



Titelstory / History

Der erste "Ambulanzflug"
am Innsbrucker Flughafen



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 & Vereinsveranstaltungen | S. 04 |
| Vereinsabend | S. 05 |
| Reportage/History: Der erste Ambulanzflug am Innsbrucker Flughafen | S. 06 |
| Gekommen um zu gehen: Airbus A380 | S. 07 |
| Aktuell: Mit einem blauen Auge durch die Krise | S. 10 |
| Collage: Sommersaison 2022 | S. 12 |
| Airports | S. 14 |
| Eventbericht | S. 20 |

IMPRESSUM (GEM. §74 MEDIENRECHT)

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

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.--

DFDI 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!



Der Sommer liegt hinter uns und so sehen wir gespannt der nächsten Wintersaison entgegen. Wird es ein nahezu normaler Winter oder werden Energiekrise und Pandemie dazwischenfunken? Das wird man im Frühjahr feststellen können. Die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Betrieb sind aktuell jedoch gegeben und so wollen wir positiv in die Zukunft blicken.

Positiv blicken wir aber auch in die Vergangenheit zu den vergangenen Vereinsveranstaltungen. Besonders das FDFI Grillen auf der Fly-Inn Terrasse war wiederum ein Hochgenuss und wurde von unseren Mitgliedern gut besucht. Großes Interesse fand auch der Besuch der Flughafenfeuerwehr, bei dem wir sehr umfangreich über die Aufgaben und Voraussetzungen für die Flughafenfeuerwehr informiert wurden. Die eine oder andere Testfahrt mit den Einsatzfahrzeugen war auch dabei und so konnten wir uns ein umfassendes Bild über die Einsatzfähigkeit machen. Es lohnt sich Mitglied bei den Flughafenfreunden Innsbruck zu sein. Vielen Dank an dieser Stelle für die Ermöglichung dieser Veranstaltung durch den Flughafen Innsbruck.

Mit der aktuellen Ausgabe dürfen wir euch wieder zu spannenden Reisen entführen. So beehrt uns Tanja Chraust mit einem historischen Artikel und nimmt uns mit in die Geschichte der Ambulanzflüge am Flughafen Innsbruck. Sehr reisebereit zeigte sich unser Mitglied Daniel Rinner, der von der Inter-

nationalen Luft- und Raumfahrtausstellung in Berlin und der Antidotum Airshow in Lezno (Polen) samt beeindruckenden Bildern berichtet. Martin Dichler schenkt uns einen Blick auf die letzten Monate und die Reise in die Zukunft der People's Airline, die u.a. die für Vorarlberger wichtige Verbindung zwischen Schweiz/Vorarlberg und Wien sicherstellt. Ein Rundflug über das Geschehen bei unseren Flughafenfreunden aus ganz Österreich schenkt stets neue Perspektiven und Einblicke. Optisch lebt unser Journal durch die vielen Bilder, welche wir von unseren Mitgliedern und Freunden immer so rege zur Verfügung gestellt bekommen und wir hoffen, dass euch auch diese visuelle Reise so gut wie uns gefallen wird.

An dieser Stelle darf ich mich bei allen Mitwirkenden herzlich bedanken, dass wir jedes Mal aufs Neue ein so schönes Journal zustande bringen. Für die Vorbereitung und Umsetzung bedanke ich mich ganz besonders bei Theo Hanisch und Marcel Schmidt für die hervorragende und aufwändige Gestaltung verantwortlich zeichnen und mit ihren eigenen Beiträgen das Journal erheblich aufwerten. Danke!

Ich wünsche euch im Namen des gesamten Vorstandes einen schönen Herbst und hoffe, dass wir uns bei einer der nächsten Vereinsveranstaltungen bald auch wieder persönlich sehen!

Herzliche Grüße,

Lucas Krackl
Vereinsobmann

VEREINSVERANSTALTUNGEN



Freitag, 7. Oktober 2022 · 19:00 Uhr

Vereinsabend im Fly Inn

Freitag, 4. November 2022 · 19:00 Uhr

Vereinsabend im Fly Inn

Freitag, 2. Dezember 2022 · 19:00 Uhr

Vereinsabend mit Weihnachtsfeier im Fly Inn

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



VEREINSABEND JULI 2022 – FLUGHAFENFEUERWEHR

Von Alexander Pauli

Am 01.07. fand für die Freunde des Flughafen Innsbruck im Zuge ihres monatlichen Vereinsabends eine Führung der besonderen Art statt. Christian Strasser von der Gruppe REM (welche für die technische Abwicklung am Vorfeld verantwortlich zeichnet) gab uns interessante Einblicke in das Aufgabenfeld von sich und seinen Kollegen. Diese reichen von der Gepäckabfertigung, der Be- und Entladung der Maschinen, dem Handling mit den Fahrgasttreppen, der Schneeräumung am Vorfeld und der Start- Landebahn, der Enteisung der Flugzeuge bis hin zu den Aufgaben als Flughafenfeuerwehr.

Wir bekamen ganz interessanten Einblicke in die normalerweise verschlossenen Bereiche der Gepäckanlage, die Fahrzeug- und Wartungshallen für die Geräte des Bodenbetriebs und natürlich auch in die Fahrzeuggarage der Feuerwehr. Neben interessanten Erklärungen aus der täglichen Arbeit gab es natürlich die großen Löschfahrzeuge zu bewundern, ein besonderes Highlight hier sicherlich die beiden knallroten Panther-Löschfahrzeuge von Rosenberger.

Nachdem am Freitag abend (in dem Fall glücklicherweise) wenig Flugbetrieb herrschte, gab es für die Flughafenfreunde zum Abschluss eine Ausfahrt mit dem FLF 2. Neben einer klei-

nen Löschübung mit der 16bar Löschkanone durfte eine kleine „Einsatzfahrt“ über die Startbahn nicht fehlen.

Da bekamen nicht nur die Kinder unter den Teilnehmern große Augen, es war ein richtig tolles Erlebnis.

Vielen Dank dem Flughafen und seinen Mitarbeitern für diesen besonderen Vereinsabend.



DER ERSTE „AMBULANZFLUG“ AM INNSBRUCKER FLUGHAFEN (1936)

Tanja Chraust

Schon seit mehreren Jahrzehnten spielt der Flughafen Innsbruck neben dem Linien- und Charterflugverkehr eine wichtige Rolle im Ambulanzflugwesen. Während diese Flüge heute schon zum gewohnten Bild am lokalen Fluggelände zählen, stellte ein derartiger Transport im Frühjahr 1936 eine wahre Sensation für den Innsbrucker Flughafen dar. In diesem Jahr war der Flugbetrieb auf dem Flughafen Innsbruck, der ab 1. Juni 1925 offiziell in Betrieb gegangen war und sich beim städtischen Landgut in der Reichenau befand, eher bescheiden. Während nach der üblichen Winterpause für den Linienflugverkehr die ÖLAG-Strecke Salzburg–Innsbruck erst mit 1. Juni 1936 und der Anschluss nach Altenrhein durch die Ostschweizer Aerogesellschaft noch später, und zwar mit 22. Juni 1936 aufgenommen wurden, waren schon ab 15. März bis anfangs April 1936 insgesamt fünf Privatflugzeuge mit Wintertouristen aus England und der Schweiz auf dem Flughafen Innsbruck gelandet. Unter ihnen befand sich ein

britischer Wintersportgast, der in Sankt Anton am Arlberg seinen Winterurlaub verbrachte, aber während seines Aufenthaltes schwer erkrankte. Sein schlechter Gesundheitszustand erforderte einen Transport mit dem Rettungswagen in ein Sanatorium nach Innsbruck. Seine vom kritischen Zustand telefonisch verständigten Eltern flogen zusammen mit ihrem Hausarzt und einer Krankenschwester noch am selben Tag mit einem zweimotorigen Flugzeug der britischen Fluggesellschaft *Olley Air Service Ltd.*, welche 1932 durch Captain Gordon Olley gegründet worden war, von London in die Tiroler Landeshauptstadt, wo sie bereits am Nachmittag eintrafen. Schon am nächsten Morgen wurde der Patient mit dem Rettungsfahrzeug direkt zum bereitstehenden Flugzeug gebracht. In diesem Fall handelte es sich jedoch nicht wie heute üblich um ein spezielles Fluggerät für Krankentransporte, sondern um ein zweimotoriges Verkehrsflugzeug der Type *DH.89 Dragon Rapide*. Der vom Flugzeughersteller de Havilland ent-

wickelte Doppeldecker (Länge: 10,52 m, Spannweite: 14,63 m, Höhe: 3,12 m, maximale Geschwindigkeit: 253 km/h, Reichweite: 850 km und Gipfelhöhe: 5.800 m) war für eine Beförderung von 6 - 8 Passagieren und 2 Besatzungsmitgliedern ausgelegt. Obwohl der Passagierbereich für diesen Spezialtransport zu einer Sanitätskabine umfunktioniert wurde, gestaltete sich die Einlagerung der erkrankten Person als sehr beschwerlich, denn der Einstieg war für die Tragbahre einfach zu schmal. Nur durch ein kräftiges Stemmen der Tragbahre in die Höhe mit einer leichten Schrägstellung gelang es, den Patienten doch behutsam in den umgebauten Fluggastraum hineinzuziehen. Kurz nach diesem Manöver hob die Maschine vom lokalen Fluggelände in Richtung Bodensee und weiter nach Großbritannien ab.

Heute werden von der in Innsbruck beheimateten und weltweit agierenden *Tyrol Air Ambulance*, deren Wurzeln bis auf das Jahr 1976 zurückreichen, mehr als 3.000 Personen/Jahr befördert und deren Ambulanzflüge zählen zum gängigen Bild des Innsbrucker Fluggeschehens. Hingegen der erste Krankenflug im Frühjahr 1936 mit Arzt und Krankenschwester an Bord von Innsbruck nach London stellte damals eine absolute Besonderheit dar. Doch leider kann trotz intensiver Recherchen der genaue Abflugtag dieses Sonderflugs, welcher anfangs April 1936 durchgeführt wurde, nicht eruiert werden, weil die Fluglisten des Innsbrucker Flughafens vom Jahr 1936 im Stadtarchiv Innsbruck nicht vorhanden sind und es auch in den damaligen Zeitungen keinerlei Hinweise auf ein genaues Datum gibt.

GEKOMMEN UM ZU GEHEN: AIRBUS A380, 2005 - 2021

Theo Hanisch



Foto: Airbus

In den 80er Jahren des 20. Jahrhunderts befand sich die Luftfahrt in einer noch nie dagewesenen Hochphase. Airlines und Flughäfen überboten sich mit Rekordzahlen an Passagieren. Das Fliegen war chic und fast jedermann konnte sich das leisten. Der Wettbewerb zwischen den Giganten der Flugzeughersteller, der US Amerikanischen Boeing und dem europäischen Airbus Konzern, war längst eröffnet. Boeing hatte mit seinem „Jumbo Jet“ – B747 – das größte Zivilflugzeug der Welt auf dem Markt. Machbarkeitsstudien bezüglich eines Großflugzeuges sowohl für Passagiere als auch für den Frachtflugverkehr wurden erstellt. In der zweiten Hälfte der 90er-Jahre ergab sich eine Marktsituation, die aus Sicht von Airbus eine Realisierung der Pläne eines noch größeren Flugzeugtypen gestattete.

Diese Einschätzung resultierte einerseits aus der wachsenden Nachfrage nach Großraumflugzeugen, andererseits aus der Entscheidung des Airbus-Konkurrenten Boeing, keine Mittel für neue Versionen seiner Boeing 747 bereitzustellen. Im Juni 1994 kündigte Airbus seinen Plan an, ein eigenes sehr großes Verkehrsflugzeug mit der Bezeichnung A3XX zu entwickeln. Mehrere Entwürfe, darunter eine ungewöhnliche Kombination aus zwei Rümpfen nebeneinander von seinem A340, dem damals größten Airbus-Jet wurden erwogen. Nachdem im Jahre 2000 die ersten 50 Kaufabsichtserklärungen vorlagen, begann Airbus mit der Konstruktion. Bis zu diesem Jahr beliefen sich die prognostizierten Entwicklungskosten auf 9,5 Milliarden Euro. In das Megaprojekt waren das Entwurfsland Großbritan-

Ein neuzeitlicher Krankenflug von Innsbruck nach London.

Aufnahmen mit Bewilligung der Flughafenleitung von Karl Kacicnik.



Der im Frühjahr 1936 erfolgte „neuzeitliche Krankenflug von Innsbruck nach London“ stellte damals eine absolute Neuheit dar und wurde in der Neuesten Zeitung (= Abendausgabe der Innsbrucker Nachrichten) Nr. 82 vom 8. April 1936, Seite 3 fotografisch festgehalten. Bei der linken Abbildung sieht man auch das vor den Hangars stehende Rettungsfahrzeug, das den Patienten vom Sanatorium sicher zum Flugzeug brachte.

Foto: © Privatarhiv T. Chraust, Innsbruck

nien sowie Frankreich, Deutschland und Spanien involviert. Im Jahr 2015 gab Airbus an, dass die Entwicklungskosten 15 Mrd. € betragen. Diese Mehrkosten wurden teils durch Produktions- und Lieferverzögerungen, teils aber auch durch banale Verständigungsprobleme verursacht, wobei eine Seite immer der anderen die Schuld zusprach ...

ENTWICKLUNG

Für die Entwicklung des Flugzeuges war sowohl die Erhöhung der möglichen Passagierzahl als auch die Senkung der spezifischen Betriebskosten pro Person und Kilometer gefordert. Der A380 sollte im Vergleich zu anderen modernen Passagierflugzeugen der 1990er-Jahre mit um 15 % geringeren Kosten betrieben werden können. Aber auch Maßnahmen zur Lärmreduzierung rückten in den Vordergrund. Die Entwicklungsziele konnten nur durch einen umfangreichen Einsatz neuartiger Werkstoffe, wie beispielsweise faserverstärktem Kunststoff und Sandwichkonstruktionen, zur Gewichtseinsparung erreicht werden. An einem speziell für Strukturbelastungstests gebauten, nicht flugfähigen Exemplar mit der Seriennummer (MSN) 5001 wurde vom 1. September 2005 bis zum 16. Juni 2012 (ursprünglich geplant bis 2008) in einer eigens dafür erbauten Testhalle neben dem Gelände des Flughafens Dresden der größte Struktur-Ermüdungsversuch an einem Zivilflugzeug durchgeführt. Dabei wurden 60.800 Flüge (Flugzyklen) simuliert. Das entspricht einer Betriebszeit von rund 80 Jahren, dem 3,2-fachen Flugzeugleben des A380. Am 16. Februar 2006 riss bei einem Biegeversuch einer anderen Zelle in Toulouse eine Tragfläche des A380 nach dem Überschreiten der

1,45-fachen Maximallast zwischen den Triebwerken ein. Für die Zulassung eines neuen Flugzeugtyps ist aber das Erreichen der 1,5-fachen Maximallast vorgeschrieben. Airbus löste das Problem durch zusätzliche Leisten an den Längsspannten, die ein Zusatzgewicht von 30 kg bedeuten. Nachdem Langstreckentests, Wirbelschlepptests oder erforderliche Übungen wie Evakuierung abgeschlossen waren, fand am 18. Jänner 2005 die Vorstellung (Rollout) in Toulouse statt. Das größte Passagierflugzeug der Welt: 73 Meter lang, 24 Meter hoch, mit einem Startgewicht von bis zu 560 Tonnen, doppelstöckig mit zwei durchgängigen Passagierdecks und einer maximal zugelassenen Kapazität von 853 Passagieren. Die vier Triebwerke mit je 70000 lbs Schubkraft entsprechen etwa der Antriebskraft von rund 3500 PKW. Das vierstrahlige Flugzeug bietet eine Reichweite von maximal 15.200 km.

ERSTFLUG

Der Erstflug eines A380 fand am 27. April 2005 vom Flughafen Toulouse-Margot vor tausenden Zuschauern statt. Die Maschine mit der Seriennummer (MSN) 001 startete mit einem Startgewicht von 421 Tonnen. Dies war das bis dahin höchste Startgewicht eines zivilen Verkehrsflugzeuges. Der Erstflug dauerte 3:54 Stunden. Während des gesamten Fluges wurde der A380 von einem weiteren Flugzeug begleitet, um das Flugverhalten von außen zu beobachten und mit Videokameras aufzuzeichnen. Durchgeführt wurde der Erstflug von einer sechsköpfigen Besatzung angeführt von Flugkapitän Claude Lelaie sowie allen an dem Projekt beteiligten Verantwortlichen. Befragt nach seinen ersten Erfahrungen mit dem neuen



Singapore Airlines Airbus A380-800 (9V-SKQ) am Airport Frankfurt

Foto: Wikipedia

Foto: ILA Berlin



„Megaliner“: „Es war einfach wie Fahrrad fahren“. Vom 4. bis zum 8. September 2006 wurden erste Testflüge mit Passagieren an Bord durchgeführt, die sogenannten Early Long Flights (ELF). Die Kabine des Flugzeuges war dabei mit 474 Sitzen ausgestattet. Im Gegensatz zum regulären Kabinenbetrieb (555 Sitze in drei Klassen) wurde bei diesen Testflügen auf allen Sitzplätzen der Business-Class-Service angeboten. Die Flugtickets für die Testflüge wurden unter den etwa 50.000 Airbus-Mitarbeitern weltweit verlost. Ziel der ELF war es, den Komfort an Bord sowie das einwandfreie Funktionieren der Klimaanlage, Bordküchen, Toiletten und der Unterhaltungselektronik unter realen Einsatzbedingungen zu testen. Daher befanden sich unter den 474 Passagieren auch Experten für die oben genannten Systeme, um eventuell auftretende Probleme vor Ort zu analysieren. Das Kabinenpersonal wurde dabei von der Lufthansa gestellt, die somit Erfahrungen im operativen Kabinenbetrieb sammeln konnte.

Die erste Auslieferung der Passagierversion war ursprünglich für Juni 2006 an Singapore Airlines geplant. Aufgrund von Produktionsproblemen verzögerte sich der Zeitplan jedoch mehrfach, sodass der Flieger erst am 15. Oktober 2007 übergeben und am 25.10. desselben Jahres in den Dienst gestellt werden konnte. Bei derartigen Verzögerungen haben die Fluggesellschaften vertraglich die Möglichkeit, Konventionalstrafen gegenüber Airbus einzufordern, was auch erfolgte. Das geschah im Fall des Airbus A380 durch Schadensersatzzahlungen sowie verbilligte Verkäufe von anderen Flugzeugmodellen, insbesondere des Airbus A330, bzw. Nachbestellungen der A380. War in den besten Zeiten einmal die Produktion von 45 Flugzeugen pro Jahr vorgesehen gewesen, konnte Airbus 2008 entgegen diversen Spekulationen plangemäß zwölf Maschinen ausliefern. Diese Verzögerungen haben Airbus in eine schwere Krise gestürzt. Gegenüber früheren Schätzungen wurde das Airbus-Ergebnis zwischen 2006 und 2010 um zusätzliche 2,8 Milliarden Euro (insg. 4,8 Mrd. Euro) belastet.

Die Frachtversion A380F sollte Anfang 2009 folgen. Die Verzögerungen bei der Entwicklung führten jedoch zu einer Stornierung des Kunden FedEx und einer Umwandlung der Emirates-Bestellung in Passagiermaschinen. Damit blieben lediglich zehn A380F-Bestellungen der US-Frachtfluggesellschaft UPS Airlines in den Auftragsbüchern, weswegen Airbus am 1. März 2007 bekanntgab, dass man die Entwicklung und Produktion der A380F bis auf weiteres wegen eines Mangels an „kurzfristigen Perspektiven“ aussetzen werde. Ziel sei, sich zunächst auf die Passagiervariante zu konzentrieren, auch wenn man langfristig von einer Wiederaufnahme des Frachterprogramms ausgehe. Die Frachtversion bleibe ein aktiver Bestandteil der A380-Familie, für den auch weiterhin Werbung bei Kunden betrieben werde. Dennoch wird diese Variante seit 2015 nicht mehr auf der Webseite des Konzerns beworben.

Mit 123 Maschinen ist „Emirates“ aus Dubai (VAR) der größte A380 Abnehmer, gefolgt von Singapore Airlines und Lufthansa. Doch gerade der erstgenannte Abnehmer hat mit vielen individuellen Einrichtungswünschen größere Gewinne zunichte gemacht. Doch die Zeit der vierstrahligen Flugzeuge scheint abgelaufen zu sein. Nur rund 30 % der „Superjumbos“ sind noch in der Luft. Weder ökologisch noch ökonomisch sind vierstrahlige Flugzeuge sinnvoll. Das passt nicht in die Bemühungen der Branche, die Klimabilanz zu verbessern. Im Februar 2019 gab Airbus bekannt, dass die Produktion des A380 bis 2021 eingestellt werde. Anstatt der ursprünglich anvisierten Stückzahl von 1.200 Flugzeugen wurde knapp ein Viertel, nämlich 251 Maschinen verkauft. Am 16. Dezember 2021 hat Emirates die letzte Auslieferung eines A380 erhalten. Während der zweijährigen Corona Pandemie wurden so gut wie alle Flugzeuge dieses Typs gegroundet. Erst als Anfang des Jahres 2022 die Passagierzahlen geradezu wieder in die Höhe schnellten, reaktivierten viele Airlines den Giganten wieder.

Quellen: de-academic, Wikipedia

MIT EINEM BLAUEN AUGEN DURCH DIE KRISE ...

Text und Fotos: Martin Dichler

Österreichs einzige im privaten Besitz befindliche Linienfluggesellschaft hat sich tapfer durch die Covid-19 Pandemie gekämpft. Jetzt geht es langsam wieder aufwärts, auch dank einer starken Nachfrage nach Urlaubsflügen wie People's CEO Thomas Krutzler im FDFI Interview erklärt.

Ihre Fluglinie hatte noch rechtzeitig vor Beginn der Covid-Pandemie sein Angebot reduziert und seine Expansionspläne zurückgefahren. Wie gut sind Sie rückblickend durch die Pandemie gekommen?

Die letzten zwei Jahren waren sehr turbulent und ein ständiges Auf- und Ab, weil es schwer war, einen Flugplan zu planen der der Nachfrage entsprach. Wir haben die letzten beiden Jahre aber dazu genutzt, uns strukturell als auch bei der Effizienz des Unternehmens neu aufzustellen. Die Entscheidung, noch vor Ausbruch der Pandemie im Spätsommer 2019 das zweite Flugzeug abzustoßen, war natürlich genau der richtige Schritt wie sich nun herausgestellt hatte. Insgesamt sind wir als Airline primär aus zweierlei Gründen mit einem blauen Auge durch die Pandemie gekommen: Zu einem, weil wir dank der Härtefallmaßnahmen sowie Kurzarbeit-Regelung des Kantons St. Gallen unterstützt wurden und zum anderen durch die finanziellen Hilfgelder des österreichischen Staates wie z.B. den Fixkostenzuschuss aber auch dem Verlustersatz.



Gab es während dieser Zeit eigentlich einmal die Überlegung den Flugbetrieb der Fluglinie zur Gänze einzustellen?

In der Verantwortung und Pflicht des Aufsichtsrates haben wir uns natürlich diese Frage gestellt. Zu dem Zeitpunkt, als wir uns diese Frage gestellt haben, war das weitere Ausmaß der Pandemie noch völlig ungewiss. Wir haben uns aber im Rahmen der Evaluation dazu entschlossen, das Konstrukt der Hol-



ding (People's Airline & People's Flughafen/Immobilien) weiter beizubehalten, mit dem Ziel, gestärkt aus dieser Krise herauszukommen. Wir haben die letzten beiden Jahre dazu genutzt, um die Verträge mit unseren Partnern und Lieferanten neu zu verhandeln und konnten dabei die Kosten substanziell reduzieren.

Und trotzdem bietet People's auf seinen Linienflügen zwischen Wien und Altenrhein weiter kostenlose Tageszeitungen, Getränke und Snacks an Bord an. Hier Kosten zu streichen wurde nie angedacht?

Grundsätzlich entspricht unser Produkt unseren Qualitätsansprüchen, weshalb sich diese Frage auch nie wirklich gestellt hat. Im Gegenteil; wir sind vor wenigen Monaten eine Kooperation mit einem regionalen, sehr erfahrenen Bäcker-/Cateringbetrieb eingegangen, um damit unser Angebot an Bord spürbar zu verbessern.

Hat man sich bei People's schon Gedanken über ein mögliches Nachfolgemodell für den E170 gemacht?

Diese Überlegungen gibt es! Fakt ist, dass unser Embraer schon einige Jahre im Einsatz steht wobei die beiden Triebwerke erst vor zwei Jahren komplett überholt wurden und damit fast neuwertig sind. Aber logischerweise muss man die Überlegung über ein Nachfolgemodell machen. Ich würde zum

heutigen Zeitpunkt aber ausschließen, dass dieses ein anderes Modell sein wird als ein Embraer. Ein Umstieg auf einen Turbo-prop kommt für uns strategisch nicht in Frage, das steht derzeit nicht am Schirm denn der Komfort und die Performance entspricht nicht unseren Vorstellungen. Unsere Überlegungen gehen eher dahin ein gleiches, aber jüngeres Modell zu besorgen oder auf einen E175 umzusteigen.

Die Anschaffung eines zweiten Flugzeuges kommt demnach nicht in Frage?

Diese Frage stellt sich derzeit nicht, da sich das Schwergewicht unserer Anstrengungen darauf richtet, aus dieser Krise wieder wirtschaftlich positiv herauszukommen und mit der Fluglinie Geld zu verdienen, um die ganzen Investitionen die Infrastrukturseitig anstehen zu finanzieren. Hier muss man die wirtschaftliche Betrachtung des gesamten Unternehmens (Peoples Air Group) in den Vordergrund stellen.

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



Foto: Christoph Plank



9H-EVA · SkyAlps · Dash 8-400
© Daniel Rinner



B-537 · Danish Air Force · Lockheed C130
Hercules © Marcel Schmidt



9A-BTJ · MyWings · Airbus A319
© Christoph Plank



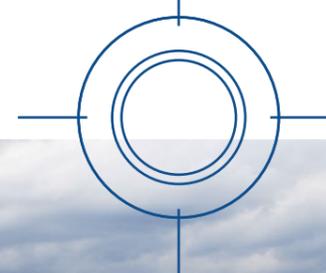
OY-MIT · Global Reach Aviation · CRJ-1000
© Christoph Plank



D-AWOW · Air Hamburg · Embraer Lineage
1000 © Paul Kolar



D-AASH · Avanti Air · Dash 8-400
© Paul Kolar



SOMMERSAISON

2022

**AM FLUGHAFEN
INNSBRUCK**

GRAZ

CORENDON AIRLINES STARK DANK SUBCHARTER

Text: Michael Sander, Graz

Bereits in den letzten zwei Jahren war die türkische Billig- und Charterfluggesellschaft Corendon Airlines inklusive maltesischer Schwestergesellschaft Corendon Airlines Europe stark am Flughafen Graz vertreten und bot eine Vielzahl an beliebten Destinationen zusammen mit den heimischen Reiseveranstaltern an. Auch in diesem Jahr ist die Airline neben Avanti Air, Croatia Airlines, European Air Charter und Eurowings für eine große Anzahl an Flügen verantwortlich. Neben Ankara und Antalya in der Türkei werden Heraklion und Rhodos in Griechenland sowie Hurgada in Ägypten bis zu zweimal wöchentlich angeboten. Wie die Jahre zuvor setzt Corendon Airlines auch 2022 stark auf Subcharter, um das ambitionierte Flugprogramm, welches europaweit angeboten wird, ohne Flugausfälle konsequent durchzuführen. Im Vergleich zu manch anderer Premiumairline, die inzwischen im Skytrax Ranking zu 4-Sternen degradiert wurde, gelingt dies dem Charteranbieter mit seinen zahlreichen Wet-Lease Partnern inklusive ACMI (Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance) bis auf wenige Verspätungen sehr gut.

2019 standen noch Airlines wie Atlas Global, Global Aviation, Go2Sky und Orange2fly regelmäßig im Einsatz für Corendon Airlines. 2020 wurden die Wetlease-Flüge durch AirExplore, Avion Express Malta, Balkan Holidays Air, Freebird Airlines, NEOS sowie Privilege Style durchgeführt.



Airbus A320 der GetJet Airlines (LY-COB)

Foto: Helmut Wurzinger

Dieses Jahr setzt Corendon Airlines bei seinen Partnern erneut auf die slowakische AirExplore sowie Go2Sky, die bulgarische Balkan Holidays Air sowie neu auf die ebenfalls bulgarische ALK Airlines, die dänische Danish Air Transport, GetJet Airlines und Global Airways aus Litauen, die maltesische Malta Med Air sowie die ukrainische SkyUp Airlines.

Neben den zahlreichen Flügen, welche erfolgreich durch Fremddairlines durchgeführt werden, fliegt Corendon Airlines auch mit eigenem Fluggerät regelmäßig nach Graz. Neben den allseits bekannten Boeing 737, darunter die TC-TJY mit Antalya-Sonderlackierung, kam auch die MAX TC-MKS dieses Jahr bereits ab Graz zum Einsatz.



B 737-800 der ukrainischen SkyUp Airlines (UR-SQA)

Foto: Peter Zandonella

ITALIENISCHE DORNIER UND SPANISCHE CASA IN GRAZ

Text: Michael Sander, Graz

Militärische Flugbewegungen waren und sind am Flughafen Graz keine Seltenheit. Vor allem die Nähe zum Fliegerhorst Hinterstoisser in Zeltweg prädestiniert den Thalerhof für Trainingsflüge des Österreichischen Bundesheeres. Neben den einmotorigen Schulungsflugzeugen Diamond DA40 und Pilatus PC-7 kommt auch der Eurofighter regelmäßig für Durchstartmanöver, seltener für Abfangübungen, in die steirische Landeshauptstadt. Die Transportmaschine Hercules C-130, welche in Linz stationiert ist, kann auch fast im Monatsrhythmus in Graz bestaunt werden. Neben der heimischen Luftwaffe nutzen auch internationale Streitkräfte den Flughafen Graz als Endziel oder zumeist als Tank- und Zwischenstopp. Aufgrund der geographischen Lage ist Graz auf Flügen in Richtung Nord und Süd ein gern genutzter Flughafen, um aufzutanken oder einen Night Stop einzulegen. Am häufigsten sieht man die Schweizer Luftwaffe sowie Hubschrauber der United States Air Force, seltener Hubschrauber des Typs Airbus auf Überstellungsflügen in diverse Oststaaten. Zwischen dem 20. und 30. Juni ist nun die Spanische Luftwaffe sowie das italienische Heer für mehrere Flüge nach Graz gekommen. Für diese Sonderflüge kamen mit der italienischen Dornier Do-228-212 und der spanischen CASA C-295M zwei Muster zu uns, die man in unseren Breiten ansonsten selten antrifft.



Foto: Robert Schöberl

Während die CASA bei beiden Rotationen nur je einen Night Stop einlegte, fungierte die Dornier offenbar als Shuttle zwischen Italien und Österreich. Grund für den Besuch war die 45th World Military Parachuting Championship Austria 2022, welche zeitgleich in der Kaserne Güssing sowie dem Flugplatz Punitz stattfand.

FORMEL 1 CHARTER 2022

Text: Michael Sander, Graz

Anfang Juli war es wieder soweit und die Königsklasse des Motorsports, die Formel 1, gastierte am Red Bull Ring in Zeltweg. Ein Spektakel, das Jahr für Jahr die Massen nach Österreich und die Steiermark zieht und somit neben Airpower und MotoGP ein wichtiger Publikumsmagnet ist. Sowohl der heimische Tourismus sowie die diversen Wirtschaftszweige profitieren von solchen international anerkannten und live übertragenen Großveranstaltungen im oberen Murtal. Während sich die Fans der Formel 1 auf die Fahrer und ihre Rennbolide freuen, blickt die heimische Spotterszene immer gespannt auf die zu erwartenden Movements im Charterverkehr rund um das Rennwochenende, welche schon Tage zuvor beginnen und auch nach dem Rennsonntag noch anhalten. Vor allem die Anreise der Teams steht ganz oben auf der Interessenliste, da hier zumeist nicht alltägliche Airlines, zumindest für die Grazer Luftfahrtszene, zum Einsatz kommen. Dieses Jahr machte wie immer die BAe 146-100 G-OFOM des Formula One Management den Anfang, die bereits als Vorbote am 29. Juni zum ersten Mal am Thalerhof aufsetzte. Die Scuderia Ferrari nutzte für die An- und Abreise wie immer den nationalen Homecarrier, der nun nicht mehr Alitalia heißt, sondern ITA Airways, welche die Nachfolge am 15. Oktober 2021 nach der Einstellung des Flugbetriebs seitens Alitalia aufnahm und seitdem die Rechte an der Marke besitzt.

Die Erstlandung der neu gegründeten ITA Airways erfolgte am 4. Juli mit dem Airbus A320 EI-EIC. Die weiteren drei Flüge wurden dann mit Flugzeugen des Typs Airbus A319 durchge-

führt. Die polnische Enter Air, welche bereits zahlreiche Charterflüge ab Graz in der Vergangenheit anbot, wurde neu in den Charterpool der Formel 1 aufgenommen und flog mehrmals von London Luton in die steirische Hauptstadt. Für eine Überraschung sorgte Luxaviation, welche samstags und sonntags mit einer Dornier Do-328-310 Jet nach Graz kam. Für die zahlreichen niederländischen Fans stockte KLM erneut die angebotene Sitzplatzanzahl auf und flog sowohl am Freitag wie am Montag anstatt mit dem Regionaljet Embraer 175 mit der größeren Boeing 737 die Graz-Rotation. Für die Abreise kam noch zweimal Titan Airways mit einem Airbus A321 zum Einsatz.



Foto: Robert Schöberl

In der General Aviation gab es auch wieder zahlreiche Movements, wobei hier Privatjets des Typs Bombardier Challenger dominierten. Ansonsten waren noch zahlreiche Cessnas in den diversen Varianten C525, Mustang und Sovereign vor Ort, einige Embraer Phenoms, eine Pilatus PC-24, zwei Gulfstreams und zwei Dassault Falcon, wobei hier mit der PH-DTF auch der Privatjet von Max Verstappen für ein paar Tage am General Aviation Vorfeld abgestellt war. Rund 35 Starts und Landungen konnten im Geschäftsfeld der General Aviation verzeichnet werden. Die Vielfalt der Airlines hat in diesem Jahr im Vergleich zu 2021 etwas abgenommen, da nun nicht nur allein der Flughafen Graz als Dreh- und Angelpunkt genutzt wurde. Am Fliegerhorst Hinterstoisser wurden am Rennwochenende Passagiermaschinen bis zu einer Größe einer Boeing 737 abgefertigt und auch Non-Schengen Flüge abgewickelt. Diese Konkurrenz in unmittelbarer Nähe sowie mehrere Charterflüge nach Salzburg haben für eine Reduzierung im zweistelligen Prozentbereich gesorgt, was die Anzahl der Teamcharterflüge betrifft.

LINZ

Text: Michael David, Linz

Aktuell werden die meisten Abendflüge der Air Dolomiti aus Frankfurt als Leerflüge aufgrund der dortigen Personalprobleme geführt. Die Urlaubsflüge ab Linz sind in diesem Sommer nicht nur nahezu pünktlich unterwegs sondern auch sehr gut gebucht oder gar ausgebucht. Das französische Militär nutzt Linz seit einiger Zeit regelmäßig als Tankstopp für Flüge zwischen Frankreich und Polen bzw. Rumänien, darunter für Dash 6 Twin-Otter oder Casa 295. Für Corendon Airlines kommen weiterhin regelmäßig Subcharter zum Einsatz, darunter die dänische Danish Air Transport, Bluebird Airways, GetJet Airlines oder der europäische Ableger der Global Airways aus Südafrika.



A321 der Danish Air Transport Foto: Marcel Schmidt

INNSBRUCK

Text: Theo Hanisch

Höchst erfreuliche Zahlen sowohl im Passagier, als auch im Executive-Traffic-Bereich sind vom Alpenairport zu vermelden. Trotz berechtigter Skepsis aufgrund der letzten beiden Jahre trat in den vergangenen Monaten das „Best Case Szenario“ ein. So gut wie alle Airlines, die Slots angemeldet hatten, nahmen diese auch in Anspruch. Darüber hinaus waren die Flüge hervorragend gebucht. Zwar war die Personalknappheit auch am Innsbrucker Flughafen zu spüren doch konnte unter Mithilfe aller verfügbaren Kräfte eine erfolgreiche Wintersaison zurückgeblückt werden. Mit nur zwei Ausweichlandungen - eine aufgrund technischer Probleme - sowie einem so gut wie nebelfreien Winter war die Abwicklung ohne größere Probleme möglich. Für die Spotter interessant diverse Airlines mit Sonderbemalung.



Boeing B737-800 der TUI Airways in Sunwing Livery

Foto: Walter Kaller



B737-800 der „Transavia“ (PH-HSK) in Sunweb Livery

Foto: Walter Kaller



Boeing 737-700 (PH-GOV)

Foto: Christoph Plank

Auch diesen Winter verbrachte ein Teil der niederländischen Königsfamilie ihren Skiurlaub in Lech am Arlberg und landete erstmals mit einer Boeing 737 in Innsbruck.



Erstlandung „Air Montenegro“ Embraer 195 (40-AOB)

Foto: Christoph Plank

Durch den späten Ostertermin, der die Winterchartersaison etwas verlängerte, begann fast nahtlos die Sommersaison bereits in den Monaten April/Mai. Im Rahmen der beliebten „Seniorenflüge“ wurden Flüge nach Jerez (Spanien), Tivat und Podgorica angeboten. Diese wurden von Eurowings, Carpatair sowie „Air Montenegro“ durchgeführt. Die letztgenannte Airline hatte ihre Erstlandung am neuen Asphalt des Innsbrucker Flughafens.

Im heurigen Sommer-Charter Betrieb wurden die bekannten Urlaubsdestinationen nach Italien, Griechenland, Spanien (Palma de Mallorca) zum Einen durch den Tiroler Ferienanbieter „Ideal Tours“ von der kroatischen „Trade Air“ mit deren Fokker 100 in „Ideal Tours“ Livery, zum Anderen primär von TUI mit einem Airbus A320 der „Eurowings“ durchgeführt. Anfängliche Probleme durch Personalmangel bei den Airlines oder Sicherheitskontrollen, Arbeitsniederlegungen bzw. technischer Art wurden im Lauf der Zeit beseitigt.

Bei Ferienflügen ist inzwischen so was wie Routine eingekehrt und die Flüge in die Urlaubsdestinationen können ohne Probleme abgewickelt werden. In den Bemühungen, die Urlaubsreisenden auf best- und schnellstmögliche Weise zu den Urlaubszielen bzw. nach Hause zurückzubringen, setzte Trade Air einmal sogar einen Airbus A319 ein. Auch die manchmal nicht nachvollziehbaren Streichungen auf der Frankfurt-Linie der Air

Dolomiti sollten spätestens nach der Zeit der Charterflüge im Sommer der Vergangenheit angehören. Somit konnte am 2. August 2022 der 500.000ste Passagier am Flughafen Innsbruck begrüßt werden. Auch wenn dies noch immer unter den Zahlen von 2019 liegt, ist es ein zuversichtliches Zeichen, heuer die Zahl von 750.000 Fluggästen erreichen zu können. Dies würde bedeuten, dass wiederum problemlos der dritte Platz der Flughäfen im Österreich-Ranking erreicht werden kann.



Fokker 100 der kroatischen „Trade Air“ (9A-BTE)

Foto: Christoph Plank



Fokker 100 der rumänischen „Carpatair“ (YR-FZA)

Foto: Christoph Plank

Zwar war der Zulauf zu den schon bekannten Fußballcamps in Tirol heuer nicht im Rahmen der vergangenen Jahre, trotzdem konnten einige internationale Mannschaften in Tirol begrüßt werden. So landeten mit drei verschiedenen Dash8-400 der Südtiroler Fluggesellschaft „Sky Alps“ italienische Teams der ersten und zweiten nationalen Liga in Innsbruck.



Royal Air Force Lockheed C130 J Hercules (ZH 889) im Rahmen eines Ambulanzfluges nach Birmingham.

Foto: Christoph Plank

Wie auf anderen österreichischen Airports legen auch bei uns immer wieder Militärflugzeuge Fuel Stopps ein. Oft zu sehen sind dabei die Chinooks der US Army, die auf dem Weg von/nach Aviano und Ramstein auf unserem Airport ihre Pausen einlegen. Aber auch für Maschinen anderer NATO Länder ist der Flughafen Innsbruck beliebte Anflugstation. Neben der heimischen „Herkules“ waren auch Flugzeuge des gleichen Typs wie z. B. die dänische aber auch britische Royal Airforce

Einen nicht unbeträchtlichen Aufschwung nahmen die Starts und Landungen des so genannten „Executive Traffics“, also Geschäftsflüge. Auf Grund der unsicheren Situation auf den Linienverbindungen, (Streichungen, Streiks, Verschiebungen) greifen viele auf die Dienste privater Fluganbieter zurück.

Foto: Christoph Plank



Eine absolute Rarität in Europa! Gulfstream G350 (XCPFM) der mexikanischen Bundespolizei in neuer Livery vor dem Weiterflug nach Tel Aviv. Dieses einmalige Foto stammt von Christoph Plank

in Innsbruck zu Gast. Eine Besonderheit war der Besuch eines Sikorski CH-53G Militärhelikopters der deutschen Luftwaffe zum Tankstopp. Anlässlich des "Forum Alpbach" waren einige

Regierungsflugzeuge wie z. B. eine Fokker 100 der slowakischen, oder ein Airbus A319 der tschechischen Delegation in Innsbruck zu sehen.



Global Express 6000 der Jet Edge International (N228SS) mit Justin Bieber an Bord, nach der Landung in Innsbruck - anlässlich eines Besuches in Südtirol.

Foto: Christoph Plank

ILA 2022

Text und Fotos: Daniel Rinner

Nach dem pandemiebedingten Ausfall im Jahr 2020 fand vom 22. bis 26. Juni 2022 wieder die Internationale Luft- und Raumfahrttausstellung (kurz ILA) in Berlin statt. Während die ersten drei Tage dem Fachpublikum vorbehalten waren, konnte die Ausstellung am Wochenende von der breiten Öffentlichkeit besichtigt werden. Insgesamt konnten etwa 72.000 Besucher im ExpoCenter am Gelände des Flughafens Berlin Brandenburg gezählt werden. Unter dem Motto „pioneering aerospace“ lag der Fokus der ILA diesmal auf den Themen Nachhaltigkeit, Innovation sowie neuer Technologien. Dies war vor allem in den Ausstellungshallen bemerkbar, in denen über 500 Aussteller ihre Konzepte und Ideen für die Luftfahrt von Morgen präsentierten. Zukunft in den Hallen, die Gegenwart im „Static Display“: Zwar wiesen auch hier einige Flugzeuge mit Aufklebern auf die mögliche Verwendung von SAF (Sustainable Aviation Fuel) – also alternative Treibstoffe und somit einer womöglich zukunftstauglichen Option hin, ansonsten war allerdings vor allem die große Anzahl militärischer Luftfahrzeuge auffällig. Größter Aussteller war, wenig überraschend, die deutsche Bundeswehr.



Modell eines Testflugzeug auf Basis einer Dornier 328. Die äußeren Triebwerke sollen elektrisch durch Brennstoffzellen angetrieben werden.

Neben Eurofighter, Tornado und Airbus A400M waren auch die erste Lockheed C-130J sowie der einzige, für Einsätze unter dem Open Skies Abkommen ausgerüstete Airbus A319CJ vertreten. Auch die US Air Force präsentierte sich mit einer Vielzahl von Luftfahrzeugen, darunter auch CH-47 „Chinook“ und



Eurofighter der Bundeswehr (Reg.: 31+37) mit einer Sonderfolierung anlässlich der „Blue Flag 2021“-Übung in Israel



Zukunft (F-35A) und Gegenwart (Tornado) bei der Bundeswehr

P-8A „Poseidon“. Diese, sowie eine F-35A der italienischen Luftwaffe dürften insbesondere für das deutsche Publikum interessant gewesen sein, nachdem erst kürzlich die Anschaffung von 60 Chinooks bekannt gegeben worden war. Weiters sollen die P-8A bzw. die F-35A ältere Muster bei der Bundeswehr ersetzen. Mit dem bekannten Radarflugzeug E-3A war die NATO vertreten, welches allerdings spontan am Sonntagmorgen wegen eines Einsatzes von der Veranstaltung abgezogen werden musste. Trotzdem waren auch etliche zivil betriebene Luftfahrzeuge ausgestellt.

Publikumsmagnet war definitiv ein Airbus A380 von Emirates, welcher auch von innen besichtigt werden konnte. Mit MSN 272 handelte es sich hierbei um den letztgebauten Superjumbo. Der europäische Flugzeugbauer selbst stellte unter anderem einen A350-900 sowie einen Beluga XL aus.



Einer von zukünftig sechs Airbus A330-700L, welche für den Transport von Flugzeugsektionen zwischen den Produktionsstätten und Fertigungsstandorten verwendet werden. Gemessen am Frachtvolumen ist der Beluga XL das größte Frachtflugzeug der Welt.



Hecksektion des zweiten A350-900-Prototypen im Carbon-Design

Die unmittelbare Nähe zu einem in Betrieb befindlichen Flughafen sorgte leider für eine drastische Reduktion des Flying Displays. An den Fachbesuchertagen gab es nur bescheidene drei, an den Publikumstagen zumindest fünf Flugvorführungen, welche sich auf zwei eines Eurofighters sowie je eine mit CH-47 und A400M verteilten. Hinzu kam eine dürftige „Flugzeugparade“, bestehend aus einem A330 MRTT der NATO, welcher von je zwei Eurofightern und Tornados flankiert wurde.



Abgesehen davon war es aber eine gelungene und sehr interessante Ausgabe der Internationalen Luft- und Raumfahrttausstellung.

ANTIDOTUM AIRSHOW LESZNO 2022

Text und Fotos: Daniel Rinner

Am Flugplatz der polnischen Stadt Leszno, welche rund 90km nordwestlich von Wrocław (Breslau) liegt, wurde am 17. und 18. Juni 2022 die jährliche Antidotum Airshow abgehalten. Im Gegensatz zu den meisten Veranstaltungen dieser Art findet dort ein Teil des Programms bewusst in den Abend- und Nachtstunden statt. Eine Vielzahl von Hubschraubern und Flugzeugen war bei der diesjährigen Ausgabe vertreten. Nur um einige davon zu erwähnen: Bo-105, Mil Mi-17, AS332 „Super Puma“, PZL M-28 „Skytruck/Bryza“, Aero L-29 „Delfin“, Rockwell OV-10 „Bronco“, Lisunow Li-2 (sowjetischer Lizenzbau der Douglas DC-3), uvm.

Da der Flugplatz Leszno-Strzyżewice nur über zwei Graspisten verfügt und somit nicht alle an den Flugvorführungen teilnehmenden Flugzeuge dort landen konnten, mussten diese von nahegelegenen Flughäfen aus operieren. So kam beispielsweise ein Eurofighter Typhoon des Taktischen Luftwaffengeschwaders 74 für das Flying Display aus dem 70km entfernten Poznań (Posen) sowie eine F-16 bzw. eine C-130 der Polish Air Force von ihren jeweiligen Stützpunkten.

Auch Luftfahrzeuge aus Österreich waren vertreten. Die Flying Bulls waren unter anderem mit der Bell AH-1 „Cobra“, Cessna 337 Skymaster sowie der „neuen“ North American T-28B



T-28B „Trojan“ der Flying Bulls

„Trojan“ an den Flugvorführungen beteiligt. Die „alte“ T-28 verunglückte bekannterweise leider im vergangenen Jahr auf der Rückreise von Leszno nach Salzburg.

Nach den Nachmittagsvorführungen und einer Pause, in der sich die Besucher mit Essen und, angesichts der sommerlichen Temperaturen, vor allem mit Getränken eindecken konnten, starteten gegen 20 Uhr die Flying Displays wieder. Bedingt durch die Dämmerung und später eintretender Dunkelheit waren diese geprägt von Lichtern, Feuerwerk und jeder Menge Flares, untermalt von live gespielter Musik. Erst um 23 Uhr endete das Flugprogramm mit einer Vorführung von AeroSPARX und einem großen Feuerwerk, bevor alle Zuschauer gefühlt gleichzeitig das Gelände verließen.



AS332 des Super Puma Display Team's der Swiss Air Force

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 Kopferbrechen

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!

PEMA
WOHNEN
pema-wohnen.at

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

