

FDFI

Zeitschrift der Freunde des Flughafens Innsbruck

Nr. 142

Juni 2022



Titelstory / History

Die Anbindung Innsbrucks an das
Drehkreuz Frankfurt/Main



HÖCHSTE WOHNQUALITÄT IN GANZ TIROL

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



IN BAU

Peter & Paul, Söll

- » 1-, 2- und 4-Zimmer Wohnungen, 5-Zimmer Penthouse verfügbar
- » Jede Wohnung verfügt über einen Balkon
- » Geschäfte des täglichen Bedarfs fußläufig erreichbar
- » Nahe Bergbahnen Söll – Skiwelt Wilder Kaiser Brixental
- » 10 Min. nach Kufstein und Wörgl, 15 Min. nach St. Johann
- » Baubeginn erfolgt, Fertigstellung Sommer 2023



IN BAU

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
- » Baubeginn erfolgt, 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



Vorwort	S. 04
Aktuelles & Vereinsprogramm	S. 05
Reportage/History: Die Anbindung Innsbrucks an das internationale Drehkreuz Frankfurt/Main	S. 06
Flug ohne Pilot - Drohneneinsatz zur Aufklärung	S. 12
Collage	S. 14
Interview mit Michael Herrmann	S. 16
Legende in der Luftfahrt: Boeing 747	S. 18
Pilotenträume: Von der Dash 8 ins A380 Cockpit.....	S. 22
Airports	S. 25

IMPRESSUM (GEM. §74 MEDIENRECHT)

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

Herausgeber, Redaktion und für den Inhalt verantwortlich:

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

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

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

FDFI Journal: erscheint viermal jährlich

Treffpunkt: Jeden ersten Freitag monatlich um 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!



Eine neue Ausgabe unseres Journals liegt vor und ich freue mich, euch diese präsentieren zu dürfen. Mein Dank gilt allen, die zum Gelingen dieser Ausgabe beigetragen haben, insbesondere Tanja Chraust, Martin Dichler, Theo Hanisch und Marcel Schmidt, sowie allen Freunden, die uns mit tollem Bildmaterial unterstützt haben.

Ein besonders schöner Vereinsabend fand Anfang Mai statt. Viele Flughafenfreunde waren gekommen, um unser langjähriges Mitglied Armin Stotter würdig in den Ruhestand zu verabschieden. Wir bedanken uns bei Armin für die unzähligen Vereinsabende und Jour Fixes, bei denen wir stets top Informationen zur Flugentwicklung aus erster Hand erhalten konnten und immer up to date waren, wenn neue Flugzeuge Innsbruck ansteuernten. Danke Armin!

Unser Flughafen steht trotz Pandemie sehr gut da und darüber können wir uns freuen. Während touristische Flüge gemessen

an den Passagierzahlen bereits wieder auf sehr hohem Niveau stattfinden, hinken Geschäftsflüge noch hinterher. Dieser Umstand ist vor allem der reduzierten Verbindungen nach Wien aber ganz besonders der lange fehlenden Anbindung an Frankfurt geschuldet. Mit Air Dolomiti ist diese wichtige Verbindung kürzlich wiederhergestellt worden und so wird das Drehkreuz Frankfurt wieder 3x täglich angefliegen. Natürlich wird auch dieses Thema im Journal ausführlich behandelt.

Nun wünsche ich euch viel Freude beim Lesen und hoffe, viele von euch bei den kommenden Vereinsabenden begrüßen zu dürfen!

Herzliche Grüße,

Lucas Krackl
Vereinsobmann



Erstlandung Air Dolomiti aus Frankfurt am 2. Mai 2022; v.l.n.r.: Wirtschaftsstadträtin Christine Oppitz-Plörer, TVB-Obmann Mario Gerber, Wirtschaftslandesrat Anton Mattle, Aufsichtsratsvorsitzende Paula Stecher, Air Dolomiti Crew, Air Dolomiti – Chief Commercial Officer Paolo Sgaramella, Flughafengeschäftsführer Marco Pernetta

Foto: Nicole Kehle

VERABSCHIEDUNG VON ARMIN STOTTER AM 06. MAI 2022

Text: Alexander Pauli

Der Vereinsabend vom 06. Mai 2022 wird den vielen anwesenden Mitgliedern wohl lange in Erinnerung bleiben.

Zum letzten Mal in seiner jahrzehntelangen Geschichte als Traffic- und Handlingdirector des Flughafen Innsbruck servierte Armin Stotter den Freunden des Flughafen Innsbruck aktuelle Infos der abgelaufenen Wintersaison und eröffnete Ausblicke auf den kommenden Sommer. Nach zwei turbulenten Coronajahren kann sich der Flughafen Innsbruck im Jahr 2022 bereits wieder über 400.000 Passagiere freuen.

Neben Einblicken in das aktuelle und künftige Fluggeschehen stand vor allem der Dank an Armin für sein jahrelanges Wirken am und für den Flughafen im Vordergrund. Die anwesenden

Mitglieder folgten den Worten der Vortragenden, allen voran wusste Flughafendirektor Marco Pernetta einige Anekdoten über seinen sehr geschätzten Mitarbeiter zu erzählen. Für den Verein hielt Ehrenobmann Theo Hanisch eine sehr bewegende Laudatio und Obmann Lucas Krackl überreichte als Geschenk einen Korb mit italienischen Spezialitäten. Nach all den lobenden und ehrenden Worten und Standing Ovationen wurde Armin dann doch emotional und zeigte sich sichtlich gerührt.

Armin Stotter wird Ende des Sommers in den wohl verdienten Ruhestand wechseln. Der Verein der Flughafenfreunde Innsbruck dankt seinem Gründungsmitglied für sein Wirken im und für den Verein und freut sich darauf, dass der Jubilar dem Verein auch in Zukunft weiterhin in aktiver Rolle erhalten bleiben möchte.



v.l.n.r.: Flughafendirektor Dipl.-Ing. Marco Pernetta, FDFI Ehrenobmann Theo Hanisch, der geehrte des Abends Armin Stotter und Vereinsobmann Lucas Krackl.

Foto: FDFI, Alexander Pauli

VEREINSVERANSTALTUNGEN



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.

DIE ANBINDUNG INNSBRUCKS AN DAS INTERNATIONALE DREHKREUZ FRANKFURT/MAIN

von Tanja Chraust

Gegen Ende September 2021 wurde die Hiobsbotschaft bekannt, dass die Deutsche Lufthansa plant, mit Ende des Sommerflugplans 2021 die für den Flughafen Innsbruck so wichtige Strecke Innsbruck–Frankfurt–Innsbruck einzustellen. Das bedeutete für die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft neben den bereits bestehenden großen Problemen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie einen weiteren herben Schlag, denn der Anschluss an dieses Drehkreuz der Weltluftfahrt ist aus wirtschaftlichen und touristischen Gründen für die Stadt Innsbruck und das Land Tirol von grundlegender Bedeutung. Bei einem Rückblick in das mittlerweile schon seit 97 Jahren bestehende Innsbrucker Fluggeschehen ergibt sich für diese Verbindung folgendes Bild:

FLUGHAFEN INNSBRUCK IN DER REICHENAU

Der am 1. Juni 1925 offiziell in Betrieb gegangene Flughafen Innsbruck (Lage: Reichenau – Teil des städtischen Landgutes) verfügte zwar vom Eröffnungstag an über die Linie München–Innsbruck, welche anfangs von der Süddeutschen Aero Lloyd A.G. und nach dem Zusammenschluss der Junkers Flugverkehr A.G. und der Deutschen Aero Lloyd A.G. (6. Jänner 1926) unter dem Namen Deutsche Luft Hansa Aktiengesellschaft (= damalige Schreibweise) betrieben wurde.

Da sich damals die europäische Zivilluftfahrt erst im Aufbau befand, wies der Innsbrucker Flughafen über keinen direkten Anschluss nach Frankfurt am Main auf. Daher war diese deutsche Stadt nur mit Umsteigemöglichkeiten erreichbar. Daran änderte sich auch nichts in der gesamten Zwischenkriegszeit, denn mit 3. Oktober 1938 endete offiziell der Linienflugverkehr am ersten Innsbrucker Flughafengelände.

FLUGHAFEN INNSBRUCK WEST

Mit der Grundsteinlegung durch die französische Besatzungsmacht für einen neuen Flughafen im Westen der Tiroler Landeshauptstadt (8. Jänner 1946) war das Ende des ersten Innsbrucker Flughafens eingeleitet worden. Doch auch der am 15. Jänner 1948 auf der Nordseite der Ulfiswiese feierlich in Betrieb gegangene Flughafen Innsbruck West wies während seines Bestehens (Frühjahr 1949: erste Charterflüge aus Paris, Amsterdam und London – erste Linienflüge 4. Juni 1950: Amsterdam–Innsbruck [KLM], 26. Mai 1951: Zürich–Innsbruck–Salzburg [Swiss Air Lines = damalige Schreibweise] und 21. Mai 1955: London–Luxemburg–London [Eagle Airways]) über keinen direkten Anschluss an die hessische Stadt Frankfurt am Main.

FLUGHAFEN INNSBRUCK KRANEBITTEN



Am 14. Dezember 1959 flog zum ersten Mal eine Linienmaschine vom Flughafen Innsbruck Cranebitten nach Frankfurt am Main. Es handelte sich dabei um den Kurs Wien–Innsbruck –Frankfurt von den Austrian Airlines, welche in der Wintersaison 1959/60 die von Fred Olsens Flyselskap, Oslo gecharterten Flugzeuge der Type Vickers Viscount 779 (Sitzplätze: 56) einsetzten. Hier dieses Fluggerät auf dem Vorfeld des Innsbrucker Flughafens mit der Kennzeichnung OE-LAC mit dem Flughafenhotel im Hintergrund.

Foto: © Austrian Airlines

Das Flughafengelände Innsbruck West wurde am 13. September 1955 von den Besatzungsmächten an die österreichischen Behörden übergeben und am 3. Februar 1956 erhielt die am 8. Oktober 1954 gegründete Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. (Teilhaber: 40 % Republik Österreich, je 30 % Land Tirol und Stadt Innsbruck) vom Amt für Zivilluftfahrt die Genehmigung für den Betrieb des Innsbrucker Flughafens. Schon bald danach bürgerte sich für das im österreichischen Eigentum befindliche Areal die neue Bezeichnung Innsbruck Cranebitten ein. Als am 5. September 1959 die Tiroler Landeshauptstadt mit dem Messekurs Wien–Innsbruck–Zürich in das Streckennetz der Austrian Airlines – Österreichische Luftverkehrs A.G. (Gründung: 30. September 1957 – Aufnahme des Flugbetriebs: 31. März 1958) eingebunden wurde, verbesserten sich die Chancen für eine Anbindung an Frankfurt am Main. Bereits am 14. Dezember 1959 erfüllte sich dieser Wunsch, denn in der Wintersaison 1959/60 stand erstmals die Verbindung Wien–Innsbruck–Frankfurt auf dem Programm der

Austrian Airlines (= IATA-Code: OS). Im Sommer 1960 hingegen wurde Frankfurt auf der Austrian Airlines-Linie Venedig–Innsbruck–Frankfurt eingebunden und danach gab es für einige Zeit keine Anbindung mehr an Frankfurt am Main. Dies änderte sich jedoch in der Wintersaison 1963/64 im Zusammenhang mit der Austragung der IX. Olympischen Winterspiele in Innsbruck. Auf Grund dieses sportlichen Großereignisses (29. Jänner – 9. Februar 1964) verfügte die Tiroler Landeshauptstadt in der Wintersaison 1963/64 sogar über zwei Anbindungen an Frankfurt. Einerseits über den OS-Direktkurs Innsbruck–Frankfurt und andererseits auch wieder über die OS-Strecke Innsbruck–Salzburg–Frankfurt.



Zwischen dem 23. Februar und dem 4. Juli 1960 hatten die Austrian Airlines insgesamt sechs Vickers Viscount 837 (Sitzplätze: 59) übernommen, welche den Namen von berühmten Komponisten (Josef Haydn/Franz Schubert/Anton Bruckner/Johann Strauß/Wolfgang Amadeus Mozart u. Ludwig van Beethoven) trugen. Diese viermotorige Maschine (hier: OE-LAG – Name: Franz Schubert – Sitzplätze: 59, welche auf den Innsbruck-Verbindungen nach Frankfurt im Einsatz stand, war größer als die Vickers Viscount 779 und verfügte auch über eine erste Klasse.

Foto: Karl Hirsch, Natters

Nachdem das schon am 11. September 1961 begonnene Bauvorhaben für die neue an der Südseite der Ulfiswiese errichtete Flughafenanlage kurz vor der Durchführung der IX. Olympischen Winterspiele in Innsbruck (1964) so weit fortgeschritten war, konnte diese anlässlich der sportlichen Großveranstaltung zumindest provisorisch in Betrieb genommen werden. Trotzdem fehlte schon im Sommer 1964 erneut der Anschluss an Frankfurt und erst im Winter 1964/65 erfolgte zumindest die Weiterführung des vorjährigen OS-Winterkurses Salzburg–Innsbruck–Frankfurt.

FLUGHAFEN INNSBRUCK

Aber die nachfolgenden Flugsaisonen waren für die am 24. April 1965 offiziell in Betrieb gegangene neue Südanlage unter der Bezeichnung Flughafen Innsbruck abermals geprägt von einer fehlenden Anbindung an die hessische Stadt Frankfurt.

Dies lag einerseits nicht nur an den wirtschaftlichen Problemen der Austrian Airlines, sondern auch an der Umstellung der Flugzeugtechnik von Propeller- zu Düsenverkehrsmaschinen und vor allem an der Tatsache, dass der Flughafen Innsbruck noch über kein technisches Anflugverfahren verfügte. Nach dem Verlust der wichtigsten Stützen des Innsbrucker Flugbetriebs (November 1967: British Eagle/Oktober 1968: Austrian Airlines und Swissair) schlitterte das lokale Fluggeschehen in eine schwere Krise. Erst mit der offiziellen Inbetriebnahme der erforderlichen technischen Anflughilfe (29. Jänner 1976) wurde überhaupt der Grundstein gelegt, um den Innsbrucker Flughafen aus seiner langjährigen Krise herauszuführen zu können. Doch für die Wiederaufnahme einer Verbindung Innsbruck–Frankfurt war die Aircraft Innsbruck (Gründung: 1958), welche ab Mitte 1979 unter dem international zugkräftigeren Namen Tyrolean Airways auftrat, von entscheidender Bedeutung. Das in Innsbruck beheimatete Flugunternehmen nahm mit 1. April 1980 die regelmäßigen Flüge von Innsbruck nach Wien und Zürich auf und führte in diesem Jahr ebenfalls mit der viermotorigen Dash7 neben Hannover, München auch Messeflüge nach Frankfurt durch. Ab 11. Mai 1981 wurde das Streckennetz um die regelmäßige Verbindung Innsbruck–Frankfurt–Innsbruck erweitert.



Ab dem Sommer 1965 fehlte dem Flughafen Innsbruck der Anschluss an Frankfurt am Main und die Wiederanbindung der Tiroler Landeshauptstadt an diesen Flugknotenpunkt erfolgte erst am 11. Mai 1981 durch den Home-Carrier Tyrolean Airways. In den ersten Jahren wurden dabei die viermotorigen Turboprop-Flugzeuge der Type Dash7 eingesetzt. Hier die beiden ersten Aushängeschilder (OE-HLS – Name: Innsbruck und OE-HLT – Name: Wien – Sitzplätze: anfangs 50 später 48) auf dem Vorfeld des Innsbrucker Flughafens.

Foto: Gerhard Hofer, Leiblfling

Während für diesen Anschluss anfangs noch das zweistrahlige Kleinflugzeug Cessna Citation II (Passagierplätze: 9) im Einsatz stand, wurden ab Juni 1981 diese Flüge mit der zweiten übernommenen Dash7 (Sitzplatzangebot: anfangs 50 – später wegen der eingebauten größeren Galley: 48) abgewickelt. Dabei stand die Verbindung Innsbruck–Frankfurt–Innsbruck

insgesamt 10x/Woche auf dem Programm, wobei der Flugpreis für die Linie Innsbruck–Frankfurt bei ÖS 1.920,-- (= € 139,53) lag. Bis Jahresende 1981 konnten im Rahmen von 662 Innsbruck–Frankfurt–Innsbruck–Flügen insgesamt 7.040 Passagiere und 34.326 kg Fracht transportiert werden. Zwar konnte man mit diesen Zahlen 1981 weder mit dem Wien-Anschluss (1.757 Flüge/46.961 Fluggäste /180.175 kg Fracht) noch mit dem Zürich-Kurs (729 Flüge/13.780 Personen/64.910 kg Fracht) mithalten. Doch schon im darauffolgenden Jahr wurden auf der Verbindung Innsbruck–Frankfurt–Innsbruck schon 14.780 Passagiere und 101.716 kg Fracht (Wien–Innsbruck–Wien: 48.440 Fluggäste/178.074 kg Fracht und Innsbruck–Zürich–Innsbruck: 14.881 Fluggäste/70.268 kg Fracht) befördert. Diese deutliche Steigerung betreffend Frankfurt steht jedoch im Zusammenhang damit, dass diese Strecke in diesem Jahr nicht nur ganzjährig betrieben wurde, sondern ab 1. November 1982 ein dritter Kurs hinzukam. Dieser regelmäßige Anschluss an Frankfurt am Main fand eine durchgehende Fortsetzung bis zum 18. März 2020, wobei dieser bis 1987 ein reiner Tyrolean Airways-Kurs (= IATA-Code VO) war. Im Zeitraum von 1988 bis 27. Oktober 2001 hingegen wurde diese Verbindung in Kooperation mit der Deutschen Lufthansa (= IATA-Code VO/LH) betrieben.



Nur in der Wintersaison 1998/99 erhielten die Tyrolean-Flüge von Innsbruck nach Frankfurt eine kurzfristige Konkurrenz durch die 1980 gegründete deutsche Fluggesellschaft Aero Lloyd, welche ab 7. November 1998 die Strecke Frankfurt–Innsbruck–Frankfurt sowohl am Samstag als auch am Sonntag mit dem Airbus A320-200 bediente.

Foto: Gerhard Wilhelmer, Innsbruck

Doch die schrittweise Übernahme von Tyrolean Airways durch die Austrian Airlines (1. Juli 1994: Beteiligung mit 42,85 % an Tyrolean Airways – 10. Dezember 1997: 85,7 % durch die Übernahme der Anteile von Gernot Langes-Swarovski – Frühjahr 1998: Tyrolean Airways stehen im alleinigen Besitz von Austrian Airlines) und die am 11. Dezember 2000 beschlossene Neustrukturierung der Austrian Airlines Group (= engere

Anbindung von Lauda Air und Tyrolean Airways an die Austrian Airlines) führten dazu, dass ab der Wintersaison 2001/02 sämtliche von Tyrolean Airways durchgeführten Flüge nur mehr unter dem IATA-Code: OS abgewickelt wurden. Als die Austrian Airlines mit ihren Tochterunternehmen jedoch am 3. September 2009 an die Deutsche Lufthansa gingen, wurde mit Beginn des Winterflugplans 2011/12 die Strecke Innsbruck–Frankfurt–Innsbruck bis zur Wintersaison 2015/16 unter dem IATA-Code: LH (= Deutsche Lufthansa) abgewickelt. Ab dem Sommer 2016 wurde diese Linie erneut als OS-Kurs abgewickelt.



Mit der ab 1985 erfolgten Flottenvergrößerung bei den Tyrolean Airways kam auch zeitweise die zweimotorige Dash8-100 (hier: OE-HLR – Name: Stadt Graz – Sitzplätze: 37) zum Einsatz.

Privatarchiv: Armin Stotter, Thaur



Ebenso stand bei Tyrolean Airways auch die zweimotorige Dash8-300 (hier: OE-LTJ – Name: Seefeld – Sitzplätze: 50) auf der Verbindung nach Frankfurt in Verwendung. Die erste Maschine dieses Typs wurde 1991 übernommen und ersetzte im Laufe der nächsten Jahre zunehmend die Dash7.

Foto: Gerhard Wilhelmer, Innsbruck



Im Jahr 2000 wurden bei Tyrolean Airways die ersten zweimotorigen Dash8-400 (hier: OE-LGB – Name: Tirol – Sitzplätze: 72) übernommen. In diesem Jahr verfügte der Home-Carrier über insgesamt 35 Flugzeuge (Düsenflugzeuge: Fokker 70: 6, Canadair RJ: 10 und Turboprop-Maschinen: Dash8-100: 2, Dash8-300: 13 und Dash8-400: 4). Foto: Gerhard Wilhelmer, Innsbruck



Auf Wunsch von Austrian Airlines verschwand mit 15. September 2003 die Marke "Tyrolean" und die Flugzeuge von Tyrolean Airways, dem Tochterunternehmen von Austrian Airlines, traten nun unter der Marke „Austrian arrows“ (hier: Dash8-400Q - OE-LGM - Name: Villach) in der neuen weiß-rot-blauen Flugzeuglackierung von Austrian Airlines auf. Foto: Walter Kaller, Innsbruck



Nachdem der Konzern der Deutschen Lufthansa am 3. September 2009 die Austrian Airlines mit ihren Tochterunternehmen übernommen hatte, kam das Aus für die Marke "Austrian arrows". Ab 1. Juli 2012 wiesen die Flugzeuge von Tyrolean Airways nur mehr die Bezeichnung "Austrian" mit dem Zusatz "operated by Tyrolean" (hier: Dash8-400Q - OE-LGI – Name: Eisenstadt) auf. Foto: Daniel Rinner, Innsbruck



Das Jahr brachte 2015 nicht nur eine neue in den Farben rot und weiß gehaltene Flugzeuglackierung, sondern mit der Fusionierung von Tyrolean Airways in die Austrian Airlines am 1. April 2015 verschwand der Zusatz "operated by Tyrolean". Hier die Dash8-400Q – OE-LGL – Name: Altenrhein.

Foto: Karl-Heinz Klotz, Schwaz



Für die nur wenige Wochen existierenden Frankfurt-Flüge im Jahr 2021 standen jedoch die zweistrahligen Flugzeuge der Type Embraer 195 von Austrian Airlines (hier: OE-LWE – Sitzplätze: 120) in Verwendung, weil sich die Austrian Airlines von ihren Dash8-400Q-Maschinen mit 31. Mai 2021 getrennt hatten.

Foto: Christian Schöpf, Imst

Mit dem Ausbruch der Corona-Pandemie, welche die Weltluftfahrt besonders hart getroffen hat, kam es ab 18. März 2020 zur Einstellung des Austrian Airlines Flugbetriebs, wovon auch die Flüge von Innsbruck nach Frankfurt betroffen waren. Eine Wiederaufnahme der Verbindung Innsbruck–Frankfurt–Innsbruck durch die Austrian Airlines erfolgte erst mit 28. Juni 2021, wobei die Frequenz massiv (je ein Kurs: Montag/

Freitag/Samstag und ab 1. August 2021 noch zusätzlich am Sonntag) reduziert wurde.

Aber die Freude darüber währte nicht lange, denn bereits mit Beginn des Winterflugplans 2021/22 stand diese Strecke nicht mehr auf dem Programm. Nach diesem neuerlichen Verlust wurden am 17. Dezember 2022 die Medien vom Innsbrucker



Die Crewmitglieder der Air Dolomiti absolvierten bereits am 1. und 2. März 2022 erfolgreich die vorgesehenen Trainingsflüge mit dem zweistrahligen Embraer 195 (I-ADJN – Sitzplätze: 120) am Innsbrucker Flughafen.

Foto: Walter Kaller, Innsbruck

Flughafenbetreiber informiert, dass ab dem 2. Mai 2022 die Linienführung Innsbruck–Frankfurt–Innsbruck wieder aufgenommen wird.

In diesem Fall erfolgt jedoch die Abwicklung der Flüge nicht durch die Austrian Airlines, sondern erstmals durch die Lufthansa-Tochter Air Dolomiti (IATA-Code: EN), welche am 1./2. März erfolgreich die vorgesehenen Trainingsflüge mit dem zweistrahligen Embraer 195 (I-ADJN) absolviert hatte.

Dieser Airliner wurde im Jänner 1988 gegründet und im Mai 1991 nahm er seinen Flugbetrieb mit Flügen von Triest nach Genua mit der zweimotorigen Turboprop-Maschine der Type Dash8-300 auf. Die Bedienung der Strecke Verona–München im November 1992 sowie die 1993 begonnene Zusammenarbeit mit der Lufthansa führte bald dazu, dass sich nicht nur München zum Drehkreuz für diese Regionalfluggesellschaft etablierte, sondern sich die Lufthansa schon 1999 mit 26 % an der Air Dolomiti beteiligte und schließlich 2003 das Regionalflugunternehmen als Tochtergesellschaft in den Lufthansa-Konzern komplett integrierte. In dem 2004 gegründeten Verbund der Lufthansa Regional fungiert Air Dolomiti neben Lufthansa CityLine als Partner, aber unterscheidet sich im äußeren Erscheinungsbild durch eine eigenständige Flugzeugbemalung und nur die Aufschrift "Partner of Lufthansa" weist auf den Verbund hin. Als Heimatflughafen der Air Dolomiti dient inzwischen der italienische Flughafen Aeroporto di Verona-Villafranca (= ICAO-Code: LIPX – ca. 12 km südwest-

lich von Verona) mit dem Namen Valerio Catullo und in erster Linie wickelt dieser Airliner Flüge im Auftrag der Lufthansa zu den Drehkreuzen nach München und Frankfurt durch. Im April 2009 übernahm Air Dolomiti, die seit ihrem Bestehen die unterschiedlichsten Flugzeugtypen (zweimotorige Turbopropmaschinen: Dash8-300, ATR 42 und ATR 72 – zweistrahlige Düsenverkehrsflugzeuge: CRJ200 und Fokker 100 und vierstrahlige Düsenverkehrsflugzeuge: BAe 146-300) in Verwendung hatte, den ersten zweistrahligen Embraer 195. Mit Stand Februar 2022 besteht deren Flotte aus insgesamt 15 Fluggeräten dieses Typs.

Zwar startete Air Dolomiti mit 2. Mai 2022 vorerst nur mit einer täglichen Verbindung zwischen Innsbruck–Frankfurt, jedoch ab 16. Mai wurden diese auf insgesamt drei erhöht. Somit besteht seitens des Flughafenbetreibers nun die berechtigte Hoffnung, dass die durch die Corona-Pandemie verursachten Flugreduktionen und sogar Flugeinstellungen auf dieser so überaus wichtigen internationalen Strecke wieder der Vergangenheit angehören und diese Anbindung an ein so wichtiges Drehkreuz im Weltluftverkehr sowohl in der Kontinuität als auch im Passagieraufkommen an die erfolgreichen Zeiten vor der Corona-Krise anknüpfen kann. Schließlich stellte die Verbindung Innsbruck–Frankfurt–Innsbruck bei der Personenbeförderung (2017: 135.406/2018: 162.290 und 2019: 167.457) eine wesentliche Stütze im Innsbrucker Fluggeschehen dar und erreichte in diesen Jahren im Linienflugranking auf dem Flughafen Innsbruck jeweils den dritten Platz.



Mit der am 2. Mai 2022 um 17.36 Uhr gelandeten und feierlich am Flughafen Innsbruck begrüßten Air Dolomiti-Maschine (Embraer 195 - I-ADJL) erfolgte neuerlich die Anbindung der Tiroler Landeshauptstadt an das Weltluftfahrt-Drehkreuz Frankfurt/Main. Damit verbunden ist auch die Hoffnung, dass auf dieser Strecke auch wieder jene Verlässlichkeit erreicht wird, wie dies mit Tyrolean Airways-Maschinen langjährig unter Beweis gestellt worden war.

Foto: Mag. Dr. Kurt Pfitscher, Innsbruck

FLUG OHNE PILOT - DROHNENEINSATZ ZUR AUFKLÄRUNG

von Theo Hanisch

In der zweiten Hälfte im Februar 2022 begann die Welt den Atem anzuhalten. Die Spannungen zwischen Russland und der Ukraine standen am Anfang und niemand hatte eine Ahnung über das Ausmaß des Konfliktes dieser beiden Staaten. Diese Zeilen entstanden zu einem Zeitpunkt, als über einen Ausgang der Auseinandersetzung noch nichts entschieden war. Wir können und wollen uns nicht an den Berichterstattungen über das dramatische Ereignis eines Konflikts beteiligen! Unser Interesse gilt allein den flugtechnischen Gegebenheiten.

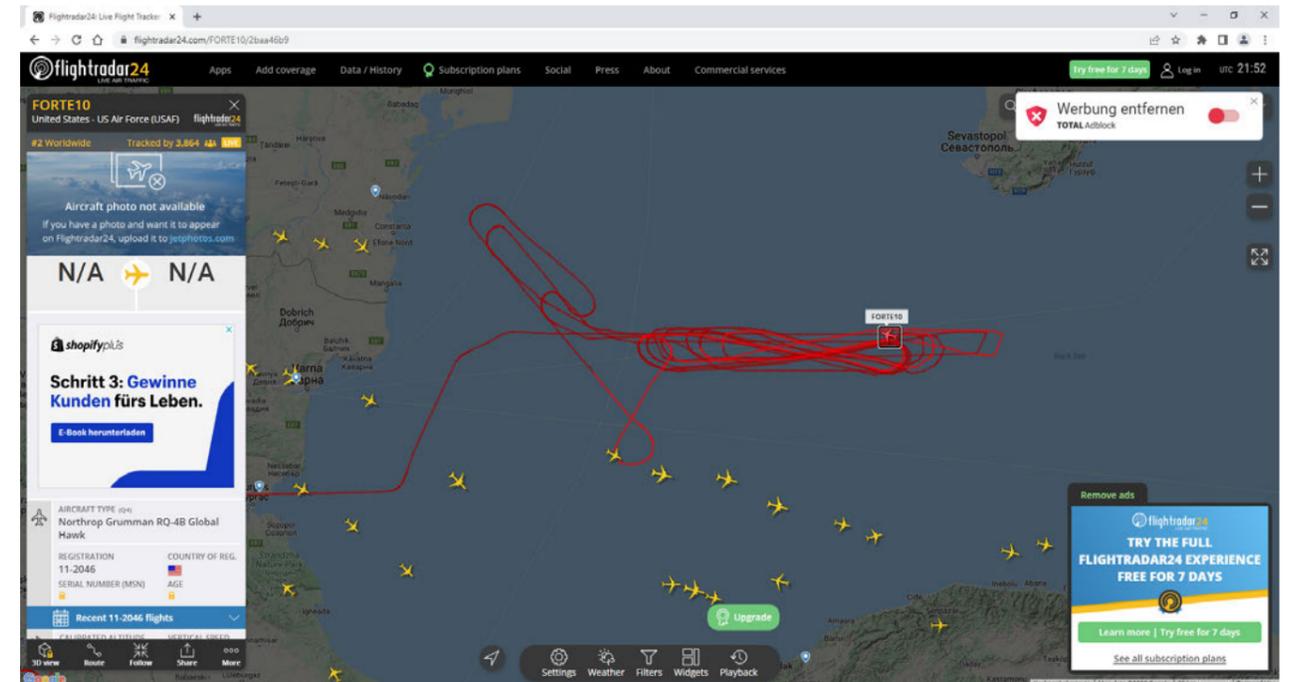
Für Beobachter des Flugeschehens in diesem Zeitraum war in der Region der Ukraine auffällig und man konnte sie z. B. unter den verschiedensten Kennnummern auf „Flightradar 24“ unter „Forte...“ verfolgen: Unbemannte Luftfahrzeuge. In diesem Fall wurden bevorzugt unbemannte Flugkörper des Typs Northrop Grumman RQ-4B Global Hawk eingesetzt. Die RQ-4 ist ein hochfliegendes Aufklärungsflugzeug, das zwischen 16 und 20 Kilometern Höhe operiert. Zum Vergleich: Verkehrsflugzeuge sind bis maximal 12 Kilometern, Business-Jets bis maximal 15.000 m unterwegs. Beeindruckend aber auch noch weitere Daten: Das Fluggerät ist nicht im klassischen Sinne durch einen Joystick ferngesteuert, sondern es fliegt, nach dem Muster der Flugführung in der modernen Verkehrsfliegerei. Das Fluggerät nimmt am allgemeinen Luftverkehr teil (auch bei Start und Landung), hat die entsprechenden Systeme an Bord

(Transponder, TCAS) und ist nach den Bauvorschriften für Verkehrsflugzeuge ausgelegt (Festigkeit, Flugsicherheit, Redundanzen, Ausfallsicherheit etc.). Der Pilot am Boden ist über ein Relais an Bord mit dem Flugfunk verbunden und kann z. B. jederzeit mit den Fluglotsen Kontakt aufnehmen oder von ihnen Anweisungen erhalten. Eine Videokamera am Bug liefert live eine Sicht auf den Flugweg (See and Avoid) an den Piloten am Boden. Notverfahren und Ausweichlandungen sind in den Flugführungscomputern einprogrammiert und jederzeit manuell oder automatisch ausführbar.

Schon die Entstehung der Firma Northrop Grumman Corporation ist spannend. Das 1994 aus einer Übernahme der Grumman Aerospace Corporation durch die Northrop Corporation hervorgegangene Unternehmen erzielte mit 120.700 Mitarbeitern im Geschäftsjahr 2009 einen Umsatz von 33,8 Milliarden US-Dollar. Der Erstflug des Typs Northrop Grumman RQ-4B Global Hawk fand schon Ende Februar 1998 statt. Die unter dem Begriff „Drohnen“ genannten Flugkörper werden bei San Diego (Kalifornien) produziert. Mit der Serienproduktion wurde 2005 begonnen und im Juni 2006 in Dienst gestellt. Wichtiger Kunde sind die Streitkräfte der Vereinigten Staaten. Zu den bekanntesten Rüstungsprodukten des Unternehmens zählen unter anderem der schwere strategische Tarnkappenbomber B-2 Spirit und eben die unbemannte Aufklärungsdrohne RQ-4A Global Hawk. In der Entwicklungsphase wurden die ersten sieben Flugzeuge im Rahmen eines Programms des ACTD = Advanced Concept Technology Demonstration (fortschrittliche Konzepttechnologie) gebaut. Dieses Projekt unterliegt der DARPA (Defense Advanced Research Projects Agency = Behörde des US Verteidigungsministeriums), die wiederum für die Finanzierung von Entwicklungen neuer Technologien (vor-



Bild: NASA



wiegend) für das Militär zuständig ist. Das Vorgängermodell, das ehrwürdige Spionageflugzeug der 50er Jahre „Lockheed U2“, wurde nach einem Abschuss über der damaligen Sowjetunion zwar weiterverfolgt und bedeutete zwar nicht das sofortige Ende der „U2“, forcierte aber die Entwicklung unbemannter Flugzeuge zu Aufklärungszwecken. Die „Global Hawk“ – während der Entwicklungsphase „Tier2+“ genannt – ähnelt in ihrer Rolle und Einsatzzweck ihrer Vorgängerin. Zur Bewertung der Fähigkeiten wurde die Drohne erstmals von der US Luftwaffe im Krieg in Afghanistan eingesetzt. Zum Sicherheitskonzept gehört es, dass bei Verlust der Verbindung zum Piloten das Flugzeug seinen vorgesehenen Kurs (Autopilot) weiterfliegt und auch die Landung durchführt. Bei Ausfällen am Flugführungssystem geht das Flugzeug in vordefinierte Warteschleifen und ggf. vorgesehene Absturzräume bis zum Erhalt neuer Flugführungsbefehle. Da die Flugführung vierfach redundant ausgelegt ist, ist die Wahrscheinlichkeit eines solchen Ausfalles sehr gering. Um jederzeit die aktuelle Position bestimmen zu können, ist der Global Hawk mit den üblichen Navigationssystemen und Differential-GPS ausgerüstet. Angetrieben wird das Flugzeug durch ein Turbofan-Triebwerk mit einer Ansaugöffnung oberhalb des Rumpfes, dem Rolls-Royce AE 3007H, wie es auch in den Passagierflugzeugen der Embraer-ERJ-145-Familie Verwendung findet.

Die Bodenstationen sind aus verständlichen Gründen nicht publik, könnten andererseits auch jederzeit in irgendeinem Container, irgendwo auf der Welt untergebracht sein. Das unbemannte Flugobjekt wird jedoch nicht ausschließlich zur Beobachtung militärischer Aktivitäten eingesetzt. So kam der „Hawk“ auch bei der Reaktorkatastrophe 2011 in Fukushima oder beim verheerenden Erdbeben in Haiti 2010 zum Einsatz.

Noch während der Konstruktions- und Fertigungsentwicklung wurden ungewöhnliche Schritte für die Niedrigpreis-Produktion eingeleitet. Aufgrund der weltweiten Umstände wurde das internationale Interesse geweckt; waren doch die Eigenschaften dieses Flugzeuges überzeugend. Um diese Fähigkeiten zu erhöhen, wurden Front und Flügel gestreckt und als modifiziertes Modell am 25. August 2006 vorgestellt. Ähnliche Varianten waren für mehr als fünf Länder, darunter USA und Deutschland in Produktion gegangen.

Es ist allemal ein bemerkenswertes Flugobjekt: Die Drohnen sind mit hochauflösenden CCD (Charge-Coupled Device = ladungsgekoppeltes Bauelement) Kameras für Tages- und Nachtsicht ausgerüstet. Das hochauflösende Radar kann Wolken und Sandstürme durchdringen, elektrooptische/infrarote Bilder auf große Entfernungen mit langen Verweilzeiten bereitstellen. Es kann bis zu 103.000 Quadratkilometer Gelände (entspricht der Größe Griechenlands) überblicken und ist somit ein extrem hilfreiches Instrument für die militärische Überwachung nicht nur in Krisengebieten. Die Flügelspannweite beträgt 40 Meter, die Länge 14 Meter, die Höchstgeschwindigkeit knapp 630 km/h. Erstaunlich die Reichweite von 22.780 km – was einer halben Umrundung der Erde entspricht – und kann bis zu 40 Stunden in der Luft bleiben wobei es vier Stunden dauert, um seine maximale Höhe von 60.000 Fuß (ca. 18.000 Meter) zu erreichen. Die Kosten variieren zwischen 220 und 330 Millionen US Dollar. Derzeit sind ca. 50 Stück in verschiedensten Varianten im Umlauf.

Quellen: de-academic, Wikipedia



40-AOB · Montenegro Airlines · Embraer 195 © Marcel Schmidt



G-TUMF · TUI Airways · Boeing 737 MAX 8 © Daniel Rinner



ZH889 · Royal Air Force · Lockheed C130 Hercules © Christoph Plank



I-ADJL · Air Dolomiti · Embraer 195 © Christian Schöpf

IM GESPRÄCH MIT MICHAEL HERRMANN

Sehr geehrter Herr Herrmann, Sie sind als „Leiter Airside Operations“ am Flughafen Innsbruck beschäftigt. Wie würden Sie unseren Leserinnen und Lesern ihren Aufgabenbereich erklären?

Als „Leiter Airside Operations“ ist man vor allem dafür verantwortlich, dass der Flughafenbetrieb sicher und den gesetzlichen Vorgaben entsprechend abläuft. Grob gesagt bin ich für die nicht öffentlichen Bereiche des Flughafens – also überall wo sich Flugzeuge bewegen, Sicherheitsstreifen, etc. - und den geregelten Ablauf zuständig. Neben den 7 Airside Duty Managern fallen auch die Flughafenfeuerwehr und Erste Hilfe Station in meinen Verantwortungsbereich.



Dipl.-Ing. Michael Herrmann
Leitung Airside Operations

- Studium zum Verkehrsingenieur mit Schwerpunkt Luftverkehr und Logistik
- 2006 Einstieg am Flughafen Innsbruck als Safety Manager
- 2014 Übernahme der Leitung Airside Operations sowie IT (bis 2021)

Michael Herrmann ist gerne mit seiner Familie und seinem Camper in der Natur unterwegs.

Das Aufgabengebiet ist sehr vielfältig. Regulative Vorgaben wachsen und erfordern zusätzlich vor allem viel Planung, Schulungen und Übungen. In meiner Funktion geht es konkret darum sicherzustellen, dass alle Beteiligten wissen, was in welchem Fall zu tun ist. Hierfür erarbeiten wir regelmäßig Notfallpläne, koordinieren uns mit externen Einsatzkräften, üben verschiedene Szenarien und schulen unsere Mitarbeiter laufend fort. Seit der Pandemie bin ich auch der COVID-Beauftragte unseres Flughafens. Die Organisation des Flughafenfestes beschäftigt mich ebenfalls sehr intensiv. Dann gibt es natürlich auch andere Sonderaufgaben, wenn es anlässlich des Wirtschaftsforums in Davos auch Abstimmungen mit dem Militär braucht – das ist dann schon spannend.

Was sind die besonderen Herausforderungen im Alltag, worauf muss man immer vorbereitet sein?

Wir sind in der glücklichen Situation, dass es keine schweren Unfälle gibt, dennoch müssen wir auf diese immer vorbereitet sein. Im Falle eines Notfalles wird ein Krisenstab eingerichtet, dem ich als oberster Einsatzleiter anzuführen habe. Diesen Krisenstab hat es zum Glück noch nie gebraucht, dennoch wird auch dieses Szenario alle zwei Jahre geübt.

Die „Airside Duty Manager“ sind während den Betriebszeiten für den geregelten Ablauf zuständig und müssen entscheiden, ob der Betrieb eingestellt wird oder aufrechterhalten bleibt. Bleibt ein Flugzeug aufgrund eines Defektes stehen oder behindern schwere Unwetter die Sicherheit, kann es schon mal vorkommen, dass der Betrieb vorübergehend eingeschränkt werden muss. Die Letztentscheidung liegt beim diensthabenden Airside Duty Manager oder mir.

Man kennt die Bilder, wenn Fußballmannschaften oder prominente Personen landen. Inwieweit betreffen Sie solche Ereignisse?

Das sind oft spannende Sondersituationen, zumal ja auch zu klären ist, wie sicherheitstechnisch alles abgewickelt wird. Darum kümmern wir uns gerne und natürlich mit der nötigen Diskretion.

Hat die Pandemie Ihren Arbeitsbereich verändert bzw. Wie wirkte sich diese aus?

Wie schon erwähnt, wurde ich zum Covid-Beauftragten des Flughafens bestellt. Ansonsten wirkte sich die Pandemie in meinem Bereich derart aus, dass der Flughafen teilweise oder gänzlich geschlossen war und täglich die Dienstplanung an die wenigen angemeldeten Flugbewegungen angepasst werden mussten. Mit der COVID-Kontaktbeschränkung war es für unseren Bereich weniger ein Problem. Im Bereich der Flughafenfeuerwehr war das schon schwieriger. Hier haben wir speziell auf die Vermeidung von Kontakten geachtet. Das war gleichzeitig natürlich eine erhebliche Einschränkung, was auch im beruflichen Alltag nicht immer einfach war.



Michael Herrmann als Übungsleiter im Jahr 2015.

Benötigt es eine spezielle Ausbildung für Ihre Tätigkeit? Verraten Sie uns wie Sie zum Flughafen Innsbruck gekommen sind?

Prinzipiell ist keine spezielle Ausbildung Voraussetzung, um diesen Job machen zu können. Ein Universitätsstudium ist aber von Vorteil, zumal die Auflagen immer komplexer werden. Ich persönlich habe in Dresden das Studium zum Verkehrsingenieur mit Schwerpunkt Luftverkehr und Logistik absolviert. Im Rahmen meiner Diplomarbeit zum Thema „Einführung eines Safety Management Systems“ konnte ich zuerst theoretisch die Grundlagen erarbeiten und direkt im Anschluss am Flughafen Innsbruck als Safety Manager tätig werden. Somit war es mir möglich die erarbeiteten Grundlagen auch in der Praxis anzuwenden. Einige Jahre später konnte ich auf Grund meiner gesammelten Erfahrung die Leitung der Abteilung Airside Operations übernehmen.

Was wünschen Sie sich für den Innsbrucker Flughafen in den nächsten 5 Jahren?

Ich hoffe sehr, dass wir bald wieder an die Passagierzahlen der Zeit vor Corona anschließen können und einen gut ausgelasteten Flughafen in Innsbruck haben. Vor allem wünsche ich mir, dass es zu keinen neuen weiteren Krisen kommt.

Vielen Dank für das Gespräch!

GROSSE EHRE FÜR GESCHÄFTSFÜHRER DES FLUGHAFENS INNSBRUCK

Text: Flughafen Innsbruck

Im Rahmen der jährlich stattfindenden Konferenz der europäischen Regionalflughäfen wurde Marco Pernetta, Geschäftsführer des Flughafens Innsbruck, für zwei Jahre zum Vorsitzenden dieser Mitgliedergruppe im europäischen Flughafenverband Airports Council International (ACI) gewählt.

Auf der Agenda der Konferenz in Palermo stand als wichtiger Punkt die Wahl des neuen Vorsitzenden, die dieses Mal auf den Geschäftsführer des Flughafens Innsbruck, Marco Pernetta, fiel. Pernetta wird damit für die kommenden zwei Jahre den Vorsitz über die mitgliederstärkste Gruppe im europäischen Flughafenverband ACI Europe übernehmen und vertritt gemeinsam mit seinem Stellvertreter Andrea Andorno, CEO vom Flughafen Turin, über 250 europäische Regionalflughäfen.

„Es ist mir eine große Ehre, für die in der Luftfahrtindustrie so bedeutende Interessensvertretung ACI Europe als Vorsitzender tätig zu sein“, so Pernetta unmittelbar nach seiner Wahl.

Über ACI Europe:

Der Airports Council Europe vertritt mehr als 500 Flughäfen in 55 Ländern. Seine Basis befindet sich in Brüssel, von wo aus er sich für die Belange und Interessen der europäischen Luftfahrtindustrie eintritt. Zudem ist er mit vielen anderen ACI-Regionen weltweit vernetzt.

Die Flughafenfreunde Innsbruck gratulieren herzlich zu dieser ehrenvollen Aufgabe!



Der neue Vorsitzende von ACI Europe Marco Pernetta zusammen mit seinem Stellvertreter Andrea Andorno und Olivier Jankovec, dem Generaldirektor von ACI Europe.

Foto: Tadej Bernik

LEGENDE IN DER LUFTFAHRT: BOEING 747

von Theo Hanisch

Es wird ein denkwürdiges Jahr, das 2022: Am 9. Februar 1969, also vor 53 Jahren, erfolgte der Erstflug eines wahrhaft legendären Flugzeuges: einer Boeing 747. Der umgangssprachlich als „Jumbo Jet“ bezeichnete Flugzeugtyp gehört zu den bekanntesten und meistgenutzten Flugzeugen überhaupt. Das Jahr 2022 markiert jedoch das andere Ende einer legendären Epoche. Wir müssen vorausschicken, dass in einer Berichterstattung über dieses Flugzeug kaum die gesamte Dimension in der Geschichte der Luftfahrt in (diesem) einem Artikel beschrieben werden kann. Die 747 ist einfach ein epochales Ereignis in der Luftfahrt des 20. bzw. 21. Jahrhunderts. Unsere Story kann nur einen Bruchteil der Geschichte dieses einzigartigen Flugzeuges beleuchten. Trotzdem wollen und können wir in dieser Ausgabe der History dieser Epoche wenigstens bescheidenen Raum geben.



Der Boeing-747-Prototyp mit dem Kennzeichen N7470 beim Erstflug am 9. Februar 1969.

Bild: Boeing

„Buckel“ wurde im Laufe der Entwicklung zu einem immer größer werdenden zweiten Fluggastdeck erweitert. So konnten die Sitzplätze der Business- und First Class erweitert werden.

Schon damals wurde daran gedacht, dass dieses Flugzeug auch als Frachtmaschine zum Einsatz kommen sollte und dementsprechend vorbereitet werden sollte. Interessant, dass im Eifer der Entwicklung an mehreren Varianten fast gleichzeitig gearbeitet wurde. So wurden beispielsweise so genannte

Es war das Jahr 1965 als der damalige Chef der „Panamerican World Airways“ („Pan Am“), Juan Trippe, in Seattle an den Präsidenten von Boeing, William Allen herantrat, ein Flugzeug mit doppelter Kapazität einer Boeing 707 zu bauen. Trippe, dessen Fluggesellschaft seinerzeit weltweit als eine der ersten interkontinentale Flüge anbot, sagte zu Allen: „If you build it, I buy it“ (Wenn Du es baust, dann kaufe ich es). Darauf antwortet der Boeing Boss: „If you buy it, I built it“ (wenn du es kaufst, dann bau ich es). Zuerst wurde die 747 als ein doppelstöckiges Flugzeug geplant, wobei an in etwa zwei 707 übereinandergelagerten Rümpfen nachgedacht wurde (viele Jahre später hat man in Europa dann auf Grund dieser Idee einen A380 gebaut...).

Die Maschinen wurden anfangs hauptsächlich für zivile Zwecke eingesetzt. Die 747 fliegt mit hoher Unterschallgeschwindigkeit wobei die meisten Versionen als Langstreckenflugzeuge ausgeführt sind. Charakteristisch für diesen Flieger ist die Silhouette mit dem „Buckel“, in dem sich über dem Hauptfluggastdeck unter anderem die Pilotenkanzel befindet. Dieser

„Special-Performance“ Versionen (spöttisch auch Short Plane“ bezeichnet) der 747 in Erwägung gezogen. Eine fast unendliche Reihe an Varianten wurde produziert: „SR“ (Short Range), „SRF“ (Short Range Freight, also Frachter), „SCD“ (Side Cargo Door), Oberdeck mit drei bis 10 Fenster, mit oder ohne Bugtor, verschiedensten Triebwerksausstattungen, mit einer (6 Tonnen schweren) Ausfahrtsrampe, mit zwei bzw. 3 Triebwerken (Trijet) etc. Bilder davon, auch wenn sie noch so interessant wären, würden den Rahmen unseres Journals sprengen.



Eine Boeing 747-SP von United Airlines im Jahr 1993, die gedrungene Form ist gut zu erkennen.

Bild: Konstantin von Wedelstaedt

Von der dreistrahligen Konstruktion versprach man sich Gewichts- und Verbrauchseinsparungen. Letztlich wurde dieser Ansatz jedoch wegen der aufwändigen Umkonstruktion nie realisiert.

In diesem Zeitraum arbeitete Boeing auch an der Entwicklung eines Überschall-Passagierflugzeuges B 2707, welches die Passagierbeförderung als Alternative zur europäischen „Concorde“ übernehmen sollte (wir berichteten). Zum Zeitpunkt der Entwicklung der 747 hatte man noch keine Erfahrung mit derartigen großen Zivilflugzeugen. Dadurch wurden die Boeing-Ingenieure vor zum Teil sehr anspruchsvolle technische Herausforderungen gestellt. Unter anderem mussten Rumpf, Tragflächen,

Fahrwerk und Triebwerke nach neuen Auslegungsgrundsätzen konzipiert werden. Für die Endmontage der 747 wurde das Boeing Werk „Everett“ errichtet, welches noch heute das zweitgrößte Gebäude der Welt ist. Zu Beginn wurden alle 747 Modelle mit dem P&W (Pratt & Whitney) Triebwerk ausgerüstet. Später waren auch jene von General Electric (CF6-50) und Rolls-Roys (RB211) verfügbar.

Mit der Bestellung von 25 Flugzeugen durch „Pan Am“ begann am 13. April 1966 offiziell die Entwicklung der 747. Leitender Ingenieur war Joe Sutter. Mit der Montage des Prototyps wurde im Jänner 1967 begonnen, die „Roll-Out“ Zeremonie fand am 30. September 1968 statt.



Eine Boeing 747-100 am Flughafen Zürich, Mai 1985.

Bild: Eduard Marmet

Zum Zeitpunkt des Jungfernfluges am 9. Februar 1969 wurde die 747 das größte Passagierflugzeug der Welt und blieb dies bis zum Erstflug des A380 am 27. April 2005. Das „Urmmodell“ 747-100 war noch kein kommerzieller Erfolg. Erst das Nach-

folgemodell 747-200 brachte ab 1970 den wirtschaftlichen Durchbruch. Es hatte die verbesserten Triebwerke CF6-50 von General Electric, größere Treibstofftanks, größeres maximales Startgewicht sowie eine größere Reichweite.

Für die 747-200 wurden im wesentlichen andere Triebwerke verwendet und die Struktur für eine bessere Haltbarkeit modifiziert, da die ersten Modelle vorzeitig Risse im Bereich des oberen Decks bekamen. Dieses Modell wurde bis ins Jahr 1992 gefertigt und auch erstmals als Frachtversion angeboten. Die 747-300 bekam als erstes ein gestrecktes oberes Deck wobei die Technik kaum verändert wurde. Boeing überarbeitete daraufhin das Modell bis zur Version 400 eher der Evolution angepasst. Anfangs wollte man auf neue Techniken wie z. B. Das Glascockpit verzichten, doch als die Fluggesellschaften Druck ausübten, wurden Pilotenkanzel und die Elektronik stark überarbeitet, die Anzahl der Instrumente, Schalter und Anzeigen von 970 auf etwa 370 mehr als halbiert. Durch die neue Avionik mit Teilautomatisierung konnte somit auf den „dritten Mann“, dem Bordingenieur verzichtet werden. Die Spannweite wurde um 2 m verlängert und an den Flügelspitzen Winglets angebracht. Für jede renommierte Airline war es sozusagen ein „Muss“, eine 747 in ihrer Flotte zu haben.

DER WETTLAUF MIT AIRBUS

Mitte der 1990er Jahre wurden von Boeing verschiedene Weiterentwicklungen der 747-400 angedacht. Nachdem zu diesem Zeitpunkt die Pläne des Airbus-Konsortiums zum Bau des größten Passagierflugzeuges, des A 380 bereits fortgeschritten waren, versuchte Boeing mit den Modellen wie der 747X bzw. 747X-Stretch dagegenzuhalten. Doch im Gegensatz zum europäischen Produkt fanden sich keine Interessenten für die neuen Varianten was die Einstellung der Planungen zur Folge hatte. Stattdessen präsentierten die amerikanischen Flugzeugbauer den „Sonic Cruiser“. Die Entwicklung dieses zweistrahligen Flugzeuges begann am 29. März 2001. Das Unternehmen wollte wie zuvor mit ihrem erfolgreichen „Working-together-Prinzip“ arbeiten, d. h. die Entwicklung sollte in enger Abstimmung mit interessierten Fluggesellschaften erfolgen. Das Konzept sah vor, 200–250 Passagiere über eine Distanz von 11.000 bis 16.600 km zu transportieren. Die Fluggeschwindigkeit sollte Mach 0,95–0,98 betragen, das wäre 15% schneller als normale Verkehrsflugzeuge. Der Sonic Cruiser sollte die Lärmregelung des Chapter 4 einhalten. Zudem sollte der Verbrauch auf dem Niveau der Boeing 767 liegen. Die Krise in der Zivilluftfahrt – hervorgerufen nicht zuletzt durch die Terroranschläge vom 11. September 2001 - ließ aber auch dieses Projekt scheitern. Am 16. März 2007 gab Boeing bekannt, die Produktion der 747-400 in der Passagierversion einzustellen. Die letzte Passagiermaschine des Typs Boeing 747-400 war im April 2005 an China Airlines ausgeliefert worden.

2004 erholte sich das Flugwesen wieder, doch verstärkte sich der Druck der Airlines, leisere und sparsamere Triebwerke zum Einsatz zu bringen. Boeing stellte unter dem Namen Boeing 747 Advanced einen Plan für eine wirtschaftlichere und leisere Boeing-747-Variante vor. Diese war deutlich kleiner als die A380 und sollte die Marktlücke zwischen den Flugzeugen Airbus A340-600 und Boeing 777-300 sowie der A380 erschließen. Am 15. November 2005 wurde diese Variante unter dem

offiziellen Namen Boeing 747-8 der Öffentlichkeit präsentiert. Während sich die Frachtversion 747-8F sofort gut verkaufte, erhielt Boeing erst nach einer weiteren Rumpflängung und somit Kapazitätssteigerung am 6. Dezember 2006 den ersten Auftrag von der Lufthansa für 20 Exemplare der Passagierversion 747-8I. Die Kapazitätssteigerung geschieht durch die Streckung des Rumpfes, womit die Boeing 747-8 mit 76,30 Metern zum längsten Passagierflugzeug der Welt wird. Die wichtigste technologische Neuerung stellen jedoch die von der 787 übernommenen Triebwerke vom Typ General Electric Genx dar. Diese sollen einen um einen zweistelligen Prozentwert geringeren Verbrauch gegenüber der 400er Version ermöglichen. Darüber hinaus soll auch die Lärmemission um weitere 30 % geringer sein. Die 747-8I wurde der Öffentlichkeit am 13. Februar 2011 im Rahmen einer Rollout-Zeremonie im Boeingwerk Everett vorgestellt.

Am 20. März 2011 fand der etwa 4,5-stündige Erstflug von Everett aus mit den Piloten Mark Feuerstein und Paul Stemer an Bord statt. Die intern RC001 genannte Maschine profitiert dabei schon von Detailverbesserungen, welche die Tests mit der 747-8F hervorgebracht haben. Das für die Zulassung des Flugzeuges erforderliche Testprogramm der Passagierversion wurde am 31. Oktober 2011 abgeschlossen, am 14. Dezember 2011 erhielt die 747-8I die erweiterte Musterzulassung der FAA. Am 28. Februar 2012 wurde die erste, für einen VIP-Kunden bestimmte, 747-8I ausgeliefert. Erst die dritte Auslieferung einer 747-8I ging an eine Fluggesellschaft: Sie erfolgte am 25. April 2012 an die Lufthansa. In einigen Konfigurationen genügt die Reichweite der 747-400, um nonstop von New York nach Hongkong zu fliegen, was einem Drittel der Strecke um die Erde entspricht. Im Jahr 1989 flog eine Boeing 747-400 der Qantas nonstop von London nach Sydney – dies sind etwa 18.000 Kilometer. Allerdings war die Maschine nicht beladen und flog nicht auf einem Linien-, sondern einem Testflug. Eine 747-400 besteht aus sechs Millionen Einzelteilen, davon sind allein die Hälfte Befestigungselemente, die in 33 verschiedenen Ländern hergestellt werden.

GROSSE HERAUSFORDERUNG: WIRTSCHAFTLICHKEIT

Beim neuesten Modell 747-8 ist eine Kapazität von rund 470 Sitzplätzen (in typischer 3-Klassen-Konfiguration) gegeben; in dieser Größenordnung hat sie eine Monopolstellung inne. Schon bei der Entwicklung der Boeing 747-400 wurde Augenmerk auf die Wirtschaftlichkeit gelegt, die sich im Vergleich auch heute noch auf hohem Niveau befindet. Das neue Modell Boeing 747-8 übernimmt einige konstruktive Merkmale der Boeing 787. Dies führt zu einer weiteren erheblichen Steigerung der Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit. Nach Lufthansa-Berechnungsmethode (Lufthansa-Bestuhlung, durchschnittliche Auslastung, durchschnittliche modelltypische Blocklänge) verbraucht die Version 747-400 4,27 Liter Kerosin pro 100 Passagierkilometer (Pkm) Strecke (bzw. 4,27 Liter pro Passagier auf 100 km). Die 747-8 soll nach Boeing-Angaben 15



Die erste Boeing 747-8 Intercontinental (N6067E) am 9. Februar 1969.

Bild: Boeing

Prozent weniger Kerosin verbrauchen (3,63 l/100 Pkm), nach Lufthansa-Angaben 3,5 l/100 Pkm. Getrieben von den Fortschritten des Konkurrenten Airbus mit dem A3XX Programm geisterten immer wieder neue Pläne in den Konstruktionsbüros von Boeing umher. Schon bis man beim Modell 747-8 angelangt war, wurde eine breite Palette an Varianten sowohl für Passagiertransporte, Fracht oder militärische Zwecke in meist nur geringer Stückzahl für verschiedenste Airlines gebaut.

Dazu kamen diverse Konfigurationen in VIP-Ausführungen und nicht zuletzt Regierungsmaschinen oder die „Airforce 1“ für den amerikanischen Präsidenten. Trotzdem blieben die Bestellungen ein wenig unter den Erwartungen. War das Modell 747-

400 noch eines der gefragtesten Flugzeuge, wurden von den 747-8 insgesamt nur 155 Stück geordert, wovon wiederum nur 47 Exemplare als Passagierversion verkauft wurden. Diese Tatsache, die praktisch nicht mehr vorhandene Nachfrage nach vierstrahligen Flugzeugen sowie der Sparkurs, den Boeing nach dem Milliardenesaster mit der 737MAX vornehmen musste, ließen keine andere Option mehr zu. Am 20. Juli 2020 kündigte der Boeing Konzernchef Dave Calhoun an, dass 2022 die Produktion der 747 eingestellt wird. Damit endet heuer, nach mehr als 50 Jahren, die Ära eines der markantesten Flugzeuge.

Quellen: de-academic, Wikipedia



Boeing 747 mit dem Shuttle „Endeavour“

Bild: NASA

PILOTENTRÄUME: VON DER DASH 8 INS A380 COCKPIT

Text und Fotos: Martin Dichler

Die Pilotenkarriere des gebürtigen Tirolers Markus Ausserhofer begann 1995 im Cockpit einer Dash 8. Zu Beginn seiner Karriere konnte der junge Pilot noch nicht erahnen, wohin in sein späteres Berufsleben bringen würde. Neue Chancen eröffneten sich für den inzwischen erfahrenen Berufspiloten, als er im Jahr 2008 von Austrian Airlines zu Emirates nach Dubai wechselte. Nach einem dreijährigen Zwischenstopp auf dem A330/340, steuert er seit 2011 als einer von wenigen Österreichern weltweit, den Airbus Giganten rund um den Globus. Ein langgehegter Piloten- Traum hat sich damit für Markus Ausserhofer erfüllt.

Im FDFI Interview spricht er mit Martin Dichler über seine Karriere, seine beruflichen Highlights auf dem A380, die Zeit während der Corona Pandemie und die Zukunft des Super-Airbus.



Cptn Markus Ausserhofer

Ihre Pilotenkarriere begann 1995 bei Austrian Airlines, wo Sie nach 13 Jahren zu Emirates nach Dubai wechselten. Was waren ihre damaligen Beweggründe für den Neustart?

Ich hatte das Glück, dass ich damals bereits im flugbetrieblichen Management als Kapitän bei Austrian Airlines tätig war, trotzdem gab es für mich aber immer noch den Wunsch bei einer größeren Fluglinie fliegen zu wollen. Irgendwann kam dann einmal der Punkt wo ich wusste, dass diese Fluglinie eigentlich nur Emirates heißen kann. Das Streckennetzwerk, das Produkt und die rasche Expansion die, die Fluglinie in der kurzen Zeit hingelegt hat, faszinierte mich. Dubai als neuen

Lebensmittelpunkt kannte ich bereits aus einem früheren Aufenthalt. Natürlich war mir damals auch klar, dass ich mit meinem Wechsel nicht nur wieder auf den rechten (Piloten) Sitz wechseln musste, sondern auch meinen Management Posten los war. Doch die Möglichkeit zukünftig auf den A380 fliegen zu können, von dem ich immer schon begeistert war, und dessen Entwicklung ich seit Beginn an mitverfolgt habe, war dann schlussendlich der ausschlaggebende Beweggrund um bei Emirates einen Neustart zu wagen.

Ein direkter Wechsel zum A380 war damals nicht möglich?

Ich bin im Juni 2008 hierhergekommen, fast zeitgleich startete damals der A380 Flugbetrieb bei Emirates. Ein direkter Einstieg auf dem A380 war zu diesem Zeitpunkt nicht möglich, aber über die Airbus Schiene, wo ich für einige Zeit auf den A330/340 flog, hatte ich mir dann schon erhofft eines Tages auf den A380 wechseln zu können. Die Zeit auf dem A330/340 war übrigens eine perfekte Vorbereitung auf den späteren A380 Einsatz, weil bis dahin flog ich ja nur eine Fokker 100 mit 110 Sitzplätzen und der A380 ist mit seinen 600 Sitzplätzen doch um einiges größer. Inzwischen hat sich mein Wunsch erfüllt, ich sitze als A380 Kapitän nicht nur wieder auf der linken Seite im Cockpit, sondern darf auch ich die gleiche Management Position von früher auch bei Emirates ausüben.

Emirates galt viele Jahre als einer der besten Arbeitsgeber, haben sich ihre damaligen Erwartungen erfüllt?

Absolut! Für mich gibt es keinen schöneren Arbeitsplatz als hier, zum einen ist die Fluglinie Emirates weltweit unterwegs, die Anzahl der A380 und gleichzeitig das bediente Streckennetz ist einzigartig. Eine ähnliche Auswahl an Destinationen und Möglichkeiten wäre sonst wohl nirgends möglich gewesen. Die Kollegen bei Emirates sind toll, es arbeiten hier über 120 Nationalitäten im Unternehmen was spannend ist. Ein jeder Emirates Pilot den ich kenne lebt auch in dieser faszinierenden Stadt, ich bin begeistert von Dubai und kann mir vorstellen, dass ich auch nach meiner aktiven Laufbahn hier weiterleben werde.

Sie haben im Mai 2014 anlässlich des 10-jährigen Emirates Jubiläums in Österreich, den A380 nach Wien geflogen. Der Umstand, dass Sie als Österreicher das größte Verkehrsflugzeug der Welt in die alte Heimat fliegen, hat Sie damals vermutlich besonders stolz gemacht?

Ich würde sagen, das war das Highlight meiner gesamten bisherigen Pilotenlaufbahn! Zum ersten muss man wissen, dass es sich damals um den ersten je durchgeführten A380 Linienflug nach Österreich gehandelt hat und ich dazu erkoren war, meine frühere Heimatbasis anzufliegen zu dürfen. Die Stimmung an Bord war schon von der ersten Minute an

anders, die Menschen war sehr erfreut und emotional, einige Passagiere hatten sich extra für den Flug T-Shirts mit ihrer Sitzplatznummer drucken lassen. Der Ablauf des Fluges von Dubai nach Wien war im Cockpit wie immer, aber beim reinrollen zur Abstellposition in Wien habe ich erstmals die Dimension des Ereignisses mitbekommen. Ich erinnere mich auch noch heute ganz genau, die Parkhäuser waren gesperrt und mit Zuschauermassen belegt und egal ob im Flugzeug oder außerhalb, alle Menschen waren gut drauf und über das Ereignis höchst erfreut. Es hatte fast den Anschein, als würde ein jedes Fahrzeug, das es am Flughafen Wien gab, auf meine Ankunft gewartet haben. Ich habe noch nie zuvor so viele Blaulichter auf einen Flughafen gesehen. Ich war und bin dankbar, dass ich als Österreicher und A380 Pilot an diesem Ereignis teilhaben konnte!



Zur Erklärung für den Laien, macht es für Sie als erfahrener Pilot eigentlich einen großen Unterschied, ob Sie auf einen A330/340 oder A380 fliegen?

Die Airbuslinie ist relativ ähnlich und Airbus ist mit seiner „Cross-Crew Qualifikation“ bekannt dafür, dass man relativ einfach auf die verschiedenen A320/330/340 Mustern umgeschult werden kann. So ähnlich verhält es sich auch auf dem A350 und dem A380, wobei natürlich zu diesen Mustern es dann doch noch ein weiterer Sprung ist. Der A380 ist nicht nur aus Passagier, sondern auch aus Pilotensicht besonders faszinierend, ich würde sogar sagen, alles was man sich als Pilot wünscht, kann der A380. Natürlich ist es auch noch besonders schön, dass der A380 über vier Triebwerke verfügt, viele Flugzeugtypen dieser Art gibt es heute nicht mehr...

Der A380 ist die Königsklasse, haben Sie sich aus Pilotensicht bereits alle Lebensträume erfüllt, würde es Sie noch Reizen einen anderen Flugzeugtyp während ihrer Karriere zu fliegen?

Es ist immer interessant was Neues zu erfahren, aber jetzt hoffe ich einmal dieses Flugzeug noch möglichst lange weiterfliegen zu können. Erst vor kurzem hat man begonnen die Business Class aufzuwerten und eine Premium Economy-Class

einzubauen. Ich glaube deshalb, dass der A380 auch weiterhin Teil der Emirates Erfolgsgeschichte sein wird! Das schöne ist ja, dass Emirates bereits bekannt gegeben hat dieses Flugzeug bis in die 2030er Jahre betreiben zu wollen und ich somit mit den A380 in Pension gehen könnte.

Emirates hat vor kurzem den letzten A380 übernommen. Wie fühlt es sich für Sie an zu wissen, dass die Geschichte des Airbus Giganten langsam aber sicher zu Ende geht?

Traurig, emotional! Das schöne ist aber, dass der A380 noch viele Jahre weiterfliegen wird. Der Grund, warum Emirates dieses Flugzeug auch in den nächsten Jahren weiter betreiben wird, liegt ja auch darin, dass der A380 beim Kunden extrem gut ankommt. Das Flugzeug ist extrem großräumig, komfortabel und leise und die Menschen die zu uns an Bord kommen sind erfreut, wenn Sie sehen, dass Sie mit einem A380 fliegen.

Wird der A380 ihrer Meinung nach auch noch weiter bei anderen Airlines zum Einsatz kommen?

Ich glaube schon, den der A380 hat auch weiterhin seine Berechtigung am Markt. Ich hoffe ja sogar noch darauf, dass eines Tages ein A380neo auf den Markt kommt! (lächelt)

Die Luftfahrt hat in den letzten beiden Jahren die größte Krise ihrer Geschichte durchlebt, wie haben Sie die Zeit in Dubai erlebt?

Die Firma hat sich während dieser Zeit sowohl um die Piloten als auch alle anderen Mitarbeiter immer gut gekümmert. Wir sind den A380 bis auf eine kurze Unterbrechung von wenigen Wochen weitergefliegen, inzwischen sind es wieder 27 Destinationen, die der A380 regelmäßig anfliegt und ab dem kommenden Sommer sollen wieder 117 Flugzeuge des Typs im Einsatz stehen. Ich hatte das Glück, dass ich während dieser Zeit fast durchgehend weiterfliegen durfte, gleichzeitig war es schön zu sehen, dass sich die Firma stark dafür gemacht hat, dass der A380 auch weiter betrieben wird und das Flugzeug nicht vom Markt kommt. Diese Entscheidung war richtig, weil inzwischen sind wir wieder mit vollen Flugzeugen unterwegs!

Gibt es ein besonderes Erlebnis, das Ihnen während der Pandemie in Erinnerung blieb?

Es war zweifelsohne ein schönes Erlebnis als ich nach einigen Wochen Flugunterbrechung erstmals wieder im Cockpit des A380 saß und einen Flug nach London- Heathrow durchführen durfte. Zu diesem Zeitpunkt war ich mir bewusst, dass ich vermutlich der weltweit einzige A380 gewesen bin, der gerade am Himmel war.

Weitere aktuelle Inhalte auch online:
WWW.FLUGHAFEN-FREUNDE.AT



Stadtarchiv/
Stadtmuseum

AIRCRAFT INNSBRUCK

Eine Hochgebirgslandung in Tirol mit dem einmotorigen Hochdecker der Type Champion 7GCB Challenger 180 (Registrierung: OE-ADE) von der 1958 von Dr. Max Schuh und dessen Frau Dr. Anneliese Schuh-Proxauf gegründeten Aircraft Innsbruck Luftfahrt-Gesellschaft m.b.H. & Co. KG. Vor dem 1960 erworbenen Fluggerät befindet sich Eduard Bodem, dessen Name untrennbar mit dem Aufbau des Flugrettungswesens in Tirol verbunden ist. Nach seiner Motorflugausbildung in der Schweiz – unter anderem auch beim bekannten Gletscherpiloten Hermann Geiger – übernahm er am 22. November 1956 die Leitung der vom Bundesministerium für Inneres neu eingerichteten Flugeinsatzstelle Innsbruck am Flughafen der Tiroler Landeshauptstadt.

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.-35664)

GRAZ

AUSSERGEWÖHNLICHER GAST AM FLUGHAFEN GRAZ

Text: Michel Sander, Graz

Militärische Flugbewegungen an sich sind keine Seltenheit und vor allem das Österreichische Bundesheer trainiert mehrmals wöchentlich mit der Diamond DA40 und Pilatus PC-7 in Graz, gelegentlich sind auch die Eurofighter Typhoon sowie die Hercules C-130 vor Ort. Auch fremde Streitkräfte nutzen den Thalerhof gerne für Tank- und Zwischenstopps auf Grund seiner geographischen Lage. So sind Hubschrauber der US Army sowie weitere Hubschrauber und Flugzeuge verschiedenster Nationen öfters pro Jahr zu sehen.

Die große Überraschung war der Airbus A400M Atlas C.1 der Royal Air Force, der Luftstreitkräfte des Vereinigten Königreichs. Der militärische Truppentransporter vom Typ A400 war zwar schon am Flughafen Graz, die letzten drei Flüge, eben-

falls von der Royal Air Force, fanden aber bereits im Jahr 2016 statt. Nun brachte ein Trainingsflug die Transportmaschine erneut in die Steiermark. Vom englischen Militärflughafen Brize Norton ging es zuerst ins polnische Gdansk und dann weiter nach Graz. Nach einem Night Stop ging es für die Crew Sonntag Mittag um 12 Uhr weiter über Szczecin nach Helsinki.



Foto: Roland Bergmann

LINZ

Text und Fotos: Michael David, Linz

Smartwings/Travel Service Airlines führte im April und Mai mehrmals wöchentliche Flüge für Seniorenreisen nach Heraklion durch. Eurowings zeigt derzeit auf den Düsseldorf-Flügen eine bunte Mischung aus eigenen Airbus A319, A320, zudem kommen Wet-Lease-Flugzeuge von Avion Express (A320) sowie Air Baltic (A220) zum Einsatz.

Highlight war dabei der A320 „BVB-Mannschafts-Airbus“ von Eurowings (siehe Foto rechts).



Für FlyEgypt kam einmalig ein Airbus A320-200 der Nile Air in „Visit Egypt“-Sonderbemalung zum Einsatz. Der Tankdienst am Linz Airport wechselte von SkyTanking (Shell) zu AFS Aviation Fuel Service (OMV).

INNSBRUCK

Text: Innsbruck Airport und Theo Hanisch

Aller anfänglichen Skepsis zum Trotz befindet sich der Alpen-airport wieder im Aufwind. In der abgelaufenen Wintersaison ist das „best case Szenario“ eingetreten und hat unserem Flughafen erfreuliche Passagierzahlen beschert. Es gab so gut wie keine Ausfälle und die Freude auf Skiurlaub, (fast) wie früher, war spürbar. Auch einige prominente Gäste konnten in Innsbruck begrüßt werden.



Von ihrem Skiurlaub in Lech wurde die Niederländische Königsfamilie in Innsbruck wieder abgeholt: Boeing 737 (PH-GOV) *Foto: Walter Kaller*

Die erfreuliche Nachfrage sowie diverse Einzelcharter waren der Grund dafür, dass bereits Anfang Mai wieder 400.000 Flug-gäste zu verzeichnen waren – das ist dreimal mehr als im Zeit-raum des vergangenen Jahres.



Fokker 100 der Carpat Air (YR-FZA) *Foto: Walter Kaller*

Wie fast immer waren die Seniorenreisen durch Kurzketten ausgezeichnet gebucht. Diese Charterflüge zu traumhaften Destinationen wie Heraklion, Jerez, Kalabrien, Montenegro und Sevilla wurden von Eurowings und Smartwings durchgeführt, wobei wir in diesem Zusammenhang die Erstlandung der Airline Air Montenegro in Innsbruck erwähnen können, welche Podgorica anflug. Ebenfalls überdurchschnittlich gut ist das Aufkommen durch den Executive Traffic (Geschäftsflug-verkehr), das beinahe 40 % über dem Niveau des Vorjahres lag.



Hawker Beechcraft 4000 der SunAir. *Foto: Daniel Rinner*



Air Hamburg Embraer 135 (D-AZUR) *Foto: Walter Kaller*

Seit 21. Mai laufen die Urlaubsflüge in die nicht nur bei den Tirolern beliebten Zielen am Mittelmeer: Top Ziele wie Kalabrien oder die Inseln Sardinien in Italien, Kreta, Kos, Rhodos in Griechenland aber auch Chalkidiki, Kalamata, Kefalonia, Preveza/Levkas sowie die neue Destination Thassos auf dem Griechischen Festland. Interessant dabei, dass Heraklion (Kreta) Montags und Freitags angefliegen wird, wodurch die Ferienplanung noch flexibler gestaltet werden kann. Ebenso wie Palma de Mallorca, wo Eurowings Mittwoch und Samstag hinfliegt.

Unseren Mitgliedern können (oder vielmehr) wollen wir die hochinteressanten Städteflüge ab Innsbruck in Erinnerung rufen: Linienflüge nach Amsterdam, London, Frankfurt, Manchester, Wien aber auch Birmingham oder Bristol werden angeboten!



Foto: visitlondon

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!



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, lufthansa.com bzw.
airdolomiti.com, easyjet.com, austrian.com*

sowie saisonal Birmingham, Bristol, Manchester
jet2.com

NEU
3 x täglich
Frankfurt

