobelair für die Durchführung der Charterflüge von Sabena zuständig und 1981 wurden von Sobelair im Rahmen von 20 Innsbruck-Flügen vor allem im Sommer und vereinzelt auch im Winter insgesamt 1.671 Per-

sonen mit Maschinen der Type Boeing 737-200 befördert. Im Vergleich zum nordeuropäischen Einzugsgebiet beschränkte sich jener aus Westeuropa (TEA und Sobelair) lediglich auf 68 Flüge mit 6.270 Passagieren und unterstreicht die Dominanz der Charterkurse aus Nordeuropa (= 284 mit 23.797 Fluggästen) am Innsbrucker Flughafen.



Die Sobelair legte 1981 mit ihren Charterflügen Brüssel–Innsbruck–Brüssel ihren Schwerpunkt auf Sommerflüge, wofür die Boeing 737-200 zum Einsatz kam.

Archiv: Jakob Ringler, Innsbruck

Zusätzlich zu diesen beiden wichtigen Einzugsregionen gab es noch kleinere Incoming-Charteraufkommen:

Lauda Air

Die im April 1979 vom früheren sehr erfolgreichen österreichischen Formel-1-Rennfahrer Niki Lauda ins Leben gerufene österreichische Charterfluggesellschaft Lauda Air, welche am 24. Mai 1979 den Flugbetrieb mit zwei Flugzeugen der Type Fokker F-27-100 Friendship aufnahm, führte 1981 mit diesen Maschinen insgesamt 10 Flüge auf der Strecke Wien–Innsbruck–Wien mit 274 Passagieren durch.



Die erst junge österreichische Charterfluggesellschaft Lauda Air setzte auf den Wien–Innsbruck–Wien-Flügen die zweimotorige Fokker F-27-100 Friendship ein.

Foto: Alexander Krenkel – Privatarchiv: T. Chraust, Innsbruck

Crossair

1981 wickelte die Crossair zusätzlich zu ihrer Linienflugverbindung Zürich–Innsbruck–Zürich 4 Charterflüge auf dieser Strecke mit insgesamt 69 Fluggästen ab. Dabei stand wie beim Linienflugbetrieb das zweimotorige Fluggerät der Type Fairchild Metroliner II in Verwendung.

Aerocenter

Zu einem Kurzaufenthalt von der schwedischen Stadt Växjö kommend traf am 11. Juli 1981 auch die zweimotorige Fairchild F-27 (= Lizenzfertigung der Fokker F-27 von Fairchild für den nordamerikanischen Markt) mit der Registrierung SE-IGZ von der schwedischen Fluggesellschaft Aerocenter am Innsbrucker Flughafen ein. Der Rückflug erfolgte bereits am nächsten Tag und bei diesen beiden Flügen wurden insgesamt 81 Fluggäste befördert.

Austrian Air Services

Ebenfalls nur zu einer Stippvisite präsentierte sich am 31. Juli 1981 die zweimotorige Swearingen Metro II der Austrian Air Services von Klagenfurt kommend am Innsbrucker Flughafen. Dieses Flugunternehmen war am 4. Februar 1980 zum Wiederaufbau eines österreichischen Binnenflugverkehrs von den Flughafenbetriebsgesellschaften Wien, Klagenfurt, Graz, Linz und Salzburg (Anteil: 74 %) und unter der Beteiligung von Austrian Airlines (Anteil: 26 %) gegründet worden. Noch am selben Tag kehrte die Maschine mit dem Kennzeichen OE-LSC in die Kärntner Landeshauptstadt zurück. Bei den beiden Flügen wurden insgesamt 29 Personen transportiert.

Der überwiegende Teil des Charterflugverkehrs wurde 1981 von Incoming-Flügen, die gegenüber 1980 eine deutliche Steigerung erzielten, getragen. Doch der allgemeine Aufwärtstrend im lokalen Fluggeschehen spiegelte sich zwar in einem geringeren Ausmaß auch im Outgoing-Charterflugbetrieb wider.

OUTGOING

Tyrolean Airways

Auch in dieses Segment stiegen die Tyrolean Airways ein und führten Charter- (z. B. nach Lourdes, Odense, Tito, Graz und Le Bourget – 38 Flüge/1.387 Fluggäste), sowie Messe – nach Hannover (25 Flüge/191 Passagiere) und Rundflüge (30 Flüge/1.430 Personen) durch. Mit Ausnahme der Messeflüge nach Hannover, welche mit der zweistrahligen Cessna Citation 500 (Kennzeichen: OE-FAU) erfolgten, war ansonsten die Dash7 in Verwendung.

HW Air

Die schon in der Sommersaison 1979 eingeführten und von Innsbruck ausgehenden Elba-Kurse fanden auch ihre Fortsetzung sowohl 1980 als auch 1981. Das für das Innsbrucker Reisebüro Tyrolair tätige deutsche Flugunternehmen Hössl &

Winkler GmbH HW Air setzte dabei ihr zweimotoriges und für 10 Sitzplätze ausgerichtete Kleinflugzeug der Type Cessna 404 Titan ein. Bei den insgesamt 62 Flügen wurden insgesamt 280 Passagiere befördert.

Nordavia

Ab 1981 bot auch das Innsbrucker Reisebüro Hueber Charterkurse auf die kleine Mittelmeerinsel Elba an. Die Durchführung dieser Süd-Verbindung Innsbruck–Elba–Innsbruck lag jedoch in den Händen der 1976 gegründeten deutschen Fluggesellschaft Nordavia Flug GmbH., welche dafür das zweimotorige Kleinflugzeug der Type Beech 90 King Air verwendete. Der Flugpreis betrug für hin und zurück ÖS 3.900,-- (= € 283,42) und das Passagieraufkommen lag bei den 44 Flügen bei 251.

Inex Adria Airways



Die Outgoing-Charterflüge der Inex Adria Airways mit den DC-9-Flugzeugen erfolgte im Auftrag des Innsbrucker Reisebüros Tyrolair.

Foto: Elmar Krenkel – Privatarchiv: T. Chraust, Innsbruck

Ebenso wickelte das jugoslawische Flugunternehmen Inex Adria Airways (Gründung: März 1961 unter dem Namen Adria Airways – 1968: Umbenennung auf Inex Adria Airways) im Auftrag des Reisebüros Tyrolair Flüge von Innsbruck nach Athen, Rhodos, Sarajevo und Istanbul mit der zweistrahligen DC-9 ab. Dabei wurden auf den jeweils 4 Flügen pro Flugziel insgesamt 910 Personen befördert.

Condor

Die Wurzeln der Condor gehen einerseits auf die 1955 gegründete Deutsche Flugdienst GmbH und andererseits auf die 1957 vom Oetker-Konzern ins Leben gerufenen Condor Luftreederei GmbH zurück. Beide Flugunternehmungen wurden von der Lufthansa übernommen und 1961 unter dem Namen Condor fusioniert. Am 29. April 1981 führte die Fluggesellschaft Condor einen Einzelcharterflug von Innsbruck nach Hamburg

durch, um Fußballfans zum Fußball-Freundschaftsspiel BRD – Österreich in die Hansestadt zu fliegen. Dabei wurde eine dreistrahlige Boeing 727-30 eingesetzt, was für das lokale Fluggelände eine Sensation darstellte, denn zum ersten Mal landete dieser Flugzeugtyp in Innsbruck. Der Rückflug erfolgte schon am darauffolgenden Tag und diese Flugmöglichkeit wurde von insgesamt 261 Personen in Anspruch genommen.



Eine fliegerische Besonderheit stellte die Erstlandung einer dreistrahligen Boeing 727-30 am Innsbrucker Flughafen dar. Das Lufthansa-Emblem am Leitwerk der Maschine verdeutlicht die damalige Zugehörigkeit der Fluggesellschaft zur Lufthansa.

Foto: Alexander Krenkel – Privatarchiv: T. Chraust, Innsbruck

Montana Flugbetrieb GmbH

Während das Charterfluggeschehen insgesamt eine sehr positive Entwicklung aufwies, musste man jedoch im Juli 1981 vom Konkurs dieses Flugunternehmens erfahren. Seit 1977 hatte dieser Airliner, welcher 1975 vom österreichischen Flugkapitän Hans Stöckl gegründet worden war, den Plan verfolgt, Charterflüge mit einer Boeing 707 auf der Strecke Innsbruck–Wien–New York durchzuführen. Der erste derartige Flug sollte am 21. Juni 1981 erfolgen, wurde aber dann kurzfristig verschoben und schließlich musste die Montana Flugbetrieb GmbH auf Grund von finanziellen Schwierigkeiten den Flugbetrieb mit Juli 1981 einstellen. Somit kam es nie zur Umsetzung dieses außergewöhnlichen Vorhabens, obwohl die Testflüge mit der vierstrahligen Boeing 707-138B am 5. März 1977 erfolgreich am Flughafen Innsbruck verlaufen waren.

AMBULANZFLÜGE

Das verstärkte Tourismusaufkommen und vor allem der Aufwärtstrend bei den Schifflügen führte 1981 auch zu einer Steigerung bei den Ambulanzflügen und zahlreiche Ambulanz-Flugunternehmungen (z. B. Abelag Aviation, Air Charter Austria, Air Entreprise, Air Select, Lead Air Jet Service, Minitrans, MTM Aviation, Uni-Jet und VIP Air) steuerten mit ihren Flugzeugen den Innsbrucker Flughafen an.

Tyrolean Airways



Die für den „Gipsbomber-Transport“ bereitstehende und umfunktionierte Dash 7 „Stadt Innsbruck“ mit dem Kennzeichen OE-HLS auf dem Vorfeld des Innsbrucker Flughafens. Archiv: Jakob Ringler, Innsbruck

Auch diese Sparte bedienten die Tyrolean Airways zusätzlich zum Linien- und Charterflugbetrieb und für die Durchführung von Kleintransporten standen anfangs dafür die beiden zweistrahligen Kleinjets der Type Cessna Citation 500 (Registrierung: OE-FAU) und Cessna Citation II (Registrierung: OE-GAU) zur Verfügung. Diese stammten noch aus dem Bestand der 1958 gegründeten Aircraft Innsbruck, welche am 5. Juli 1976 mit der zweistrahligen Cessna Citation 500 (Registrierung: OE-FAU) ihren ersten Ambulanzflug durchgeführt hatte. Obwohl 1979 der Firmenname auf "Tyrolean Airways" abgeändert wurde, besaßen die beiden Fluggeräte noch die Farbgestaltung der Aircraft Innsbruck. Doch mit der am 20. Juli 1981 neu übernommenen zweistrahligen Cessna Citation II (Kennzeichen: OE-GLS) in der Tyrolean-Bemalung wurden die beiden Maschinen aus der Aircraft-Ära im Laufe der zweiten Jahreshälfte verkauft. Aber das Ambulanz-Fluggeschäft von Tyrolean Airways beschränkte sich nicht nur auf Kleintransporte, sondern für größere Sammeltransporte, wie z.B. nach Amsterdam wurden kurzfristig die Dash 7-Flugzeuge entsprechend für derartige Ambulanzflüge umgerüstet.

Martinair

Jeweils in den Wintermonaten war die niederländische Fluggesellschaft Martinair, welche am 24. Mai 1958 vom niederländischen Geschäftsmann Martin Schröder unter der Bezeichnung Martin's Air Charter gegründet worden war und 1967 auf Grund der Beteiligung von KLM und der Royal Nedlloyd Group den Namen Martinair Holland erhielt, immer wieder am Flughafen Innsbruck präsent, um verletzte Schiurlauber von Innsbruck nach Amsterdam zu bringen. Die auch als "Gipsbomberflüge" bezeichneten Sammelbeförderungen wurden mit den zweistrahligen DC-9-Maschinen abgewickelt und diese bequeme Heimreise nutzten 1981 insgesamt 910 Passagiere.



Die zweistrahlige DC-9-32 der Martinair (Registrierung: PH-MAX) steht bereit für den Rücktransport von niederländischen Schiurlaubern nach Amsterdam.

Foto: Alexander Krenkel – Privatarchiv: T. Chraust, Innsbruck

EXECUTIVE SERVICE

Mit zunehmendem Wohlstand gewannen auch die Taxiflüge an Bedeutung und darüber hinaus trafen auch häufiger Flugreisende mit ihrem eigenen Privatflugzeug in Innsbruck ein. Dieser Umstand spiegelte sich ebenfalls in einem gesteigerten Verkehrsaufkommen in diesem Segment wider.

Tyrolean Airways



Die beiden zweistrahligen Kleinjets der Typen Cessna 500 (links – Kennzeichen: OE-FAU) und Cessna Citation II (rechts – Kennzeichen: OE-GAU) von Tyrolean Airways. Da diese aus dem Bestand der Aircraft Innsbruck waren, traten diese noch in der Bemalung der Aircraft Innsbruck auf.

Archiv: Jakob Ringler, Innsbruck

Auch dieses Service boten die Tyrolean Airways an und dafür standen anfangs ebenfalls die beiden zweistrahligen Kleinjets der Typen Cessna 500 und Cessna Citation II (Kennzeichen:



Im Juli 1981 stand für Taxi- und Ambulanzflüge neu das zweistrahlige Kleinjet-Flugzeug der Type Cessna Citation II mit dem Kennzeichen OE-GLS in Verwendung.

Archiv: Jakob Ringler, Innsbruck

OE-FAU und OE-GAU - Lackierung Aircraft Innsbruck) im Einsatz. Doch mit der Übernahme der neuen Cessna Citation II (Kennzeichen: OE-GLS – Tyrolean-Bemalung) im Juli 1981 trennte man sich im Laufe der zweiten Jahreshälfte 1981 von den beiden bisherigen verwendeten Maschinen.

Niarchos

Unter den ankommenden Privatflugzeugen fiel immer wieder eine Maschine ganz besonders auf, und zwar die zweistrahlige Boeing 737-259 mit dem Kennzeichen VR-BEG. Dieses große Privat-Düsenverkehrsflugzeug gehörte dem griechischen Großreeders Stavros Niarchos (1909 – 1996), der aus medizinischen Gründen auch 1981 mehrmals mit seinem beeindruckenden Fluggerät am Innsbrucker Flughafen landete.



Das Privatflugzeug, die Boeing 737-259 mit dem Kennzeichen VR-BEG, des griechischen Großreeders Stavros Niarchos weckte stets das Interesse am Flughafen Innsbruck. Archiv: Jakob Ringler, Innsbruck

HUBSCHRAUBERTRANSPORTE

Tyrolean Airways

Auch in dieser Sparte war der Home-Carrier erfolgreich tätig und 1981 wurde neben einem Hubschrauber der Type Aérospatiale AS 355F-1 „Twin Ecureuil“ (Registrierung: OE-FXA) auch am 8. August 1981 der Transporthubschrauber der Type Aérospatiale AS-332C „Super Puma“ (Kennzeichen: OE-GXB) mit der Tyrolean-Bemalung übernommen.



Der Tyrolean Airways-Hubschrauber der Type Aérospatiale AS 355F-1 „Twin Ecureuil“ mit der Registrierung OE-FXA im Einsatz für Bauarbeiten im Gebirge.



Der Stolz der Tyrolean-Hubschrauberflotte, der Transporthubschrauber der Type Aérospatiale AS-332C „Super Puma“ (Kennzeichen: OE-GXB).

Archiv (beide Fotos): Jakob Ringler, Innsbruck



Die beiden Hubschrauber der Type Sud-Aviation SA-315B „Lama“ mit den Registrierungen (OE-EXU und OE-EXD) auf dem Stützpunkt in St. Anton am Arlberg.

Archiv: Jakob Ringler, Innsbruck



Zur Hubschrauberflotte von Tyrolean Airways zählte auch der Schwerlasten-Hubschrauber der Type Agusta Bell 205A1 (Kennzeichen: OE-EXZ).

Archiv: Armin Stotter, Thaur

Beim Letzteren, der das Aushängeschild der Hubschrauberflotte war, handelte es sich um den größten zivilen Hubschrauber Europas, der vor allem bei alpinen Bauvorhaben (z. B. für die Errichtung von Seilbahnen, Liftanlagen, Kraftwerken und Lawinverbauungen) vorgesehen war. Zusätzlich verfügten die Tyrolean Airways noch aus dem Bestand der Aircraft Innsbruck über drei Hubschrauber der Type Sud-Aviation SA-315B „Lama“ (Registrierung: OE-EXU, OE-EXV und OE-EXD) und über einen Schwerlasten-Hubschrauber der Type Agusta Bell 205A1 (Kennzeichen: OE-EXZ). Dabei erstreckte sich das Einsatzfeld der Tyrolean Airways-Hubschrauberflotte von Film- über Foto-, Heli-Skiing-, Rettungs- und Lastenflügen.

ÖSTERREICHISCHES BUNDESHEER

Im Laufe des Jahres 1981 kam es auch immer wieder zu Landungen von Maschinen des Österreichischen Bundesheeres

am heimischen Flughafengelände. Darunter befanden sich die Transport-Hubschrauber der Type Agusta Bell 212 mit den Kennzeichen 5D-HV und 5D-HP und die Transport-Flugzeuge der Type Short SC-7 „Skyvan“ SRS 3M mit der Registrierung 5S-TA und 5S-TB.



Der Schulterdecker (Short SC-7 „Skyvan“ SRS 3M - 5S-TB) weist einen quadratischen Rumpffquerschnitt mit Heckrampe und große Tragflächen auf.

Archiv: Jakob Ringler, Innsbruck

FLUGEINSATZSTELLE INNSBRUCK

1981 konnte die damals auf der Nordseite des Flughafengeländes befindliche Flugeinsatzstelle Innsbruck des Bundesministeriums für Inneres (heutige Bezeichnung: Flugpolizei – Standort: ÖAMTC-Flugrettungszentrum West) nicht nur am 31. Juli auf den 1.000. Rettungseinsatz, sondern gegen Jahresende auch auf ihr 25jähriges Bestehen verweisen. Allein in diesem Vierteljahrhundert konnten fast 7.000 Verunglückte durch die am 22. November 1956 neu geschaffene Einrichtung „Rettung aus der Luft“ geborgen werden, die untrennbar mit den Namen Eduard Bodem und Johann Neumayr verbunden ist. Während anfangs dafür das einmotorige Flächenflugzeug der Type Piper PA 18 Super Cub im Einsatz stand, kam 1971 der erste Hubschrauber hinzu.

VERBESSERUNGSMASSNAHMEN

1981 wurden seitens des Flughafenbetreibers, der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. unter dem seit 1. Jänner 1965 agierenden Geschäftsführer Dr. Paul Schneider, nicht nur Sicherheitsverbesserungen durchgeführt, sondern auch ein Investitionsprogramm (z. B. Umgestaltung der Abfertigungshalle) für die nächsten 10 Jahre im Ausmaß von rund 6 Millionen Schilling (= € 436.037,-) verabschiedet. Zu den wichtigsten Maßnahmen zählten 1981 folgende Vorhaben:

Gleitweg Senderanlage

Das 1980 errichtete Anflugverfahren Ost für STOL-Flugzeuge (STOL = Short Take off and Landing), welches von Tyrolean Airways vorfinanziert und später von der Tiroler Fluga-

fenbetriebsgesellschaft zurückbezahlt (Grund: zunehmende Nutzung dieser technischen Einrichtung auch von anderen Airlinern) wurde, erfuhr durch die Installation einer Gleitwegsenderanlage eine Verbesserung und ermöglichte z.B. für die Dash7-Flugzeuge von Tyrolean Airways einen direkten Anflug von Osten, was neben einer Zeitersparnis von 15 Minuten auch eine nicht unerhebliche Reduktion der Treibstoffkosten und somit eine Verringerung der Umweltbelastung zur Folge hatte.

Altes Flughafenhotel

Das gesteigerte Verkehrsaufkommen mit größeren Flugzeugen erforderte auch eine Erweiterung der Sicherheitszone und hatte zur Folge, dass 1981 das Bundesministerium für Verkehr den Abriss des noch auf der Nordseite befindlichen ehemaligen Flughafenhotels forderte. Bereits im Oktober 1981 wurde dieses Sicherheitshindernis entfernt.



Mit der Erweiterung der Flughafen-Sicherheitszone stellte das auf der Nordseite der Ulfiswiese befindliche Flughafenhotel (Eröffnung der Flughafenanlage Innsbruck West: 15. Jänner 1948 – 13. September 1955) Übernahme durch die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. und Umbenennung in Innsbruck Kranebitten) ein Hindernis dar und wurde daher im Oktober 1981 entfernt. Hier das Gebäude auf einer Aufnahme von 1955.

Foto: Franz Fiby – Privatarchiv: T. Chraust, Innsbruck

Die Rückschau in das Jahr 1981 ergibt, dass sich der Flughafen Innsbruck mit der erstmaligen Überschreitung der Grenze von 100.000 abgefertigten Passagieren in einem Jahr mit einem kräftigen Lebenszeichen sowohl im Linien- als auch im Charterflugverkehr wieder in das europäische Fluggeschehen zurückgemeldet hatte. Aber gleichzeitig fällt auch ein Umstand ganz besonders auf, denn die damals am Flughafen Innsbruck vertretenen Fluggesellschaften sind heute – in dieser sehr schnelllebigen Welt – fast nicht mehr präsent, weil der Zeitraum von 1981 bis heute von einem starken Kommen und Gehen der Airliner geprägt ist. Entweder mussten diese aus wirtschaftlichen Gründen ihren jeweiligen Flugbetrieb einstellen oder sie wurden in andere Flugunternehmen integriert.

FLUGGESELLSCHAFT

Aerocenter	1983	Übernahme durch Swedair
Austrian Air Services	1994	Einstellung des Flugbetriebs
Crossair	2002	Umbenennung in SWISS
HW Air	1982	Einstellung des Flugbetriebs
Inex Adria Airways	1986 2019	Namensänderung auf Adria Airways Einstellung des Flugbetriebs
Lauda Air	2000 2012	Einverleibung in die Austrian Airlines Aufgabe der Marke „Lauda Air“
Linjeflyg	1993	Übernahme durch SAS
Maersk	2005	Einverleibung in die Sterling Airlines
Nordavia Flug GmbH	2000	Einstellung des eigenen Flugbetriebs
Sobelair	2004	Konkurs
TEA	1991	Konkurs
Tyrolean Airways	2015	Fusionierung mit Austrian Airlines

Von den 1981 am Innsbrucker Flughafen vertretenen Fluggesellschaften bestehen heute nur mehr die Martinair als niederländische Frachtfluggesellschaft mit Basis Amsterdam (Tochtergesellschaft der Air France-KLM-Holding) und das deutsche Flugunternehmen Condor mit Sitz in Frankfurt (neue Besitzverhältnisse: Vermögensverwalter Attestor: 51 % und SG Luftfahrtgesellschaft: 49 %).

Während man 1981 mit 112.404 Fluggästen gegenüber 1980 mit 61.608 Personen einen gewaltigen Anstieg sowohl im Linien- (76.646 Passagiere = + rund 92 % gegenüber 1980) als auch im Charterflugverkehr (35.758 Fluggäste = + rund 69 % gegenüber 1980) zu verzeichnen hatte, ergibt sich für das Jahr 2021, also 40 Jahre später, Corona bedingt erneut ein markanter Rückgang. Der Vergleich der Jahre 1981 und 2021 verdeutlicht die Auswirkungen der Corona-Pandemie für den Flughafen Innsbruck auf dramatische Weise. Damals vor 40 Jahren war der Flughafenbetreiber über die erstmalige Überschreitung der Grenze von 100.000 Menschen in einem Jahr überglücklich, doch das Ergebnis für das Jahr 2021 mit nur 125.495 Fluggästen hingegen stellt erneut einen herben Rückschlag (- 89 % gegenüber 2019 und - 74 % gegenüber 2020) für die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft, welche 2019 noch eine Bilanz von 1.144.471 Passagiere vorweisen konnte, dar. Wenn man bedenkt, dass man vor 38 Jahren – also im Jahr 1983 – mit 125.534 Passagieren ein fast gleiches Ergebnis wie 2021 erzielt hatte, wird einem der wirtschaftliche Schaden, der durch die Corona-Krise ausgelöst wurde, dramatisch vor Augen geführt. Doch seit Mitte Dezember 2021 zeichnet sich trotz der nach wie vor bestehenden Corona-Pandemie – abgesehen von einigen Flugstreichungen – ein deutlich besseres Ergebnis im Vergleich zur Wintersaison 2020/21 ab. Ob die Reiselust im Laufe der Jahres 2022 erneut Corona bedingt Einbrüche hinnehmen muss, wird sich wohl erst in den nächsten Monaten zeigen? Doch die Erreichung der Passagierzahlen von 2019 hingegen dürfte sich wahrscheinlich noch etwas in die Länge ziehen.



Der Hauptanteil des Incoming-Charterflugverkehrs wurde 1981 von den Fluggesellschaften Maersk Air (Boeing 737-200), Linjeflyg (Fokker F-28-4000 Fellowship) und TEA (Boeing 737-200) bestritten. Archiv: Jakob Ringler, Innsbruck

Dank: Einen ganz besonderen Dank gebührt Herrn Mag. Jakob Ringler, der mich in der schon gewohnten und stets unkomplizierten Art und Weise nicht nur mit wertvollen Informationen, sondern auch mit umfangreichem und interessantem Bildmaterial unterstützt hat.



INNS' BRÜCK

Stadtarchiv/
Stadtmuseum

VICKERS VISCOUNT 837

Der Flugbetrieb der 1957 gegründeten Austrian Airlines wurde am 31. März 1958 mit der Strecke Wien-London aufgenommen, während die Einbindung Innsbrucks mit dem Kurs Wien-Innsbruck-Zürich erst am 5. September 1959 erfolgte. Mit dem Ankauf von sechs Propellerflugzeugen der Type Vickers Viscount 837 im Jahr 1960 (Namensgebung: Ludwig van Beethoven, Josef Haydn, Franz Schubert, Anton Bruckner, Johann Strauß und Wolfgang Amadeus Mozart) standen diese auch bei den Innsbruck-Flügen im Einsatz. Doch Wirtschaftsprobleme bei den Austrian Airlines und der Umstieg auf Düsenflugzeuge führten am 31. Oktober 1969 zur Einstellung der Innsbruck-Verbindungen und zu einer längeren Abwesenheit dieses Airliners am Flughafen Innsbruck.

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-4390, Frischauf-Bild)

WINTERSAISON 2021/22
AM FLUGHAFEN INNSBRUCK



LX-GVV · Global Jet · Airbus A319 © Christoph Plank



G-TUKN · TUI Airways · Boeing 737-800 © Christian Schöpf



4X-ABI · Israil Airlines · Airbus A320 © Marcel Schmidt



G-TAWB · TUI Airways · Boeing 737-800 © Christoph Plank



OK-TVM · Smartwings · Boeing 737-800 © Marcel Schmidt



D-ANEO · K5-Aviation · Airbus A319neo © Daniel Rinner



G-JZHK · Jet2 · Boeing 737-800 © Walter Kaller



G-ZAPX · Titan Airways · Boeing 757-200 © Benjamin Radner



XC-PFM · Mexican Police · Gulfstream G350 © Daniel Rinner

IM GESPRÄCH MIT HELMUT WURM

Helmut Wurm war über viele Jahre lang eng mit dem Flughafen Innsbruck verbunden. Als Geschäftsführer der Welcome Aviation Group oder später als Prokurist und Finanzchef des Flughafens zählt er zu einem der größten Insider des Fluggeschäftes in Tirol. Anlässlich seines bevorstehenden Ruhestandes hat unser Obmann der Flughafenfreunde Lucas Krackl ein Interview geführt.

Dein persönlicher Werdegang ist in höchstem Maße beeindruckend und sehr eng mit dem Flughafen Innsbruck verbunden. Könntest du vor allem für unsere neuen Leserinnen und Leser einen Überblick zu deinen beruflichen Stationen geben?

Nach mehr als 43 Jahren blicke ich zurück auf ein langes Berufsleben mit Höhen und Tiefen, in dem ich Erfahrungen in entscheidenden und herausfordernden Funktionen als Geschäftsführer, Prokurist bzw. als Mitglied der Geschäftsführung mit den Schwerpunkten Finanzen/Controlling/Immobilien sammeln durfte.

Auf diesem langen Weg konnte ich mit hunderten Kollegen/Kolleginnen arbeiten – viele Freundschaften entstanden daraus und sind bis heute geblieben. Ich durfte mit zahlreichen Unternehmerpersönlichkeiten an interessanten und herausfordernden Projekten arbeiten und konnte dabei viele Kontakte zu Politik und Wirtschaft im In- und Ausland knüpfen und herausragende Persönlichkeiten in Sport, Kultur, Politik und Wirtschaft kennenlernen

43 Jahre, in denen ich meine Arbeit mit Freude, 100%igem Engagement und Einsatz, Loyalität und Begeisterung ausführte – eine Zeit mit vielen emotionalen und prägenden Erlebnissen im positiven wie auch im negativen Sinne.

Nach Beginn meiner Berufstätigkeit bei der Tiroler-Röhren- und Metallwerke AG in Hall erfolgte 1981 mein Einstieg in die Tyrolean Airways unter GF Jakob Ringler. Während 18 Jahren durfte ich an der Entwicklung der Tiroler Luftfahrt in verschie-



Helmut Wurm

Leiter Rechnungswesen, Controlling und Finanzen i.R.

Helmut Wurm war über viele Jahre in verschiedensten Stationen rund um den Flughafen Innsbruck tätig. Zuletzt lenkte er die Finanzgeschicke der Flughafengesellschaft.

In seiner Freizeit fährt er gerne Motorrad und kümmert sich besonders gerne um seine Enkelkinder.

denen Bereichen mitwirken. Es folgten 4 Jahre als Geschäftsführer bei der Air Alps Innsbruck. Danach übernahm ich die Geschäftsführung der Olympiaworld Innsbruck für 5 Jahre und konnte in dieser Zeit wichtige Projekte wie den Neubau der Bob- u. Rodelbahn, den Bau der „kleinen“ Eishalle, die Durchführung der Fußball-EURO 2008 und die Eishockey-WM 2005 erfolgreich abwickeln.

Dann kam es zur Rückkehr an den Flughafen?

Ja. Das meinerseits nicht geplante Ende meiner Tätigkeit für die Olympiaworld führte mich wieder in die Luftfahrtbranche. Mit dem Einstieg als Geschäftsführer bei der WELCOME AIR / TYROL AIR AMBULANCE und ein zweites Mal bei der AIR ALPS unter der Dachmarke „WELCOME AVIATION GROUP“ kam es nach vielen Jahren wieder zu einer engen Zusammenarbeit mit dem „Vater“ des Flugambulanzwesens in Österreich (insbesondere der berühmten „Gipsbomber“) Jakob Ringler. 5 Jahre konnte ich mich hier einbringen.

Schlussendlich landete ich am Flughafen Innsbruck und durfte seither über 8 Jahre mein Know-how in der Branche für unseren Airport nutzbringend einsetzen. So konnten unter meiner Mitwirkung mehrere Rekordergebnisse in Serie erreicht werden und durch den Umbau der Entgelte-Struktur der Flughafen eine nachhaltige Ausgangslage für den Flughafen geschaffen werden. Im Juni 2021 habe ich mich schließlich für einen Rückzug in die Pension entschieden – ein idealer Zeitpunkt ohne Wehmut.

Fotos: Walter Kaller

Gibt es ein Ereignis aus deinem Berufsleben, welches dir ganz besonders in Erinnerung geblieben ist?

Ein einschneidendes Erlebnis als verantwortlicher Geschäftsführer war für mich der – letztendlich glimpflich ausgegangene – „Beinahe-Unglück“ unserer Citation in Russland / Novosibirsk mit 2 Piloten, einer Ärztin und einem Pfleger an Bord, auf dem Weg zu einer Patientenabholung. Es gab ein Hauptfahrwerkversagen, welches eine Notlandung auf einer Schneepiste (stillgelegte Graspiste) erforderte. Die Beleuchtung mit 2 LKW zu Beginn und am Ende der Bahn war äußerst dürrtig und die Aussicht auf eine Landung nur mit dem Bugrad lehrte uns das Fürchten. Neben stundenlangem Zittern und Beten zu Hause – in der Zwischenzeit musste die Maschine den „Sprit leer fliegen“ – gab es über zwei Ecken immer wieder Kontakt zur Maschine über den Tower in Novosibirsk. Das Gefühl und die Riesenfreude über die Nachricht „Landung geglückt, Crew ausgestiegen, alles o.k.“ sind und waren unbeschreiblich. Das war sicherlich eines der prägendsten Erlebnisse, das ich nie vergessen werde. Vor allem die beeindruckende Kommunikation und Professionalität der Russen und natürlich unserer Piloten werden mir stets in Erinnerung bleiben.

Speziell die letzten Monate deiner Tätigkeit als Finanzchef des Innsbrucker Flughafens waren aufgrund der Pandemie sicherlich sehr intensiv. Was hat dir in dieser Zeit die meisten Sorgen bereitet?

Mit März 2020 zeichnete sich sehr rasch ab, dass die COVID-Krise zu einem Drama für die gesamte Luftfahrtbranche führen



wird. Sorgen gab es in dieser Zeit wie in nahezu jeder Branche natürlich viele. Aufgrund der bereits erwähnten erfolgreichen Vorjahre waren wir als Flughafen jedoch sehr gut aufgestellt und konnten die Herausforderungen und finanziellen Einbrüche abfedern und waren nicht auf Geldzuschüsse unserer Eigentümer angewiesen. Selbst die Pistensanierung als größtes Infrastrukturprojekt konnte trotz der Pandemie gut und reibungslos innerhalb des Kostenrahmens abgewickelt werden. Persönlich führte die Pandemie leider auch dazu, dass ich viele wichtige Projekte unseres Flughafens nicht mehr begleiten konnte, wie etwa der verschobene Neubau des Terminals..

Vielen Dank für das Interview! Wir hoffen dich auch künftig bei unseren Veranstaltungen der Flughafenfreunde als Mitglied weiterhin begrüßen zu dürfen und wünschen für die bevorstehende neue Lebensphase alles erdenklich Gute!





Foto: Eduard Marmet

CONCORDE – DIE STORY

von Theo Hanisch

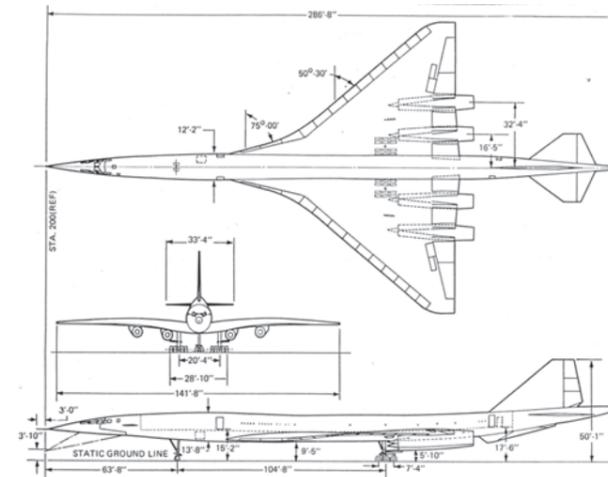
Vor 53 Jahren, genau am 2. März 1969, war jener denkwürdige Tag, an dem vom Flughafen Toulouse-Blagnac der Erstflug einer „Concorde“ für die französischen Entwickler erfolgte. Der Pilot, André Edouard Marcel Turcat, war als Testpilot nicht unwesentlich an der Entwicklung des ersten Passagier-Überschallflugzeuges der Welt beteiligt. Am 9. April des selben Jahres fand der Erstflug des Prototyps 002 für Großbritannien vom Flughafen Filton; Pilot: Brian Trubshaw, statt. Wir wollen dies zum Anlass nehmen, die Geschichte dieses besonderen Flugzeuges ein wenig zu beleuchten.

Schon über zehn Jahre lang wurde über Ideen zu einem überschallschnellen Verkehrsflugzeug nachgedacht. Im Jahr 1955 haben Wissenschaftler des Forschungsstandortes Royal Aircraft Establishment Farnborough den Überschall-Passagierflug als machbar eingeschätzt. An diesem Standort wurde am 25. September 1954 formell begonnen, „überschallschnellen Passagierflug in Erwägung zu ziehen“. Am 1. Oktober 1956 wurde in London das Supersonic Transport Aircraft Committee (STAC) gegründet. Bei der Konzeption des Flugzeugs waren 200 verschiedene Auslegungen bewertet worden. Im Jahr 1959 empfahl das Komitee zwei Formen, wobei nur eine für Mach 2 tauglich war. Für Flugzeuge, die diese Geschwindigkeit fliegen kam ohnehin nur der Deltaflügel in Frage. Eine Version, die für Mach 2,7 ausgelegt war, wurde auf Grund der zu erwartenden Auswirkungen durch die Luftreibung wieder verworfen. Von Anfang an war eine Zusammenarbeit zwischen Großbritannien und Frankreich geplant, die mit 1959 begann. Zunächst war angedacht, das Flugzeug entlang der Anforderungen der beiden Länder in zwei Varianten zu bauen, wobei

das für die Briten erforderliche transatlantikfähige Flugzeug in den Planungen vor 1961 noch über sechs Triebwerke verfügen sollte. (Wir erinnern uns, dass England nach Wiederaufnahme der Flüge nach Innsbruck viermotorige Flugzeuge vorgesehen hatte).

Die Kosten zur Entwicklung bis zur Zertifizierung, ohne Produktion, wurden zu jenem Zeitpunkt mit rund 135 Millionen britischen Pfund angegeben, je nach Quelle 170 Millionen, sie stiegen bis zum Abschluss der Entwicklung auf 1000 Millionen Pfund. Die Pläne der französischen Bauteile wurden auf Französisch erstellt, diejenigen der Briten in Englisch – für die Mitarbeiter gab es Sprachkurse. Die Aufteilung der Arbeiten sollte exakt je 50 Prozent betragen; weil aber klar war, dass die Briten beim Triebwerk einen höheren Anteil um 60 Prozent haben würden, wurde den Franzosen bei der Flugzeugzelle ein etwas höherer Anteil zugestanden. Die Briten nannten das Projekt bis 1967 „Concord“ als Präsident de Gaulle das „e“, zum Ärger der Briten, an den Namen anfügte.

Das Projekt war von Beginn an politisiert, ökonomisch unsicher und nur für die Ingenieure ein Traum. Als 1964 im Vereinigten Königreich eine Labour Regierung ihre Arbeit antrat, zeichnete sich ein Ende für die Concorde ab. Nur aus Furcht vor französischen Schadenersatzforderungen ließ Harold Wilson das Programm weiterlaufen: Die Vereinbarung von 1962 enthielt «drakonische» Ausstiegsklauseln, es wurde aber davon ausgegangen, dass Staatspräsident de Gaulle auch einen Alleingang gewagt hätte. Nach der Erklärung der Briten, das Projekt abbrechen zu wollen, herrschte „diplomatische Eiszeit“. Zum selben Zeitpunkt arbeitete auch Boeing mit seinem Modell „2707“ an einem Überschall-Verkehrsflugzeug. Im Jahr 1964 hatten 91 Optionen zum Kauf des Konkurrenzmodells bestanden. Von Seiten der Amerikaner wurde jedoch das Projekt nicht zuletzt auf Grund der hohen Entwicklungskosten wieder verworfen.



Die Entwürfe für ein Überschallflugzeug vom Typ 2707 von Boeing waren konkret und auch als Präsidentenmaschine angedacht. Die Kosten aber zu hoch.

Bild: Boeing

Die Kosten zur Entwicklung bis zur Zertifizierung, ohne Produktion, wurden zu jenem Zeitpunkt mit rund 135 Millionen britischen Pfund angegeben, je nach Quelle 170 Millionen, sie stiegen bis zum Abschluss der Entwicklung auf 1000 Millionen Pfund. Die Pläne der französischen Bauteile wurden auf Französisch erstellt, diejenigen der Briten in Englisch – für die Mitarbeiter gab es Sprachkurse. Die Aufteilung der Arbeiten sollte exakt je 50 Prozent betragen; weil aber klar war, dass die Briten beim Triebwerk einen höheren Anteil um 60 Prozent haben würden, wurde den Franzosen bei der Flugzeugzelle ein etwas höherer Anteil zugestanden. Die Briten nannten das Projekt bis 1967 „Concord“ als Präsident de Gaulle das „e“, zum Ärger der Briten, an den Namen anfügte.

Im Zeitraum von 1962 bis 1975 hatten sich die Kosten für das Programm von 160 auf 1200 Mio. GBP (GBP steht für: Gemeinnütziges Beschäftigungsprojekt, eine arbeitsmarktpolitische Maßnahme; die britische Währung Pfund Sterling – entspricht einem Wert von heute umgerechnet 1,33 Milliarden Euro) - mehr als versiebenfacht.



Testflug einer Concorede.

Bild: BAC

Charakteristisch für die Concorde war unter anderem die absenkbare Nase, die den Piloten, durch den hohen Anstellwinkel, die Sicht bei der Landung gewährleistete. Das Cockpit war mit zwei Piloten sowie einem dritten Mann, dem so genannten Bordingenieur besetzt. Die Sitzplatzkapazität war mit 100 (bei British Airways) bzw. 92 (bei Air France) festgelegt. Da die Concorde über kein Höhenleitwerk verfügt, befinden sich die Steuerflächen ausschließlich an den Abrisskanten der Tragflächen. Das konventionelle Ruder wurde dabei durch kombinierte Höhen- und Querruder (Elevons) unterstützt. Diese können im Parallelbetrieb zur Höhensteuerung eingesetzt werden. Im Differentialbetrieb steuern die Elevons die Querlage der Maschine. Diese wirken sich wie die üblichen Querruder aus. Die kombinierten Höhen- und Querruder können gleichzeitig für Bewegungen um die Quer- und um die Längsachse eingesetzt werden. Das gesamte System ist gegen mögliche Ausfälle mehrfach abgesichert.

Das Triebwerk der Concorde, eine neue Version des Rolls-Royce Olympus mit Nachbrenner, ging erstmals im September 1966 in die Luft und zwar unter dem Rumpf eines Vulcan-Bombers mit jenen Olympus-Triebwerken, aus welchen die Concorde-Triebwerke weiterentwickelt worden waren. Auch die Entwicklung des Triebwerks führte zu unvorhergesehenen Mehrkosten, da die Tests im Concorde-Projekt nach der Einstellung des militärischen Programms ausgeweitet werden mussten. Es konnte demnach nicht wie vorgesehen auf Hunderte von Teststunden im militärischen Programm zurückgegriffen werden. Beim Rollout im Jahr 1967 waren ein Dutzend Fluggesellschaften mit Piloten und Stewardessen zugegen und die Briten und Franzosen waren zuversichtlich, 200 Flugzeuge verkaufen zu können. Auch die Lufthansa war 1967 mit 3 Maschinen unter den Bestellern. Am 1. Januar 1968 vermeldete das Konsortium Vorbestellungen über 76 Maschinen. Während der Entwicklungszeit im Zeitraum von 1962 bis 1975 hatten sich die Kosten für das Programm von 160 auf 1200 Mio. GBP (GBP steht für: Gemeinnütziges Beschäftigungsprojekt, eine arbeitsmarktpolitische Maßnahme; die britische Währung Pfund Sterling – entspricht einem Wert von heute umgerechnet 1,33 Milliarden Euro) mehr als versiebenfacht.

Charakteristisch für die Concorde war unter anderem die absenkbare Nase, die den Piloten, durch den hohen Anstellwinkel, die Sicht bei der Landung gewährleistete. Die Sitzplatzkapazität war mit 100 (bei British Airways) bzw. 92 (bei Air France) festgelegt. Da die Concorde über kein Höhenleitwerk verfügt, befinden sich die Steuerflächen ausschließlich an den Abrisskanten der Tragflächen. Das konventionelle Ruder wurde dabei durch kombinierte Höhen- und Querruder (Elevons) unterstützt. Diese können im Parallelbetrieb zur Höhensteuerung eingesetzt werden. Im Differentialbetrieb steuern die Elevons die Querlage der Maschine; diese wirken sich wie die üblichen Querruder aus. Die kombinierten Höhen- und Querruder können gleichzeitig für Bewegungen um die Quer- und um die Längsachse eingesetzt werden. Das gesamte System ist

gegen mögliche Ausfälle mehrfach abgesichert. Ab dem ersten Februar 1969 fanden die Rollversuche der Concorde statt. Die Flugzeuge wurden nach dem Erstflug im März 1969 in einem umfassenden Testprogramm während insgesamt 5495 Flugstunden erprobt, bevor der Passagierverkehr aufgenommen wurde. Die Concorde ist damit das bisher am ausgiebigsten erprobte Flugzeug. Am 1. Oktober 1969 wird Mach 1 erstmals überschritten. Am 4. November 1970 wird Mach 2 erreicht und 53 Minuten lang gehalten. Im Jahr 1972 flog die Concorde auf einer Verkaufstour via Griechenland, Iran, Bahrain, Bombay, Bangkok, Singapur und Manila nach Tokio. Noch während der Tour stornierten die Japaner ihre drei Bestellungen. Der folgende Überschall-Überflug über Australien führte zu Protesten.



Die Concorde in Australien.

Bild: Aerospatial

DAS PENDANT: TUPOLEW TU 144

Der Grundstein zur Entwicklung der Tu-144 wurde am 26. Juli 1963, per Befehl des Ministers für Luftfahrtindustrie Nr. 276ss, gelegt. Vorausgegangen war die Festlegung Nr. 768-271 des Ministerrats der Sowjetunion vom 16. Juli 1963, wonach das Konstruktionsbüro Tupolew verpflichtet wurde, fünf flugtaugliche Exemplare in nur viereinhalb Jahren zu bauen. Die erste Maschine sollte schon 1966 fertig sein. Das Konstruktionsbüro Tupolew war zu diesem Zeitpunkt das einzige der Sowjetunion (und eines der wenigen weltweit), das sowohl über Erfahrungen im Bau von Überschallflugzeugen als auch von großen Verkehrsflugzeugen verfügte. Das rivalisierende Konstruktionsbüro Mjassischtschew hatte bisher den Bomber M50 (der knapp Mach 1 erreichte) jedoch noch kein Passagierflugzeug konstruiert. Auf Basis der amerikanischen XB-70 hatte das Büro aber Konzepte zu einem Überschallbomber M-56 erörtert, die später mit Arbeiten bei Tupolew unter dem Namen Tu-135 weitergeführt wurden. Wie bei den USA das Projekt für die NAC-60 aus der XB-70 erörtert wurde oder die Convair Modell 58-9 aus der Convair B-58, wurde dasselbe auf der Basis der Tu-135 als Passagierversion angedacht. Dessen Chefkonstrukteur Sergei Michailowitsch Jeger versuchte, Tupolew davon zu überzeugen, dass dieser Weg erfolgversprechend wäre, doch gab es Druck von außen, ein Flugzeug in der Klasse der Concorde zu bauen. Die Gerüchte, die in den Westen drangen,

wurden erst konkreter, als die Tu-144 im Jahr 1965 auf der Pariser Luftfahrtschau bekannt wurde. Die sowjetische Tupolew Tu-144 glich in ihrer Auslegung der Concorde, weshalb sie bei ihrer Vorstellung 1965 umgehend den Spitznamen Konkordski erhielt. Im Rahmen der Industriespionage während der Entwicklung der Concorde wurden ab 1964 mehrere Personen verhaftet, welche der Sowjetunion zugeordnet hatten. Da es sich nicht um eine militärische Entwicklung handelte, wurde bei der Weitergabe oder beim Verkauf von Informationen auch nicht zwingend gegen Geheimhaltungsvorschriften verstoßen. Unklar ist, ob diese Spionage den Bau der Tu-144 tatsächlich vorangebracht hatte. Teils wurde argumentiert, dass sich Ähnlichkeiten auch mit einer normalen technologischen Evolution erklären ließen. Tatsächlich aber ähnelten die Entwürfe der US-Flugzeugbauer Boeing, Lockheed und North American der Concorde deutlich weniger als die Tu-144.

Es wurden diverse Teststände im Maßstab 1:1 hergestellt, etwa für die Triebwerkeinlässe, Fahrwerke, Cockpit oder das gesamte Treibstoffsystem der Tu-144, darunter ein begehbare Holzmodell zu Anschauungszwecken. Eine verkleinerte Version der Tu-144 wurde als Strukturmodell erstellt, bei dem bereits Lebenszyklus-Belastungstests simuliert werden konnten.



Tu-144LL „Fliegendes Labor“ (Kennzeichen RA-77114) im Juli 1997 beim Start zum Testflug vom Flugplatz Schukowski bei Moskau.

Bild: NASA

Da bei Überschallflügen am gesamten Flugzeugrumpf Reibungswärme entsteht, war eine übliche Kabinenklimatisierung nicht möglich. Um diese Herausforderung zu lösen wurde ein Tu-134-Rumpf komplett in einer heiz- und kühlbaren Druckkammer untergebracht. Der Tu-134-Rumpf war durch Schleusengänge in der Druckkammer begehbar. Die Körperwärme der Passagiere wurde durch Wärmelampen erzeugt. So gelang es, die lebensnotwendige Kabinenklimatisierung zu entwickeln und zu testen. Das KB Tupolew stand in engem Kontakt mit den französischen Concorde-Entwicklern von Aérospatiale. Gegenseitige Besuche der Entwicklungszentren und der Austausch von Forschungsergebnissen brachten beiden Seiten Erkenntnisse für die eigene Arbeit am Überschallpassagierflugzeug. Baubeginn des Prototyps der Tu-144 war 1965. Gebaut wurden drei Exemplare (der flugfähige Prototyp 00-1 sowie zwei Exemplare nur für Statiktests). Die Piloten Edward El-

jan und Michail Koslow führten am 31. Dezember 1968 in der Nähe von Moskau mit dem ersten Prototyp (Luftfahrzeugkennzeichen SSSR-68001 (russisch СССР-68001)) den Jungfernflug der Tu-144 durch. Am 26. Mai 1970 erreichte dieser Prototyp der Tu-144 als erstes ziviles Verkehrsflugzeug zweifache Schallgeschwindigkeit (Mach 2).



Das Cockpit der TU 144

Foto: Alex Beltyukov

Gebaut wurden ab 1969 bis zur Einstellung des Programms 1984 noch ein Vorserienexemplar und 15 Serienmaschinen, von denen die letzte Maschine jedoch nie komplettiert wurde. Neun Flugzeuge gelangten an die Aeroflot, fünf der übrigen Flugzeuge waren nur für Postflüge eingesetzt worden. Das letzte vollständige Exemplar wurde 1981 fertiggestellt, hatte seinen Erstflug jedoch erst am 4. Oktober 1984 und diente später als Testflugzeug im Buran-Programm.

Die erste Tu-144 flog vor der Concorde und erreichte als erstes ziviles Flugzeug Schall- und doppelte Schallgeschwindigkeit, die unausgereifte Konstruktion wurde aber schon beim Bau des zweiten fliegenden Exemplars stark modifiziert. Die anfangs im kompakten Viererblock unter dem Rumpf liegenden Triebwerke erzeugten erhebliche thermische Belastungen der Rumpfstruktur und wurden deshalb im neuen Entwurf paarweise unter den Tragflächen angeordnet. Die langen Lufterlässe wurden verkürzt, und die gerade Tragfläche wich einer Konstruktion mit nach unten geneigten Flügelenden. Der ogivenförmigen Grundriss wurde dabei praktisch durch reine Doppeltaflügel ersetzt. Der Rumpf wurde um 7,63 Meter verlängert. Durch die Neukonstruktion der Tragflächen und die veränderte Triebwerksanordnung wurde die Tu-144 der Concorde noch ähnlicher. Das Hauptfahrwerk wurde nun in die Triebwerks-gondeln eingezogen und die Anzahl der Räder von zwölf auf acht reduziert. Die Serienmaschinen erhielten ausfahrbare Canard-Flügel zur Verbesserung der Langsamflugeigenschaften. Dies war bei der ersten Tu-144 nicht möglich gewesen, da an der Stelle der Canards die Schleudersitzöffnungen der Crew angeordnet waren. Als Rekord für Passagierflugzeuge wurde am 13. Juli 1983 auf einem 1000 km Rundkurs mit 30.000 kg Nutzlast die Geschwindigkeit von 2031,546 km/h verzeichnet.

AEROFLOT UND BETRIEB 1975–1978

Im Jahr 1973 war man von 30 bestellten Flugzeugen für Aeroflot ausgegangen und rechnete mit einer Erhöhung dieser Zahl bis auf 75 Flugzeuge. Nach der Aufnahme von Post- und Frachtflügen ab 26. Dezember 1975 trat ein Problem mit der Treibstoffzufuhr zu Tage, weshalb die Aufnahme von Passagierflügen aufgeschoben wurde. Im November 1977 wurde der Passagierbetrieb zwischen Moskau und Alma Ata- mit der ersten Serienversion Tu-144S eröffnet. Im Dezember 1977 folgte der reguläre, einmal wöchentliche Passagierflug. Jeder Flug war von höchsten Sicherheitsvorkehrungen begleitet. Ein Flugticket für die Tu-144 kostete zum damaligen Zeitpunkt 82 Rubel, was etwa der Hälfte eines durchschnittlichen sowjetischen Monatseinkommens entsprach.

Bei einem Testflug am 23. Mai 1978 verunglückte eine Tu-144D (die SSSR-77111, s/n 06-2) der zu diesem Zeitpunkt in Entwicklung und Erprobung befindlichen reichweitengesteigerten zweiten Serienversion. Durch starke Vibrationen entwickelte sich ein Leck in einer Treibstoffleitung, wobei sich rund 8t Treibstoff in der Gondel von Triebwerk 3 ansammelten. Es kam zu einem Brand, weshalb die Besatzung die Triebwerke 3 und 4 außer Betrieb nahm. Der zusätzliche Ausfall von Triebwerk 2 zwang zu einer Notlandung auf einem Feld. Dabei kamen zwei Flugingenieure ums Leben. Diesen Unfall nahm der damalige Luftfahrtminister Bugajew zum Anlass, den Linienbetrieb nach nur 102 Flügen (davon 55 mit Passagieren) mit insgesamt 3284 beförderten Passagieren einstellen zu lassen. Bei einem Testflug auf der Strecke von Moskau nach Chabarowsk am 31. August 1980 kam es zu einer weiteren schweren Havarie mit der Tu-144D (SSSR-77113, s/n 08-1). Bei einem der Triebwerke zerbarst bei doppelter Schallgeschwindigkeit in ca. 16.000m Höhe eine Verdichterstufe und beschädigte Zelle und Flügel. Die Maschine ging in einen steilen Sinkflug über. Es gelang der Besatzung unter dem Kommandanten Jewgeni Gorjunow, die Kontrolle über die Maschine zurückzuerlangen und ohne weitere Schäden auf der Militärbasis Engels-2 zu



Concorde Cockpit (Sinsheim)



Die Concorde F-BVFB neben einer Tu-144 im Technikmuseum Sinsheim (D)

landen. Trotz der ersten Zwischenfälle gab es weitere Planungen zur Wiederaufnahme des Linienbetriebs in den Jahren 1980 bis 1982. Der Liniendienst wurde bis zur Einstellung des Tu-144-Programms 1983 jedoch nicht wiederaufgenommen. Insgesamt wurden 16 Exemplare der Tu-144 fertiggestellt. Bei Tupolew existierten ab 1979 Pläne für einen Nachfolger, die Tupolew Tu-244, die bis 1993 verfolgt wurden.

1973 erlebte das Programm einen herben Rückschlag, als die erste Serienmaschine, die dritte gebaute Tu-144S, bei der Flugschau in Le Bourget bei Paris auf dem Vorort Goussainville abstürzte. Dabei wurden die sechs Menschen an Bord sowie acht Personen am Boden getötet. Als die Besatzung versuchte, einen starken Sturzflug abzufangen, brach die Maschine in geringer Höhe auseinander, da ihre Struktur überlastet wurde. Warum die Tu-144 überhaupt in den Sturzflug überging, für den sie nicht ausgelegt war, ist nach wie vor ungeklärt. Als einzige Tu-144 wurde die Maschine mit einem russischen Zulassungskennzeichen versehen (RA-77114 statt SSSR-77114). Zwischen November 1996 und Februar 1998 wurden mit der Maschine noch einmal 27 Flüge durchgeführt. Zum letzten Mal flog sie am 14. April 1999, als sie einen Rundflug vom Werksgelände in Schukowski absolvierte. Dies war gleichzeitig der letzte Flug einer Tu-144 überhaupt. Mit den NK-321-Triebwerken des Bombers Tu-160 ausgestattet, erreichte dieses Exemplar die besten Flugleistungen der gesamten Flotte und wäre in dieser Auslegung der Concorde auch im Linienverkehr wahrscheinlich ebenbürtig gewesen.

KOMMERZIELLE UND LINIENFLÜGE DER CONCORDE

Am 21. Januar 1976 wurde mit gleichzeitigen Flügen nach Rio de Janeiro via Dakar durch die Air France sowie nach Bahrain durch British Airways der kommerzielle Flugbetrieb aufgenommen. Beide Flugzeuge starteten zeitgleich am 21. Jänner 1976 um 11:40 in Paris Orly bzw. London Heathrow. Im Mai 1976 konnte die Destination Washington aufgenommen werden, diese Flüge waren 1976/1977 zu 90 Prozent ausgelastet. Erst am 20. November 1977 wurde mit dem Betrieb auf den



Concorde G-BOAD der British Airways mit einseitiger Lackierung von Singapore Airlines (1979)

Foto: Steve Fitzgerald

künftigen Stammstrecken von den Flughäfen Paris-Charles-de-Gaulle und London-Heathrow zum John F. Kennedy International Airport in New York begonnen. Im Charterbetrieb hatte die Concorde über 250 Flughäfen angefliegen, davon 76 in den USA. Ende der 1970er-Jahre flog die Concorde kurzfristig auch auf Routen von Singapore Airlines.

Neben der Wirtschaftlichkeit scheiterte der Betrieb zu mehreren anderen Zielen mit mehr als 6.000 km an der zu geringen Reichweite. Weiters erhielt die Concorde aufgrund ihres hohen Geräuschpegels auf vielen Flughäfen keine Landeerlaubnis.

ABSTIEG UND ENDE DER CONCORDE

Im Verlaufe des Jahres 1964 begannen sich Probleme aufgrund des Lärms der Concorde abzuzeichnen. Zudem wurde als Neuigkeit in der Luftfahrt das Mitführen von Gratis-Gepäckstücken erwogen, was einen zusätzlichen Nachteil gegenüber einem Großraumflugzeug bedeutete; BOAC (British Overseas Airways Cooperation) rechnete mit insgesamt um 32 Prozent höheren Betriebskosten im Vergleich zur Boeing 707. Der Umweltschützer Richard Wiggs gründete mit einem offenen Brief in der Times vom 13. Juli 1967 das Anti-Concorde-Projekt, um die öffentliche Meinung gegen die Fortführung des Projekts zu mobilisieren. Der Treibstoffverbrauch war zwar schon zuvor, aber natürlich vor allem nach der Ölkrise von 1973 ein Problem. Sämtliche Kaufoptionen fast aller Fluggesellschaften wurden schon bis 1973 storniert. Lediglich die Fluggesellschaften Air France und British Airways, im Staatsbesitz der beiden Herstellerländer, übernahmen wenig erfreut ihre bestellten Concorde. 1981 übernahmen die British Airways und Air France alle Flugzeuge und alle Ersatzteile. Im Jahr 1982 strich die Regierung Thatcher die Unterstützung für British Airways.



Das Ende der Concorde nahte mit dem Absturz der Maschine F-BTSC am 25. Juli 2000. Beim Start der Maschine des Air-France-Flugs 4590 auf dem Flughafen Paris-Charles-de-Gaulle wurde ein Reifen von einem auf der Startbahn liegenden Metallteil zerfetzt, das vom Triebwerk einer kurz vorher gestarteten DC-10 der Continental Airlines abgefallen war. Hochgeschleuderte Gummiteile des platzenden Reifens durchtrennten ein stromführendes Kabel des linken Hauptfahrwerks, bevor sie mit großer Wucht auf die Unterseite der linken Tragfläche aufschlugen. Diese Teile durchschlugen nicht die Tragfläche,

sondern verursachten durch die hohe Aufprallgeschwindigkeit eine Druckwelle im Tank, die zu einem Leck an der Tragfläche führte. Der auslaufende Treibstoff entzündete sich am erwähnten Kabel sowie am direkt daneben laufenden Jet-Triebwerk und setzte den Treibstofftank der linken Tragfläche in Brand. Ein Startabbruch war zu diesem Zeitpunkt nicht mehr möglich. Den von Tower und Instrumenten alarmierten Piloten blieb als einzige Option der Versuch einer Notlandung auf dem nur 8 Kilometer voraus liegenden Flughafen Le Bourget. Aufgrund der Schäden an Trag- und Ruderflächen sowie fehlender Triebwerksleistung war die Maschine nicht mehr steuerbar und stürzte rund eine Minute nach dem Start in Gonesse ab. Alle 109 Menschen an Bord und vier Bewohner eines Hotels kamen ums Leben.

Die Air France stellte den Flugbetrieb der Concorde ein, die britische Luftfahrtbehörde entzog der Concorde die Flugtauglichkeitsbescheinigung. Es wurde eine Verstärkung der Tanks aus eingelegten Matten aus Kevlar entwickelt, während der französische Reifenhersteller Michelin einen stabileren Reifen entwarf, der nun auch beim Airbus A380 zum Einsatz kommt. Durch diese Veränderungen, die weit über hundert Millionen Euro kosteten, wurde die Concorde kaum schwerer (BA entwickelte neue, leichtere Passagiersitze, zudem wurde die maximale Passagierkapazität geringfügig verringert). Ermittlungen ergaben, dass auch bei anderen Verkehrsflugzeugen ein Unfall wie der vom 25. Juli 2000 möglicherweise zu einem katastrophalen Ausgang hätte führen können. Die Ermittlungen zur Unfallursache wurden am 16. Januar 2002 abgeschlossen. Ausgerechnet am 11. September 2001 fand ein Versuchsflug der British Airways über dem Atlantik statt; die Terroranschläge in den USA an diesem Tag ließen den Flugverkehr weltweit einbrechen.

Am 7. November 2001 wurde der Linienbetrieb zwischen Paris bzw. London und New York wieder aufgenommen. Anders als über 20 Jahre zuvor, als sich New York gegen die Concorde sträubte, begrüßte der Bürgermeister Rudy Giuliani die Passagiere des ersten Fluges persönlich. Aufgrund ausbleibender Passagiere erklärten Air France und British Airways am 10. April 2003, dass der Linienflugbetrieb mit der Concorde im Laufe des Jahres 2003 eingestellt würde. Der letzte Flug einer Air-France-Concorde wurde am 27. Juni 2003 durchgeführt. British Airways beendete die Concorde-Flüge am 24. Oktober 2003. Der allerletzte Concorde-Flug fand mit der Maschine mit dem Kennzeichen G-BOAF am 26. November 2003 unter der Leitung von Chefpilot Mike Bannister von London-Heathrow zum Herstellerwerk in Filton statt.

(Quelle: Wikipedia, de academic)

Die in den Medien oft als „Königin der Lüfte“ bezeichnete Concorde ist wie auch die damals konkurrierenden Tupolew 144 im Technikmuseum in Sinsheim (D) zu sehen.

DIE WIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG DES FLUGHAFENS - EINE MATURARBEIT

Text und Fotos: Benjamin Radner

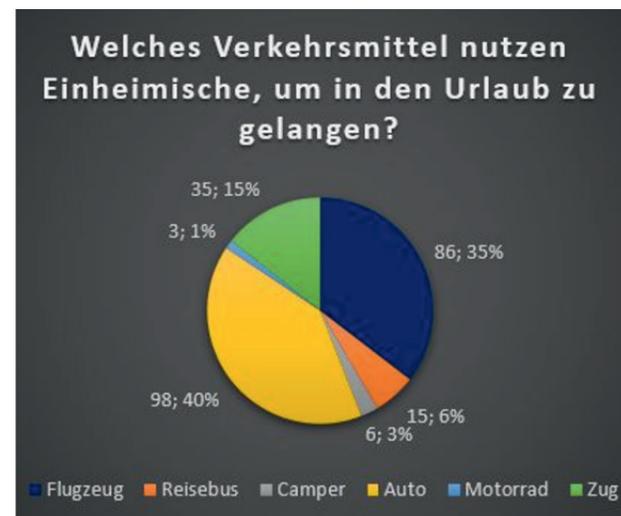
Es ist immer wieder eine bedeutende Frage für Maturanten, Themen im Umfeld ihres Lebens, ihrer Anliegen oder Empfindungen zu finden und diese in ihren Arbeiten zu verarbeiten. Die Gesellschaft scheint sich in Polarisierungen zu verlieren und vorgefertigte Meinungen zu vertreten. Erfreulich, wenn sich junge Menschen mit konträren Beziehungen auseinandersetzen und Problemstellungen, die nicht nur ihr eigenes Umfeld betreffen, zu erschließen versuchen. Ein Beispiel wollen wir in unserem Journal anhand einer Matura-Arbeit zur Kenntnis bringen:

WIRTSCHAFTLICHE AUSWIRKUNGEN DES FLUGHAFENS INNSBRUCK AUF DIE WIRTSCHAFT DES LANDES TIROL

Im Rahmen einer Diplomarbeit wurden im Jänner 2022 einige Experten, Politiker und auch die Bevölkerung befragt und interviewt. Die Wirtschaftlichkeit des Flughafens Innsbruck und die darauffolgenden Auswirkungen auf die Wirtschaft des Landes Tirol wurde geprüft und genauer untersucht.

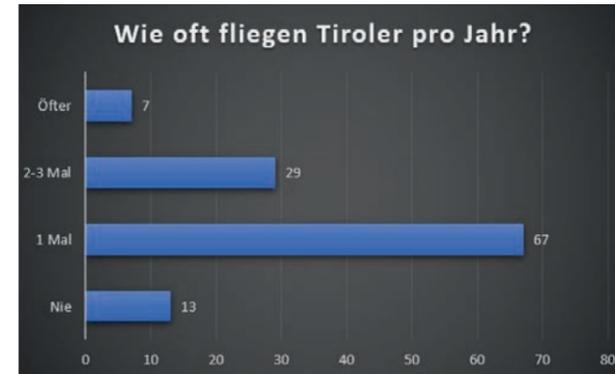
Welche Stakeholder und Interessensgruppen gibt es rund um den Flughafen? Was hält die Bevölkerung vom Flughafen? Welche Meinung haben Politiker über das Tor zur Welt in Innsbruck?

Verschiedenste Meinungen wurden eingeholt und in einer umfangreichen Arbeit zusammengefasst und ausgearbeitet. Ein Fragebogen diente der Arbeit zur Hilfe, um die Meinung der Bevölkerung einzufangen.



Im Oktober 2020 entschieden wir uns, Benjamin Radner (FDFI Mitglied), Matthias Porta und Tobias Trieb, Schüler der Handelsakademie „eco telfs“, ein Projekt mit dem Flughafen Innsbruck zu starten. Wir einigten uns auf das Thema „Wirtschaftlichkeit des Flughafens“ und hatten Großes vor. Ein Film, der Ende Februar unter dem Namen „Wirtschaftliche Auswirkungen des Flughafens Innsbruck auf die Wirtschaft des Landes Tirol“ veröffentlicht wird, enthüllt interessante Daten und Fakten über den Alpenflughafen. Bereits in diesem Artikel sollten diese Daten nicht vorenthalten werden. Zuerst werden erhobene Daten aus der Umfrage beschrieben und dann wird noch kurz auf die Experteninterviews eingegangen.

Der Fragebogen bestand aus sechs Fragen, die verschiedenste Themen zum Flughafen Innsbruck und Flugreisen im Allgemeinen beinhalten. Auf zwei Seiten wurden die Fragen übersichtlich zusammengestellt und insgesamt wurden 118 Personen befragt.



Zuerst wurde die Frage hinsichtlich des beliebtesten Transportmittel für eine Reise gestellt. Es standen 5 Beförderungsangebote zur Verfügung und es wurde ein Bereich erstellt, in dem die Befragten noch selbst favorisierte Transportmittel beifügen konnten. Bei dieser Frage musste man ankreuzen, welches Verkehrsmittel bevorzugt genutzt wird. Natürlich war es den Befragten möglich, mehrere Antworten anzukreuzen. Wie man im Kreisdiagramm erkennen kann, sind 35% (86-mal angekreuzt) regelmäßig mit dem Flugzeug unterwegs. Das beliebteste Verkehrsmittel ist das Auto mit genau 40%. Nur 6% der Befragten fahren regelmäßig mit dem Reisebus auf Urlaub. Ca. doppelt so viele benutzen den Zug, um in den Urlaub zu gelangen.

Eine weitere Frage beinhaltete einen weiteren interessanten Faktor über das Flugverhalten von Tirolerinnen und Tirolern. Es wurde die Frage gestellt, wie oft man pro Jahr ungefähr fliegt. Der Großteil fliegt einmal pro Jahr, 67 der 116 befragten Personen gaben diese Antwortmöglichkeit an. Der kleinste Teil der Befragten fliegt öfter im Jahr, also mehr als dreimal. Nur 13 Personen gaben an, dass sie nie fliegen. Dies beweist, wie populär das Reisen im Flugzeug und somit dieses Transportmittel ist. 29 gaben an, dass sie ungefähr 2-3-mal pro Jahr fliegen.

INTERVIEW MIT CHRISTOPH WALSER

In einem umfassenden Interview mit dem Präsidenten der Wirtschaftskammer Tirol, Herrn Walser, wurde zur Wirtschaftlichkeit des Flughafens seitens der WKO Stellung genommen. „Der Tourismus ist der wichtigste Hauptsektor in Tirol und auch Innsbruck als Kongressstadt profitiert vom Innsbrucker Flughafen. Auch Privatpersonen und die Industrie profitieren vom Flughafen.“



Ein Flughafen ist immer ein großer Vorteil für eine bestimmte Region. Gerade Touristen aus England bringen eine große Wertschöpfung. Für ein modernes Tourismusland ist ein Flughafen besonders wichtig. Für Unternehmer spielen die Flugverbindungen nach Frankfurt oder Wien eine große Rolle, denn man ist im Vorteil, wenn man schnell zu anderen Wirtschaftsstandorten in der ganzen Welt kommt.“ Für die Wirtschaftskammer ist der Flughafen ein wichtiger Faktor und ein „Must have“ für eine moderne Industrieregion.

INTERVIEW MIT PATRIZIA ZOLLER-FRISCHAUF

Auf die Frage: „Sehen Sie den Flughafen Innsbruck als Infrastruktur als unverzichtbar und weshalb?“, antwortet die ehemalige Wirtschafts-Landesrätin mit einem klaren „Ja!“. Gerade die Arbeitsplätze rund um den Flughafen sind enorm wichtig. Firmen bekommen durch den Flughafen ganz andere Chancen und aus diesem Grund siedeln sich in einer Region Betriebe an, an dem es eine solche Einrichtung gibt. In einem Satz



zusammengefasst ist der Flughafen Innsbruck unser Tor zur Welt und ist für einen anspruchsvollen Tourismus sowie auch für unseren Industriestandort unverzichtbar.

Immer wieder wurde von der Bevölkerung, aber auch seitens der Politik auf die Unverzichtbarkeit des Flughafens hingewiesen. Was als kleines Maturaprojekt begann, entwickelte sich im Laufe der Zeit zu einer großen und umfassenden Arbeit. Mit zahlreichen Aufnahmen kombiniert mit Interviews, entstand ein Film, der aufschlussreiche Informationen über den Alpenflughafen liefert. Dank unseren zahlreichen Partnern, Freunden und Experten entstand ein Grenzen übergreifendes Projekt. Natürlich finden sich im Film spannende Luftaufnahmen und Bilder wieder. Ende Februar wird der Film „Wirtschaftliche Auswirkungen des Flughafens Innsbruck auf die Wirtschaft des Landes Tirol“ auf YouTube veröffentlicht!

„Seit einigen Jahren bin ich Mitglied bei den Freunden des Flughafens Innsbruck und, da ich mit meinen 18 Jahren noch eher jung bin, macht es mir große Freude die Flughafenfreunde nach außen hin zu vertreten. Der Flughafen Innsbruck gehört zu meinem Leben, seit früher Kindheit. Als Gründungsmitglied des Jugendvereins „FDFI Next Generation“ ist mir der Kontakt mit gleichaltrigen und vor allem mit Leuten, die dasselbe Interesse teilen, enorm wichtig. Daher gründeten meine Flughafenkollegen und ich im Januar 2020 den FDFI-Jugendklub „FDFI Next Generation.“ Als Schüler der Handelsakademie Telfs ist die Luftfahrt eine großartige Gelegenheit, dem Alltag zu entkommen.“

AUSTRIAN SCHICKT 13 AIRBUSSE NACH PRAG

Text und Foto: Martin Dichler, Wien

Die am Prager „Vaclav Havel“ Flughafen ansässige Czech Airlines Technics (CSAT), ein Tochterunternehmen der Prague Airport Group, darf sich über einen neuen Wartungsvertrag aus Österreich freuen. Das Unternehmen, das sich hauptsächlich auf die Reparatur und Wartung von Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugausrüstungen in den Bereichen Base Maintenance, Line Maintenance, Component Maintenance, Engineering und Landing Gear Maintenance der Typen A320 (Serie) und Boeing 737NG spezialisiert hat, gewann eine Ausschreibung für die Überholung von 13 Austrian Airlines Flugzeugen der Airbus A320-Familie. In der laufenden Saison werden zunächst sechs und im nächsten Jahr sieben Airbus Flugzeuge der Luft-hansa Tochter für die geplanten Base Maintenance Checks in Prag eintreffen.

„Wir bauen auf unsere Zusammenarbeit mit der österreichischen Fluggesellschaft, die dank der neuen langfristigen Vereinbarung bis mindestens 2023 andauern wird. Wir schätzen es sehr, dass sich Austrian Airlines erneut für Czech Airlines Technics und unsere Dienstleistungen entschieden hat“, so CSAT Geschäftsführer Pavel Hales.



VOLLE AUFTRAGSBÜCHER

Für Czech Airlines Technics war das vergangene Jahr mit über 100 Grundüberholungen von Flugzeugen der Typen Boeing 737, Airbus A320-Familie und ATR überaus erfolgreich. Erstmals führte CSAT zusätzlich Wartungsarbeiten an Boeing 737MAX und Airbus A321neo durch. Finnair, Transavia, Neos und Austrian Airlines zählen langfristig zu den wichtigsten Kunden von Czech Airlines Technics. Seit fast zwei Jahren bietet CSAT zudem Fluggesellschaften und Leasingfirmen die technische Betreuung von langfristig abgestellten Flugzeugen auf Flughäfen in der Tschechischen Republik und der Slowakei an.

WIZZ AIR: AIRLINE MIT FRAGEZEICHEN?

Text: Theo Hanisch

Vor nicht allzu langer Zeit erschien in unserem Journal ein Interview mit dem Geschäftsführer der „Wizz Air“, Jozsef Varadi, in welchem von großen Expansionsplänen die Rede war. In den letzten Wochen sickerten vermehrt Meldungen von relativ großzügigen Streichungen im Flugprogramm der ungarischen Airline durch. Noch vor Weihnachten 2021 wurde das Aus von 12 Strecken ab Wien bekannt. Viele Routen ab Wien-Schwechat, darunter unter anderem Porto, Varna, Castellon, Split und Dubrovnik sollen deutlich später als ursprünglich angekündigt reaktiviert werden. Diese Ziele sollen erst zwischen Juni und Juli 2022 wieder bedient werden. Das Online Portal aviation.direct berichtet weiter, dass weitere Ziele zumindest temporär ausgesetzt werden. Die Streichungen betreffen z. B. auch den Flughafen Salzburg, wo das Angebot nach Varna (Bulgarien) für 2022 gänzlich aus dem Programm genommen wurde und die geplanten Ziele Kiew und St. Petersburg mehr als fraglich sind.



Airbus A 320 (HA-LYS)

Foto: Gyrostat

Eher unerfreulich auch die Bilanz nach dem 3. Quartal 2021, wo ein Verlust in der Höhe von 267,5 Millionen Euro eingeflogen wurde. Konzernchef Jozsef Varadi rechnet damit, dass das vierte Quartal der laufenden Periode noch höhere Verluste mit sich bringen könnte. Anschließend geht man bei Wizz Air davon aus, dass es wieder bergauf gehen wird.

WIEN

FLUGHAFENFREUNDE WÄHLTEN NEUEN VORSTAND

Text: Gernot Kastner

Am Freitag, den 4.2.2022 fand die Generalversammlung des Vereins der Flughafenfreunde Wien statt. Nach 3 Jahren fand auch eine Neuwahl des Vorstands statt. Dabei wurden Obmann Gernot Kastner und Obmann Stellvertreterin Claudia Winkler im Amt bestätigt. Auf den anderen Positionen gab es neue Gesichter die einstimmig gewählt wurden. Neue Kassierin ist Priska Glatzer, die das Amt bereits seit 1.1.2022 übernommen hat. Ihr Stellvertreter ist Christian Martinek, der ebenfalls einschlägige Branchenerfahrung und -kontakte mitbringt. Neue Schriftführerin ist Claudia Burghart. Damit besteht der Vorstand zum ersten Mal in der Vereinsgeschichte aus gleich vielen Frauen wie Männern. Ihr Stellvertreter ist Thomas Preis. Beide sind erst kurz im Verein.

„Es freut mich, dass wir immer neue und engagierte Mitglieder für den Verein gewinnen können und diese auch teilweise gleich Verantwortung übernehmen“, so Obmann Gernot Kastner.

Der neue Vorstand setzt sich nun wie folgt zusammen:

- Obmann: Gernot KASTNER
- Obmann Stv.: Claudia WINKLER
- Kassier: Priska GLATZER
- Kassier Stv.: Christian MARTINEK
- Schriftführer: Claudia BURGHART
- Schriftführer Stv.: Thomas PREIS



Auf den neuen Vorstand wartet im kommenden Jahr, neben dem jährlichen Sammler- und Reiseinfo-Tag am 14.5.2022, auch ein zusätzliches Großevent: Der Verein feiert am 15.9.2022 sein 30-jähriges Bestehen mit einer großen Feier am Flughafen Wien. Das Jahr steht auch unter dem Motto „back to normal“ in der Hoffnung wieder zu einem Vereinsleben zurückzukehren, wie vor COVID mit Vereinsabenden am Flughafen Wien.

FLUGHAFEN WIEN UNTERSTÜTZT DIE BEIM EUROPÄISCHEN LUFTFAHRTGIPFEL VORGELEGTE „TOULOUSE DECLARATION“ ZUR DEKARBONISIERUNG DES LUFTVERKEHRS BIS 2050

Text: Flughafen Wien

„Die Luftfahrt setzt seit vielen Jahren umfassende Klimaschutzmaßnahmen und zieht hier auch international an einem Strang. Mit der „Toulouse Declaration“ legt sich die europäische Luftfahrtbranche gemeinsam auf eine Dekarbonisierung des Flugverkehrs bis 2050 fest. Der Flughafen Wien ist hier bereits gut unterwegs: Mit Österreichs größter PV-Anlage, CO₂-neutraler Fernwärme und zahlreichen weiteren Maßnahmen wird der Flughafen Wien 2023 seinen Betrieb zur Gänze CO₂-neutral führen. Der wichtigste Hebel zum klimafreundlichen Fliegen sind aber alternative Treibstoffe“, stellen die Flughafen Wien-Vorstände Mag. Julian Jäger und Dr. Günther Ofner fest.

Flughafen Wien wird zum „Green Airport“: Größte PV-Anlage Österreichs

Schon seit 2012 verfolgt der Flughafen Wien konsequent seine Nachhaltigkeitsstrategie und setzt umfassende Maßnahmen zur CO₂-Reduktion: So entsteht derzeit mit einer Fläche von 24 Hektar am Flughafen-Areal die größte Photovoltaikanlage Österreichs. Rund 55.000 PV-Paneele werden eine Leistung von ca. 24 Megawatt Peak liefern. Nach der Inbetriebnahme im Frühjahr 2022 wird der Flughafen Wien insgesamt acht PV-Anlagen betreiben und damit rund 30 Millionen Kilowattstunden Strom erzeugen. Künftig wird der Airport etwa ein Drittel seines Strombedarfs mit Sonnenenergie decken.

Ein weiterer wesentlicher Meilenstein auf dem Weg zum „Green Airport“ ist die Umstellung auf CO₂-neutrale Fernwärmeversorgung: Ab 2022 bezieht der Flughafen Wien die industrielle Abwärme der OMV Raffinerie Schwechat als umweltfreundliche Fernwärme und reduziert damit seinen CO₂-Ausstoß deutlich. „Wir wollen konstruktiv an der nachhaltigen Transformation der Luftfahrt arbeiten. Den Vorschlag einer verpflichtenden Beimischquote von alternativen Treibstoffen sehe ich daher positiv und wesentlich nützlicher im Sinne der Emissionsreduktion.“

Alternative Treibstoffe als Schlüssel für klimafreundliches Fliegen

Der wichtigste Weg für klimafreundliches Fliegen ist aber, durch Förderungen und Beimischungspflichten die großflächige Markteinführung von CO₂-neutralen alternativen Treibstoffen voranzutreiben. Die Technologie zur Herstellung von synthetischem Kerosin existiert bereits. Flugbezogene Steuern sollten zweckgebunden als Fördermittel für Forschung und Entwick-

lung verwendet werden, es braucht außerdem eine Einführung von gesetzlichen Beimengungspflichten. Das würde eine weitreichende Nachfrage nach alternativen Treibstoffen ankurbeln und so einen entsprechenden Markt schaffen. Tatsächlich ist

der Anteil der Luftfahrt an den weltweiten CO₂-Emissionen gering: Weltweit ist die Luftfahrt für nur rund 2,7% der CO₂-Emissionen verantwortlich. Innereuropäisch beträgt der Anteil 0,52% und in Österreich nur 0,16%.

LINZ

Text: Michael David, Linz, Linz Airport, Theo Hanisch
Fotos: Michael David, Linz

Die anhaltende Covid 19 Pandemie hatte auch 2021 Auswirkungen auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens am „Linz Airport“. Im Passagierverkehr verzeichnete der Linzer Flughafen 68.509 Fluggäste. Zwar stieg damit das Aufkommen um 17.203 Passagiere (+33,53%), liegt jedoch weiterhin deutlich unter den Abfertigungen von 2019. Im Linienverkehr wurden 21.762, im Charterwesen 45.739, sowie im Ausweichverkehr 1.008 Personen verzeichnet. „Die Nachfrage bei den Urlaubsflügen lag über unseren Erwartungen. Nahezu alle Charterketten wurden durchgeführt“ so Airport Linz Geschäftsführer Norbert Draskovitz.

Vorsichtiger Optimismus

Für das laufende Jahr rechnet der Linz Airport mit einem deutlichen Wachstum im Passagierverkehr. Die Reiseveranstalter haben das Charterflugprogramm für den kommenden Sommer erheblich ausgebaut. Im Linienflugverkehr erwartet der Flughafen zumindest eine Stabilisierung der Frequenzen nach Düsseldorf und Frankfurt bzw. dass diese schrittweise erhöht werden. Air Dolomiti verkehrt derzeit und wohl noch für einige



Das größte Frachtflugzeug der Welt: Antonov AN 225; Die Antonov AN 225 wurde im Zuge der kriegsrischen Auseinandersetzungen in Kiev laut Medienberichten vom 28.2.2022 unwiederbringlich zerstört. Das einzige Flugzeug dieser Art stand zuletzt am Flugplatz Hostomel nordwestlich der ukrainischen Hauptstadt.

Zeit nur 1x täglich zwischen Linz und Frankfurt. Die Flüge mit Corendon Airlines Europe zwischen Linz und Hurghada sind zur Zeit ausgesetzt, per Ende Februar sollen diese wieder aufgenommen werden.

Hauptträger an den Flugbewegungen war im vergangenen Jahr einmal mehr der Frachtumschlag, der ein Rekordvolumen verzeichnen konnte. Ausschlaggebend waren allerdings die rund 50 Sondertransporte, die in diesem Zeitraum abgefertigt wurden. Allein das Handling der weltweit größten Transportmaschine, der Antonov 225 ist operativ eine besondere Herausforderung.

Der Frachtbereich am Linz Airport, der sich zu einer wichtigen Drehscheibe in dieser Sparte entwickelt hat, ist ein wichtiges Standbein, das nicht unwesentlich zur Sicherung der Arbeitsplätze am Standort Flughafen Linz beiträgt. Von Anfang Dezember 2021 bis Ende Jänner 2022 wurde der Linz Airport verstärkt als Drehscheibe für benötigte medizinische Güter aus China genutzt. Insgesamt gab es in diesem Zeitraum 16 Flüge mit Antonov An-124 sowie 3 Flüge mit Antonov An-225, jeweils aus Tianjin bzw. Chengdu kommend.



Für das österreichische Bundesheer gab es im Jänner 2022 jeweils zwei Frachtflüge mit Boeing 747-400F (Kalitta Air und National Airlines) sowie Boeing C-17 Globemaster (US Air Force).

Auf Grund schlechter Wetterbedingungen wichen am zweiten Jänner-Wochenende Tui Airways (B737-800 und B737-MAX8), Jet2 (B737-800) und JetTime (B737-700) aus Innsbruck bzw. Salzburg nach Linz aus. Mittlerweile sind erste Vorarbeiten für die Errichtung eines neuen Hangars am Bundesheer-Gelände angelaufen.



Foto: Peter Zandonella

GRAZ

Text: Michel Sander, Graz

+13,6 % MEHR FLUGGÄSTE IM JAHR 2021 AM FLUGHAFEN GRAZ

Trotz der anhaltenden Corona-Pandemie und den damit verbundenen Lockdowns konnte der Flughafen Graz das Ergebnis im Vergleich zum vorangegangenen Jahr in allen Segmenten steigern. Die Reiselust im Sommer des Vorjahres lässt trotz Omikron mit vorsichtigem Optimismus in die Zukunft blicken.

Linien- und Charterverkehr:

Im Bereich der Linienflüge hatten die Reisebeschränkungen im Winter und Frühling naturgemäß einen größeren Einfluss, weshalb das Passagieraufkommen um 7,2 % (-13.322 Fluggäste) niedriger als 2020 ausgefallen ist. Das Jahr 2021 hat weltweit und damit auch für den Flughafen Graz sehr schwierig begonnen. In Österreich kam es erst im Laufe des Monats Mai zu einer Erleichterung der Reisebestimmungen. So konnten in den ersten 5 Monaten 2021 nur knapp über 16.000

Passagiere betreut werden. Das erste Halbjahr 2021 war somit im Vergleich mit 2020 deutlich im Minus. Dieses Minus konnte jedoch mit einem Plus von 272 % (+40.374 Fluggäste) im Charterbereich mehr als wettgemacht werden. Bei den Bewegungen wurde im Bereich der Linienflüge ein Minus von -8 % (-279 Bewegungen) verzeichnet. Das Plus von 178,2 % (+948 Bewegungen) im Bereich Charter zeigt, dass deutlich mehr Flüge im Jahr 2021 als 2020 durchgeführt wurden und diese auch besser ausgelastet waren. Der neuerliche Lockdown im Spätherbst 2021 hat die gute Entwicklung wieder etwas eingebremst, trotzdem konnte mit 226.562 Passagieren ein Plus von +13,6 % erreicht werden.

Zuversicht für den Sommerflugplan:

„Steigende Durchimpfungsraten und ein verantwortungsbewusster Umgang mit der Corona-Pandemie durch Flugreisende lassen ein stetiges Ansteigen des Reiseaufkommens, speziell ab dem zweiten Quartal, erwarten. Im Linienverkehr arbeiten wir gemeinsam mit unseren Fluglinienpartnern an einer Frequenzverdichtung und dem selektiven Einsatz größerer Flugzeuge zu den bestehenden Destinationen Wien, Frankfurt, München, Zürich, Amsterdam, Düsseldorf und Stuttgart“ so der Geschäftsführer des Flughafen Graz, Wolfgang Grimus.

Die Fracht:

Mit einem Gesamtaufkommen von 19.250 Tonnen und einem Plus von 18,5 % oder rund 3.000 Tonnen hat sich das Frachtgeschäft sehr erfreulich entwickelt. Auf insgesamt 32 Frachtflügen, meist mit Boeing 747, wurden wichtige Medizinprodukte wie FFP2-Masken und Schnelltests nach Graz transportiert.

General Aviation:

Auch die General Aviation hat sich durch Corona stark entwickelt. Etliche Unternehmen wie auch Privatreisende haben vermehrt auf diese Transportvariante zurückgegriffen, um wichtige Termine wahrnehmen zu können, was zu einem Bewegungsplus von 28,8 % geführt hat.

INNSBRUCK

Text: Flughafen Innsbruck, Theo Hanisch

Stand der Flughafen Innsbruck 2021 noch ganz im (negativen) Zeichen der Pandemie, sieht man am Airport in den Alpen der laufenden Saison zuversichtlich entgegen. Rückblickend waren 2021 125.495 Passagiere im vergangenen Jahr zu verzeichnen, was einen Rückfall auf das Jahr 1981 bedeutet und fast exakt 10% des Aufkommens des Jahres 2019 mit dem Passagierrekord von 1,144.471 Mio. bedeutet. Deutlich positiver verliefen die Sommermonate 2021. Die Urlaubsangebote ab Innsbruck wurden in diesem Zeitraum von Tirolerinnen und Tirolern aber auch von Fluggästen aus den benachbarten Regionen sehr gut angenommen, das Passagieraufkommen

entwickelte sich sehr viel besser als etwa im Sommer des Vorjahres. Als Bremse wirkte jedoch wiederum die seit langem geplante Generalsanierung der Landebahn im Vorjahr in der Zeit vom 20. September bis 18. Oktober.

Mit dem Beginn der Wintersaison Mitte Dezember konnte allerdings zum Jahresende hin ein Aufschwung verzeichnet werden, der Dezember 2021 war sogar mit Abstand der passagierstärkste Monat des Gesamtjahres. „Nach dem Ausfall der Wintersaison war schon zu Beginn des Jahres klar, dass dies ein sehr schwieriges Jahr wird. Umso mehr freut es mich, dass nach der erfolgreichen Pistensanierung im Herbst der Start in die diesjährige Wintersaison besser als erwartet verlaufen ist. Das gibt Hoffnung für die weitere Entwicklung“, stellt Flughafengeschäftsführer DI Marco Pernetta fest.



Aufschwung am Airport Innsbruck. Bild vom 29.01.2022

Foto: Benjamin Radner

Bereits an den ersten Jänner-Wochenenden wurden jeweils wieder rund 10.000 Passagiere am Flughafen abgefertigt.

Große Hoffnungen setzt man am Flughafen nun auf die beiden Hauptmonate Februar und März. Pernetta blickt zuversichtlich auf die kommenden Monate: „Bei all den großen Herausforderungen und Unsicherheiten bleiben wir optimistisch, dass sich der Flughafen bald erholen wird. Die Reiselust ist ungebrochen, die Menschen wollen in den Urlaub.“

Im Linienverkehr ist mit der Wiedereinführung der ganzjährigen Frankfurt-Strecke, die ab 2. Mai drei Mal täglich von Air Dolomiti (Tochtergesellschaft von Lufthansa) durchgeführt wird, die wichtigste Forderung des Flughafens erfüllt. Inter-

nationale und interkontinentale Anschlüsse sind dann mit der Anbindung an eines der größten Luftfahrtdrehkreuze Europas wieder bestens möglich. Zudem sind im Sommer 2022 - neben den ganzjährigen Anschlüssen nach Amsterdam, London und Wien - direkte Linienverbindungen nach Birmingham, Bristol und Manchester buchbar. Das Sommerflugprogramm bietet 2022 ab Innsbruck wieder schönste Urlaubsziele im Mittelmeer an: Sardinien, Kalabrien, Brac, Mallorca sowie die griechischen Topdestinationen Chalkidiki, Kreta, Kalamata, Kavala (NEU), Kefalonia, Kos, Preveza/Lefkas und Rhodos.

Noch vor zwei Jahren war es Faktum, dass die Flugverbindung ab Innsbruck jene der Austrian Airlines nach Wien die meistfrequentierte war. Interessant: seit einiger Zeit scheint auf „flightradar24“ unter „busiest Route“ die Destination Amsterdam, von „Transavia bzw. „EasyJet“ geflogen, mit 18 Flügen wöchentlich an erster Stelle auf.



Norwegian, SE-RRT, 19.02.2022 Foto: Walter Kaller



Wieder Vielfalt am Airport Innsbruck

Foto: Siegfried Gufler

Sie kennen unsere Türme.

Jetzt begeistern wir Sie mit frischen, neuen Wohnbauprojekten.

Die so ansprechend und attraktiv gestaltet sind, dass wir sie gerne auf Ihrem Grundstück errichten würden.

In ganz Tirol.



LANGJÄHRIGE ERFAHRUNG TRIFFT PROFESSIONELLE EXPERTISE

Handschlagsqualität statt Kopfzerbrechen

Wir sind der richtige Partner für Sie und Ihr Grundstück oder Ihre Liegenschaft.

Mit der neu geschaffenen PEMA Wohnen realisieren wir nun auch attraktive Wohnbauprojekte. Ökologisch, regional und nachhaltig gebaut. Mit ansprechender Architektur.

Dafür suchen wir Grundstücke in ganz Tirol.

UNSER VERSPRECHEN

Das können Sie von uns erwarten

Vertrauen Sie auf unsere langjährige Erfahrung und überzeugen Sie sich von den Vorteilen, die wir unseren Kunden bieten:

- » Wir bieten Top-Konditionen
- » Schnelle Kaufentscheidungen
- » Professionelle Abwicklung und Diskretion
- » Zuverlässige, termingerechte Bezahlung
- » Mitsprache bei der künftigen Grundstücksgestaltung
- » Ganzheitliche und anspruchsvolle Architekturkonzepte für einzigartige Wohnbauprojekte mit hochwertigen Außenanlagen
- » Unterstützung bei der kompletten Abwicklung, auf Wunsch auch mit Beratung in Rechtsfragen

UNVERBINDLICH UND DISKRET

Ein Anruf öffnet Türen

Kontaktieren Sie uns für ein erstes, unverbindliches Gespräch telefonisch unter **+43 512 251276** oder per E-Mail an wohnen@pema.at

Wir freuen uns auf Sie!



**INNS'
BRUCK
AIRPORT**

Endlich wieder Urlaubszeit.

SOMMER 2022

Chalkidiki/Thessaloniki, Kalabrien,
Kalamata, Kavala (*NEU*), Kefalonia,
Kos, Kreta, Mallorca, Preveza/Lefkas,
Rhodos, Sardinien

GANZJÄHRIGE DIREKTFLÜGE

Amsterdam, Frankfurt, London, Wien
*transavia.com, easyjet.com, lufthansa.com bzw.
airdolomiti.com, austrian.com*

sowie saisonal Birmingham, Bristol, Manchester
jet2.com



www.innsbruck-airport.com

