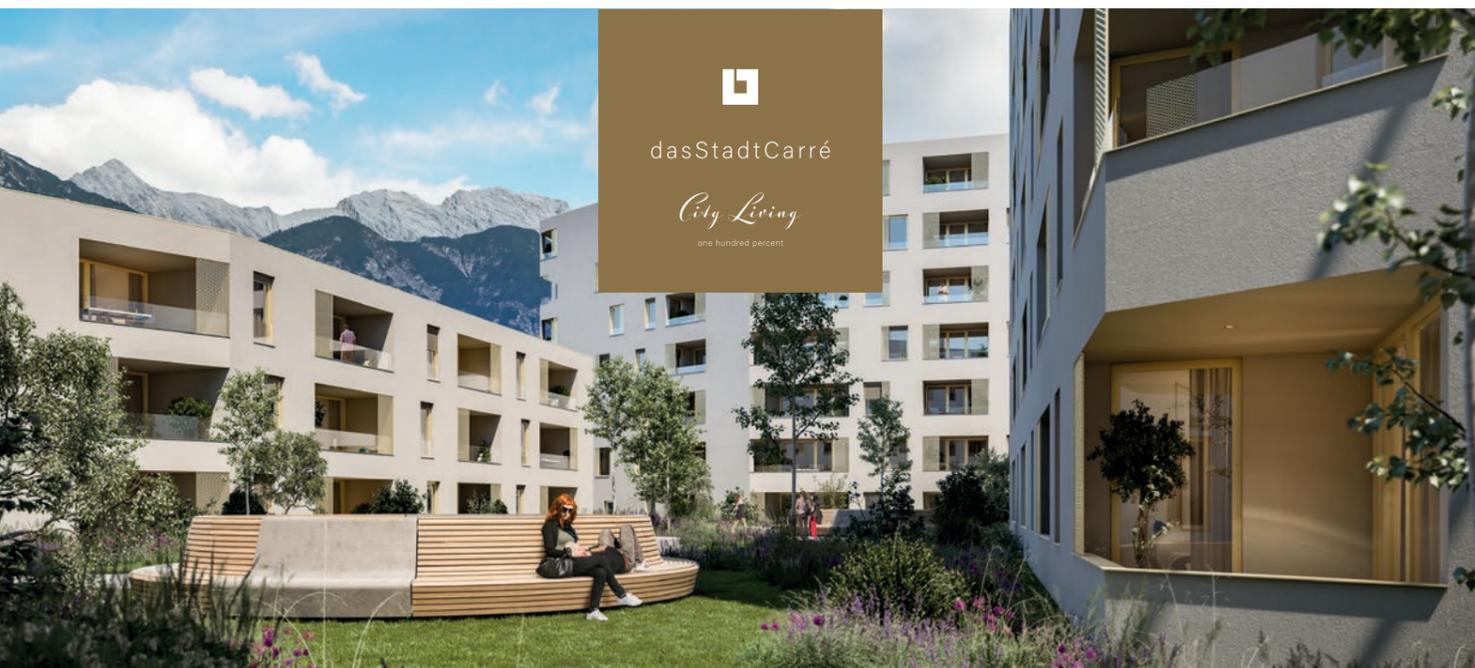




Titelstory / History

Die Boeing 727 am
Innsbrucker Flughafen



dasStadtCarré
City Living
one hundred percent

IM HERZEN VON INNSBRUCK STADTLIBEN OHNE KOMPROMISSE

In Innsbruck im Stadtteil Wilten entsteht ein unvergleichliches Neubauprojekt: das Stadt Carré. Eine Wohnoase, die den Begriff des Stadtlebens wie keine andere im alpinen Österreich verkörpert.

Alles in Reichweite, alles unter einem Dach

Das Neubauprojekt bietet fußläufige Nahversorgung, direkten Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln und liegt in Fußnähe zur Innsbrucker Altstadt. Die Bewohner erfreuen sich an einer der aufregendsten Bergkulissen des Alpenraumes: der Nordkette und dem Berg Isel.

Das Stadt Carré versammelt Charaktere, die letztendlich ein gesamtes Gefüge ergeben, eine Stadt inmitten der Stadt. In sich geschlossen, mit unterschiedlichen Grundrisstypologien für Singles, Paare, Familien und ältere Menschen.



Für Eigennutzer wie für Anleger

Das Stadt Carré bietet in wirtschaftlich turbulenten Zeiten wie diesen eine wertstabile, ertragreiche und nachhaltige Möglichkeit zu investieren und Kapital vorausschauend anzulegen. Der variantenreiche Wohnungsmix und die verschiedenen Wohnungstypen bieten ideale Voraussetzungen für ein auf Ihre Ansprüche perfekt zugeschnittenes Investment.

Unterschiedliche Wohnungstypen für jeden Anspruch:

- » 1-Zimmer Micro-Living bis 26 m² (möbliert)
- » 2-/3-/4-Zimmer Classic-Living
- » 3-/4-/5-Zimmer Premium-Living ab 100 m²



Nicole Moser - Verkauf
nicole.moser@zima.at | +43 (512) 348178 242
www.stadtcarre.at



Vorwort & Vereinsveranstaltungen	S. 04
Vereinsabende	S. 05
Reportage/History: Die Boeing 727 am Flughafen Innsbruck	S. 06
Story: Reportage - Es begann 1984... ..	S. 10
In Erinnerung an Siegfried Angerer.....	S. 15
Collage: Herbst-Highlights 2022	S. 18
Interview mit Fabian Danler	S. 20
Airports	S. 23

IMPRESSUM (GEM. §74 MEDIENRECHT)

Medieninhaber: Verein der Flughafenfreunde Innsbruck, 6020 Innsbruck, Fürstenweg 180
www.fdfi.at / [facebook DFDI](https://www.facebook.com/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!



Das Jahr neigt sich dem Ende zu und so kommt es, dass wir euch bereits die Dezemberausgabe präsentieren dürfen. Ich blicke gerne auf dieses Jahr zurück, denn es hat uns wieder etwas mehr Normalität zurückgebracht. Vereinsabende und gesellige Zusammenkünfte konnten stattfinden und bald wird es hoffentlich endlich auch wieder einen Vereinsausflug geben.

Mit dem neuen Journal hoffen wir jedenfalls, euch wieder interessante Beiträge zu liefern. Mein Dank gilt wie immer allen Beteiligten. Angefangen bei Theo Hanisch und Marcel Schmidt, der wunderbaren Tanja Chraust für den History Beitrag, Fabian Danler für seine Bereitschaft ein Interview zu geben und allen Mitgliedern und Freunden, die in welcher Form auch immer zum Gelingen dieser Ausgabe beigetragen haben.

Kriege, Energiekrise und Teuerung bereiten uns allen große Sorgen. Trotzdem stimmt der Winterflugplan für unseren Flughafen mehr als optimistisch. Ein Hoffnungsschimmer am Horizont in einer Zeit, die wir uns vor wenigen Jahren wohl kaum vorstellen hätten können. Lasst uns mit Zuversicht das neue Jahr beschreiten und auch unser Vereinsleben nutzen, um in Kontakt zu sein und sich auszutauschen.

In diesem Sinne wünsche ich euch im Namen des Vorstandes ein besinnliches Weihnachtsfest, einen guten Rutsch ins neue Jahr 2023 und vor allem viel Freude beim Lesen des neuen Journals!

Herzliche Grüße,

Lucas Krackl
Vereinsobmann

VEREINSVERANSTALTUNGEN



Freitag, 13. Jänner 2023 · 19:00 Uhr
Vereinsabend im Fly Inn

Freitag, 3. Februar 2023 · 19:00 Uhr
Vereinsabend im Fly Inn

Freitag, 3. März 2023 · 19:00 Uhr
Generalversammlung

Freitag, 14. April 2023 · 19:00 Uhr
Vereinsabend im Fly Inn

Freitag, 5. Mai 2023 · 19:00 Uhr
Vereinsabend im Fly Inn

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

Wir wünschen euch allen
frohe Weihnachten und einen
guten Start in's neue Jahr 2023!

OKTOBER 2022 -
AIR POWER 22

Am 7. Oktober fand ein höchst interessanter Vereinsabend mit unserem Vorstandsmitglied Alexander Pauli statt. Er berichtete über die Air Power 2022 und zeigte beeindruckende Bilder von der großartigen Flugshow. Neben den spektakulären Bildern erfuhren die Vereinsmitglieder auch, wie man sich optimal auf einen Besuch einer derartigen Veranstaltung vorbereitet. Nicht auszuschließen, dass sich beim nächsten Mal einige weitere Nachahmer finden.

Fotos: Flughafenfreunde Innsbruck



NOVEMBER 2022 - WINTERFLUGPLAN 2022/23

Erstmals in neuer Funktion und als Nachfolger von Armin Stotter stand uns Fabian Danler bei der traditionellen Vorausschau auf den Winterflugplan für den Vereinsabend am 4. November zur Verfügung. Nach einer kurzen persönlichen Vorstellung präsentierte Fabian das zu erwartende Flugprogramm für den Winter. Im Anschluss an den Vortrag konnten Fragen gestellt werden, ehe der Abend mit einem gemütlichen Beisammensein seinen Ausklang fand.

DIE BOEING 727 AM FLUGHAFEN INNSBRUCK

Tanja Chraust

Die zweimalige Präsenz einer im August 2022 am Flughafen Innsbruck gelandeten Boeing 727 weckte vor allem das Interesse der lokalen Planespotter (= Flugzeugenthusiasten, die von speziellen Positionen landende, startende oder am Vorfeld abgestellte Flugzeuge fotografieren). Es handelte sich dabei um die dreistrahlige Boeing 727-2X8 der *Starling Aviation*, welche Mitte August 2022 für mehrere Tage auf dem Vorfeld anzutreffen war. Eine weitere – aber nur sehr kurze – Gelegenheit ergab sich nochmals am 31. August 2022, als die vom Dubai World Central Airport (= IATA-Code: DWC – Eröffnung: 27. Juni 2010 für Fracht- und ab 27. Oktober 2013 für Passagierflüge) kommende Maschine, welche nach einem rund zweistündigen Zwischenstopp in Innsbruck zum Airport Paris Le Bourget abhob. Dieser Flughafen mit dem IATA-Code: LBG war schon 1919 für den Linienflugverkehr eröffnet worden, und am 21. Mai 1927 landete dort Charles Lindbergh mit seinem einmotorigen Flugzeug Spirit of St. Louis. Mit seinem Non-Stop-Alleinflug von New York über den Atlantik nach Paris (Strecke: 5.808,5 km) ging er in die Luftfahrtgeschichte ein.

Nachdem der Flughafen Paris Le Bourget 1977 den internationalen Flugbetrieb und 1980 die Inlandsflüge eingestellt hatte, dient dieser seitdem nur mehr für den Geschäftsreiseflugverkehr und für Flugshows. Obwohl das Interesse für die *Starling Aviation*-Maschine auf dem Innsbrucker Flughafengelände im

August 2022 in erster Linie einer nur mehr ganz selten in Innsbruck anzutreffenden Flugzeugtype galt, war auch die neue Lackierung der *Starling Aviation*-Maschine absolut sehenswert. Die im September 2011 von *Starling Aviation* übernommene Boeing 727, welche schon im November 1981 an die US-amerikanische Fluggesellschaft Wistair International ausgeliefert worden war, führt seit Oktober 2011 die Registrierung M-Star, wobei die Länderkennzahl M für Flugzeuge auf die Isle of Man hinweist. Dieser 572 km² große und rund 85.000 Einwohner zählende und selbstverwaltete Kronbesitz, der direkt der britischen Krone unterstellt ist, liegt in der Irischen See zwischen England, Wales, Schottland, Nordirland und Republik Irland und gilt als eine Steueroase.

Während heute die Landung einer Boeing 727 im Innsbrucker Flugbetrieb wohl eine Rarität darstellt, war dieses Flugzeugmodell in den 1980er Jahren hingegen häufig anzutreffen. Die Erstlandung einer Boeing 727 in Innsbruck erfolgte am 29. April 1981 als die Fluggesellschaft *Condor* (1961: Fusionierung der 1955 gegründeten Deutschen Flugdienst GmbH und der 1957 ins Leben gerufenen *Condor Luftreederei GmbH* unter dem Namen *Condor*) einen Einzelcharterflug für Fußballfans zum Fußball-Freundschaftsspiel BRD – Österreich von Innsbruck nach Hamburg durchführte. Nachdem die skandinavischen Fluggesellschaften Maersk Air 1978/1979 und Linje-



Die Anwesenheit der dreistrahligen Boeing 727-2X8 der *Starling Aviation* lockte im August 2022 so manchen Flugzeugfan zum Innsbrucker Flughafen.
Foto: Walter Kaller, Innsbruck



Am 29. April 1981 fand die Erstlandung einer dreistrahligen Boeing 727-30 der Fluggesellschaft *Condor* am Innsbrucker Flughafen statt. Die damalige Zugehörigkeit der *Condor* zur Lufthansa wurde durch das Lufthansa-Emblem am Leitwerk des Flugzeugs verdeutlicht.

Privatarchiv: Armin Stotter, Thaur

flyg (1980) den Aufschwung im Wintercharterflugverkehr eingeleitet hatten, wurde der Flughafen Innsbruck zunehmend von weiteren Airlines in deren Flugprogramm aufgenommen. Dazu zählte unter anderem die isländische Fluggesellschaft *Icelandair* (Gründung: 1937 als Flugfelag Akureyrar, Zusammenschluss mit der Loftleidir: 1979 zur Holdinggesellschaft *Icelandair-Flugleidir*), welche am 19. Dezember 1982 und am 30. Jänner 1983 erfolgreich ihre Trainingsflüge mit der dreistrahligen Boeing 727-208 (Registrierung: TF-FLI) am Innsbrucker Flughafen absolviert hatte.



In den Wintersaisons 1982/83 – 1984/85 führte die *Icelandair* alle Innsbruck-Flüge mit der Boeing 727-208 (Länge: 46,69 m, Spannweite: 32,92 m und Passagiere: 164) durch.

Privatarchiv: Armin Stotter, Thaur

Bereits ab dem 12. Februar 1983 gehörte diese isländische Fluggesellschaft in den Wintermonaten mit ihrer Flugverbindung Keflavik-Innsbruck-Keflavik zu den regelmäßigen Gästen auf dem lokalen Flughafen, und in diesem Jahr wurden insgesamt 12 Flüge mit insgesamt 1.233 Passagieren abgewickelt. Bereits im darauffolgenden Jahr reduzierte sich deren Anzahl auf 6 Flüge mit 507 Fluggästen und 1985 waren es nur mehr 2 Flüge mit 290 Personen. Dabei kamen entweder die Boeing 727-208 (Registrierung: TF-FLI) oder die Boeing 727-185C (Registrierung: TF-FLG) zum Einsatz. Schon in der Wintersaison 1985/86 fehlte diese erst 1983 aufgenommene Winterflugverbindung im Flugplan. Doch die Verwendung der dreistrahligen Boeing 727 beschränkte sich in diesen Jahren nicht nur auf das Flugunternehmen *Icelandair*, sondern auch der dänische Airliner *Sterling Airways* (Gründung: Mai 1962 – Übernahme der ersten Boeing 727: November 1973 – Einstellung des Flugbetriebs und Konkurs: 22. September 1993) setzte zwischen 1984 und 1986 bei seinen Wintercharterkursen Kopenhagen-Innsbruck-Kopenhagen neben der zweistrahligen Sud Aviation SE.210 Caravelle immer wieder auch seine Fluggeräte der Type Boeing 727-2J4 ein.



In den Wintersaisons 1984/85 – 1985/86 setzte die dänische Fluggesellschaft *Sterling Airways* auf der Strecke Kopenhagen-Innsbruck-Kopenhagen die Boeing 727-2J4 ein.
Foto: Paul Linder, Hall

Ebenso war in den Sommermonaten 1984 auch die israelische Fluggesellschaft *Arkia* (Gründung: 1948 als Eilat Airlines für die Strecke Tel Aviv-Eilat – neuer Name: 1950 *Arkia Israel Airlines*) mit der Boeing-Maschine der Type 727-95 (Registrierung: 4X-BAE) am Vorfeld des Innsbrucker Flughafens vertreten. Bei den 24 stattgefundenen Flügen Tel-Aviv-Innsbruck-Tel-Aviv wurden insgesamt 2.311 Passagiere befördert.

Bei der Boeing 727 handelt es sich um dreistrahliges Schmalrumpfflugzeug bei dem die Triebwerke im Heckbereich angeordnet sind. Sowohl der Rumpfdurchmesser als auch die Bugpartie sind an die Boeing 707 angelehnt. Der Erstflug dieser vom amerikanischen Flugzeughersteller Boeing neu konstruierten Mittel- und Kurzstreckenmaschine erfolgte im Februar

1963. Dieses Flugzeugmodell wurde in verschiedenen Versionen (z. B. 727-100, 727-200 mit einem 6,10 m verlängerten Rumpf, 727-200 F = Frachtflugvariante) produziert, wobei die 727-200 mit einem Anteil von fast 68 % die Hauptvariante darstellte.

	Boeing 727-100	Boeing 727-200
Länge	40,59 m	46,69 m
Spannweite	32,92 m	32,92 m
Höhe	10,36 m	10,36 m
Rumpfdurchmesser	3,76 m	3,76 m
Max. Sitzplatzanzahl	131	189
Reisegeschwindigkeit	926 km/h	965 km/h
Reichweite	3.056 km	4.020 km

Allein im Produktionszeitraum zwischen 1963 und 1984 wurde von diesem Flugzeug insgesamt 1.832 Stück hergestellt, und daher war dieser Typ für einige Zeit das meistproduzierte Düsenverkehrsflugzeug der Welt. Zu den ersten Betreibern zählten die United Airlines und als erster ausländischer Kunde stellte die Lufthansa am 16. April 1964 ihre erste Boeing 727 in den Dienst. Fast bei allen größeren Fluggesellschaften der Welt stand dieser Dreistrahler im Einsatz. Doch mit der auf-

kommenden Umweltbewegung konnte dieses Modell im Hinblick auf die Anforderungen des Umweltschutzes nicht mehr dem Wunsch nach einer deutlichen Reduktion beim Treibstoffverbrauch erfüllen. Darüber hinaus war das vorhandene Drei-Mann-Cockpit auch sehr kostspielig. Diese Umstände führten schließlich dazu, dass mit der Auslieferung der letzten von 15 Maschinen der Type 727-200F am 18. September 1984 die Fertigung der Boeing 727 eingestellt wurde. Obwohl dieses Flugzeug im heutigen Passagierlinienflugbetrieb nicht mehr anzutreffen ist, sind noch einige als Fracht-, sowie als Regierungsflugzeuge von afrikanischen Staaten oder vereinzelt bei Charterunternehmungen in Verwendung. Schon längst hat die Boeing 737 (Erstflug: 1967 – Indienststellung: 1968) mit ihren verschiedenen Versionen (Gesamtstückzahl: 11.154 Stand Ende September 2022) den Rang des meisthergestellten Düsenverkehrsflugzeugs übernommen.

Obwohl sich die Ära der Boeing 727-Maschinen auf dem Flughafen Innsbruck auf nur wenige Jahre (1983 - 1986) beschränkt hatte, und schon seit April 1986 die Landung einer dreistrahligen Boeing 727 auf dem Innsbrucker Flughafen eine Seltenheit darstellt, freuen sich Luftfahrtanhänger auch heute noch, wenn dieser Flugzeugtyp, welcher schon längst von anderen Modellen (z. B. Boeing 737 und Airbus A320) verdrängt worden ist, am lokalen Flughafengelände aufsetzt.



Im Sommer 1984 bediente das israelische Flugunternehmen *Arkia* mit der Boeing 727-95 (Registrierung: 4X-BAE) die Strecke Tel Aviv-Innsbruck-Tel Aviv.
Privatarchiv: Armin Stotter, Thaur



Eine Besonderheit stellte zweimal 1985 die Anwesenheit der Boeing 727-30 mit der Registrierung JY-AHS am Flughafen Innsbruck dar. Das Flugzeug vom *Kingdom of Jordan* war nicht nur vom 30. Juni – 3. Juli (hier im Bild) zu bewundern, sondern auch anlässlich des Kurzaufenthalts am 21. Dezember.
Privatarchiv: Armin Stotter, Thaur

DANK

Ein besonderer Dank: Dieser gebührt Herrn **Armin Stotter**, einem wohl exzellenten Kenner der Luftfahrt, der fast vierzig Jahre in der lokalen Luftfahrtbranche tätig war. 1984 begann er bei den Tyrolean Airways und 1988 wechselte er zur Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H., wo er anfangs als Stellvertreter des Flugplatzbetriebsleiters fungierte. In weiterer Folge übernahm er die Leitung der Stabsstelle Verkehrskoordination, welche er bis zum 9. September 2022 innehatte.

Mit seinem enormen Expertenwissen ist er mir bei meinen historischen Arbeiten für die FDFI-Ausgaben stets hilfreich zur Seite gestanden. Darüber hinaus erhielt ich von ihm auch immer wieder ausgezeichnete Anregungen zu meinen Aufsatzthemen, und ich durfte für meine historischen Arbeiten jederzeit auf seine beeindruckende Fotosammlung zum Innsbrucker Flughafengeschehen zurückgreifen. Für diese langjährige überaus angenehme und beispielgebende Zusammenarbeit möchte ich mich auf diesem Wege ganz besonders bei Herrn Armin Stotter für all seine Unterstützungen bedanken und ihm für die Zukunft alles Gute wünschen.



REPORTAGE - ES BEGANN 1984...

Theo Hanisch

Sie trafen sich fast täglich am Innsbrucker Flughafen - eine immer größer werdende Runde von Flugzeugenthusiasten. Immer größer wurde auch der Ruf nach einer interessierten Gemeinschaft, um den Plänen von Flughafengegnern, den Flugplatz zu schließen, entgegenzuwirken. Man beschloss die Gründung eines Vereins, der für den Erhalt dieser wichtigen Einrichtung in Innsbruck eintreten soll. Daraufhin wurde mit den Vorbereitungen begonnen und am 15. Dezember 1984 mit der Einberufung einer Sitzung der Proponenten der „Verein der Freunde des Flughafen Innsbruck“ gegründet. Es bedeutete die Geburtsstunde der „DFFI“. Zum ersten Obmann wurde Egon Pircher gewählt.

Vieles hat sich in den letzten 38 Jahren ereignet. Für die langjährigen, aber auch für die jüngeren Mitglieder und Freunde des Innsbrucker Flughafens möchten wir in den nächsten Ausgaben unseres Journals einen Rückblick über herausragende Ereignisse, Flugzeuglandungen und Augenblicke, die seinerzeit „Euphorie“ erzeugten, gewähren. In alphabetischer Rei-

henfolge wollen wir in Vergessenheit geratene Flugzeuge, Airlines oder Begegnungen in Erinnerung rufen

AERO LLOYD

Im Jahr 1979 wurde Aero Lloyd durch drei Investoren mit Sitz in Frankfurt am Main gegründet. Im Juni 1980 bekam Aero Lloyd die Genehmigung, auch Linienflüge durchführen zu dürfen. Am 2. Dezember 1980 stellte die „Aero-Lloyd Luftverkehrsgesellschaft mbH“ ihren Flugbetrieb ein. Bereits am 20. Dezember 1980 wurde eine Nachfolgegesellschaft gegründet, die den Namen Aero Lloyd aus der Konkursmasse erwarb. Am 17. Juni 1986 kamen erstmals Piloten der deutschen Aero Lloyd mit DC 9-32 (Kennung D-ALLB) zum Training nach Tirol. Trotzdem waren lediglich vereinzelte Landungen zu verzeichnen und es dauerte ziemlich lange bis die Airline regelmäßig Flüge ab und bis Innsbruck aufnahm.

Am 5. Februar 1997 kam die Fluglinie erstmals mit Airbus A 320-232 (D-ALAC). Durch unglückliche Marktauftritte und unzureichende Werbung hatte das Unternehmen permanent Liquiditätsprobleme. Nachdem auch der Versuch, in das Langstreckennetz einzusteigen, gescheitert war, meldete Aero Lloyd am 16. Oktober 2003 beim zuständigen Amtsgericht Insolvenz an und stellte den Flugbetrieb mit sofortiger Wirkung ein.



Der Besuch von Aero Lloyd mit einem Airbus A 321-200 (D-ALAS) am 8. Mai 2002 stellte eine Erstlandung dar.
Foto: Walter Kaller

AIR ADRIATIC

Die kroatische Gesellschaft wurde im Jahr 2000 unter dem Namen „Air Adriatic Charter“ gegründet und hatte ihren Sitz in Rijeka. Zur Betriebsaufnahme leaste das Unternehmen im Folgejahr eine Tupolew Tu-154. Die staatlichen Behörden erteilten der Gesellschaft aber kein Air Operator Certificate, sodass die Maschine im August 2001 ungenutzt zurückgegeben wurde. Anfang 2002 beteiligte sich die isländische Elmo Aviation zur Hälfte an dem Unternehmen, das daraufhin den Namen Air Adriatic erhielt. Die Aufnahme des Flugbetriebs erfolgte im

März 2002 mit einer einzigen McDonnell Douglas MD-82. Eine zweite Maschine dieses Typs wurde im Mai 2003 übernommen. Die Gesellschaft wurde im August 2006 von Investoren aus Russland und Kasachstan aufgekauft. Für das Jahr 2007 war der Einstieg ins Linienfluggeschäft u.a. nach Deutschland und in die Schweiz geplant. Einen Tag später wurde dem Unternehmen das Air Operator Certificate (AOC) entzogen. Eine geplante Wiederaufnahme des Flugbetriebs unter dem geänderten Namen „Adria Wings“ konnte nicht realisiert werden. Die Betriebseinstellung erfolgte am 7. März 2007.



Am 24. Mai 2004 war diese MD 82 (9A-CBD) in Innsbruck zu Gast.

Foto: Konstantin Eisl

AIR BELGIUM (AIRTOURS)

Ihren Ursprung hatte die belgische Charter- und Linienfluggesellschaft als „Abelag Airways“, welche am 3. Mai 1979 in Brüssel gegründet wurde. 1980 zog sich die Gründergesellschaft zurück wodurch dann Air Belgium entstand. Bis Oktober 1989 hatte das Unternehmen nur ein eigenes Flugzeug ganzjährig zur Verfügung, welches vorwiegend im Mittelmeerraum für Charterflüge zum Einsatz kam. Aufgrund hoher Nachfrage wurden ab 1983 Maschinen der „Sobelair“ angemietet, welche auch in deren Bemalung verschiedene Ziele anfliegen. Von

1990 bis 1995 wurden auch transatlantische Ziele angefliegen. Der Reiseveranstalter „Sun International“ und dessen Tochterunternehmen Air Belgium wurden 1988 vom britischen Touristikonzern Airtours aufgekauft. Nach der Übernahme blieb die Fluglinie zunächst als eigenständige Gesellschaft bestehen. Zwei Airbus 320 und eine Boeing 737 flogen jedoch bereits mit der neuen „Airtours“ Bemalung. Am 31. Oktober wurde Air Belgium vollständig in den neuen Eigentümer integriert und stellte den eigenen Betrieb ein.



Diese Air Belgium Boeing 737-46B (OO-ILJ) in „Airtours“ Bemalung war am 30. September 1981 bei uns zu sehen.

Foto: Konstantin Eisl

AIR COLUMBUS

Privatinvestoren gründeten 1989 diese portugiesische Charterfluggesellschaft in Lissabon, die auf dem Flughafen Madeira beheimatet war. Die dänische Fluggesellschaft „Sterling“ beteiligte sich mit 34% und stellte eine Boeing 727-200 zur Verfügung wodurch der Flugbetrieb von Faro nach London Gatwick aufgenommen werden konnte. In der Sommersaison nutzte Air Columbus als Ausgangsbasis hauptsächlich den Flughafen Faro an der Algarve für Charterflüge. Im Winter setzte die Gesellschaft ihre Flugzeuge überwiegend ab Madeira ein. Die

Insolvenz der „Sterling“ 1993, sowie der Konkurs eines deutschen Reiseveranstalters, der zu einer ungenügenden Auslastung der Flugzeuge führte und somit einen rentablen Flugbetrieb erschwerte, verschlechterte auch die finanzielle Situation der Air Columbus. In der Folgezeit führte die Fluggesellschaft neben eigenen Charterflügen vermehrt Auftragsdienste (Subcharter) für andere Airlines durch.

Air Columbus musste den Flugbetrieb im Dezember 1994 einstellen und wurde im Frühjahr 1995 liquidiert.



Diese Boeing 737-300 (CS-TKD) der Air Columbus wurde im Sommer 1994 ab Innsbruck nach Faro eingesetzt.
Foto: Walter Kaller

AIR EUROPA

Air Europa wurde am 17. Februar 1984 unter dem Namen „Air España“ gegründet. Der Sitz des Unternehmens ist auf Mallorca, die Base auf dem Flughafen Madrid Barajas. Durch die Beteiligung der britischen Charterfluggesellschaft „Air Europe“ 1986 folgte die Namensänderung in „Air Europa“. Nach dem Konkurs der Briten 1991 ging diese Airline an eine Investorengruppe unter der Führung eines bekannten spanischen Tourismusunternehmers. Durch die ersten Inlandsflüge einer privaten Fluggesellschaft durchbrach das Unternehmen 1993 das Monopol der „Iberia“ in Spanien. Ab 1995 bediente die Gesellschaft erstmals auch Ziele im Ausland per Linienflug. Die ersten Ziele waren London und New York. Doch der Versuch, im transatlantischen Geschäft weiter Fuß zu fassen, wurde bald wieder aufgegeben. Seit dem Jahr 2010 ist die Airline Vollmitglied der „Sky“-Allianz. Im November 2015 kaufte Air Europa die spanische Fluglinie „Aeronova“ und unter dem Namen „Air Europa Express“ werden seit Jänner 2016 kontinentale Billigflüge angeboten. Zudem stellte sich heraus, dass eine zunächst „anonyme“ Bestellung von 20 737 MAX-8 bei

Boeing, „Air Europa“ zuzuordnen ist. Unter Mithilfe der spanischen Steuerzahler wurde auch diese Airline vor dem drohenden Niedergang gerettet.



Im Oktober 1993 war diese Boeing 737-300 (EC-FKS) mit Fußballern von Real Madrid am Flughafen Innsbruck.
Foto: Konstantin Eisl

AIR HOLLAND

Air Holland war eine niederländische Charterfluggesellschaft mit Basis auf dem Amsterdamer Flughafen Schiphol und wurde im Jahr 1984 gegründet. In erster Linie wurden Charterflüge zu Urlaubszielen in Afrika, Asien und den Mittelmeerregionen angeboten. Immerhin unterhielt das Luftfahrtunternehmen 19 Mittel- und Langstreckenflugzeuge, davon allein 11 Boeing B 757-200. Während früher Maschinen des Typs DC9 der „Mar-

tin Air“ in Innsbruck zum Einsatz kamen, wurde aufgrund des hohen Aufkommens von verletzten niederländischen Wintersportlern erstmals die Aufgabe der Rückholung der Air Holland mit einer ihrer Boeing 757-200 zur Zufriedenheit aller Beteiligten übertragen. Nach finanziellen Schwierigkeiten übernahm zunächst Holland Exel den Flugbetrieb, die jedoch im Jahr 2005 ebenfalls den Betrieb einstellen musste.



Die Boeing 757-200 (PH-AHE) war am 9. Februar 1989 in Innsbruck und stellte eine Typenerstlandung dar. Die Maschine brachte verletzte Skiurlauber zurück in die Niederlande. Zum Zeitpunkt der Aufnahme war dieses Flugzeug das längste, welches jemals am Tiroler Airport landete.
Foto: Harald Hickl

AIR LIBERTÉ

Im April 1988 nahm Air Liberté den Flugbetrieb mit einer geleasten McDonnell MD-83 auf und flog sowohl im Linien- aber auch im Charterverkehr hauptsächlich gefragte Destinationen im europäischen und mediterranen Raum an. Aber auch vorwiegend französischsprachige Überseegebiete wie Montreal oder Réunion wurden in das Flugprogramm aufgenommen. Nach einem Verlust von 1 Mrd France (€ 152 Mio) übernahm British Airways 70% der Aktien. In einer zermürbenden Phase

mit Umbenennungen und wechselnden Eigentümern gelang nie so richtig die Konsolidierung. Trotz staatlicher Hilfen häufte die Fluggesellschaft 2001 Schulden in Höhe von 120 Millionen Euro an und musste im August 2002 Insolvenz anmelden. Daraufhin ordnete die Regierung die Umsetzung eines neuen Umstrukturierungsplans noch vor Jahresende an. Mehrere Projekte wurden ergebnislos geprüft, und das Unternehmen am 17. Februar 2003 liquidiert.



Die französische Airline war im Mai 1993 mit dieser MD 83 (F-GHEC) vermutlich nur ein einziges Mal in Innsbruck.
Foto: Konstantin Eisl

AIR LITTORAL

Die kleine französische Regionalfluggesellschaft „Air Littoral“ hatte ihren Sitz in Le Castellet und wurde 1973 gegründet. In Nizza, Marseille oder Paris Orly wurden die Drehkreuze der Airline eingerichtet von wo aus Destinationen national aber auch kontinental angefliegen wurden. Bis 1992 hielt die holländische KLM einen Anteil von 35% an der Gesellschaft. 1998 erwarb die Muttergesellschaft der Swissair, „SAir-Group“ erst 44% dann 49% der Anteile von Air Littoral. Unglückliche Entscheidungen sowie die enge Anbindung an die Swiss Air hatte durch die Insolvenz der Schweizer auch für die kleine Gesellschaft Folgen. Aber auch ein Unfall beim Landeanflug in Florenz, bei dem der Kapitän ums Leben kam, wurde der Airline zum Verhängnis. Am 17. Februar 2004 ordnete ein Gericht die



Air Littoral am 10.10.1991 mit einer noch in weiß lackierten Fokker 100 (F-GiDN) *Archiv Paul Linder*

Schließung der Air Littoral an, nachdem ihr bereits zuvor infolge einer Insolvenz die Lizenz durch die Behörden entzogen worden war. Mehrere Übernahme- und Rettungsversuche scheiterten.



Airbus A 320-214 (CS-TMW) der Air Luxor am 03.05.2002 flog im Rahmen von Charterflügen ab Innsbruck nach Madeira. *Foto: Walter Kaller*



ATR 42-300 (F-GFYN) *Foto: Archiv Paul Linder*

Beachtenswert: Air Littoral war die erste Airline in Europa, welche das Französische /italienische Flugzeug ATR 42 und 72 bestellte und betrieb! Bei Einstellung des Flugbetriebes bestand die Flotte aus 17 Canadair CRJ 100.



Zeitweise aber auch mit ATR 42-500 (F-GPYL) für den Swissair Kurs Innsbruck – Zürich – Innsbruck zu sehen. *Foto: Konstantin Eisl*

Die Insolvenz der „Air Littoral“ hatte zur Folge, dass die Tiroler „Welcome Air“ beauftragt wurde, den Transfer mehrerer französischer Fußballteams durchzuführen.

AIR LUXOR

Portugal entwickelte sich nicht erst in den letzten Jahren als Hotspot der Luftfahrt. Als Europa noch in Trümmern lag, wurde 1945 auf der iberischen Halbinsel die „Transportes Aéreos Portugueses“ kurz TAP gegründet. Das Gründungsjahr des Lufttaxiunternehmens „Air Luxor“ war erst 1988, welches ebenfalls auf dem Flughafen der Portugiesischen Hauptstadt ihre Basis hatte. Anfangs fast ausschließlich im Business-Jet-Betrieb tätig, mietete das Unternehmen aber 1997 ein Großraumflugzeug des Typs Lockheed L-1011-500 Tristar von Air Madeira an, welches für andere Airlines im Wetlease eingesetzt wurde. Ein zweites Verkehrsflugzeug dieses Typs übernahm sie im Jahr 1999. Im Zuge einiger Umstrukturierungen gab es 2001 insofern Veränderungen, als dass die Geschäftsflugzeuge zur ausgelagerten „NetJets“ übergangen.

IN MEMORIAM

Ein wirklich Großer der Tiroler Luftfahrtgeschichte hat Anfang Oktober seinen letzten Flug ohne der Last des irdischen Lebens in unbekannte Höhen angetreten. In tiefer Ehrfurcht verneigen wir uns vor dieser Persönlichkeit.

Siegfried „Sigi“ Angerer ist nicht mehr

Geboren am 2. August 1949 in der Steiermark begann er schon als 15-Jähriger mit der Fliegerei, wie viele, zuerst als Segelflieger, bald darauf mit Motorflugzeugen. 1972 heuerte er in Innsbruck bei der seinerzeitigen „Aircraft Innsbruck“ des Dr. Max Schuh an. Zuerst mit wenig flugspezifischen Aufgaben. Mit Geduld ergaben sich alsbald fliegerische Jobs, zuerst für Rundflüge. Später übernahm er auf einer „Champion“ Gletscherflüge, eine Aufgabe, für die es eigentlich keine Ausbildung gab. Learning by doing war angesagt. Auf einer Cessna 210 unternahm Sigi Angerer ab 1973 Rund- sowie erste Taxi-flüge ab Innsbruck. Für das Cockpit einer Citation 500 holte sich „der Pilot“ (Zitat Max Schuh) als einer der ersten Österreicher die Instrumentenflugberechtigung (IFR) in den USA, womit der Jet-Karriere nichts mehr im Wege stand.

1978, als Max Schuh seine Firma an Gernot Langes Swarovski verkaufte, blieben Kurt Hoch als Captain und Sigi Angerer als First Officer an Bord und waren die ersten Piloten der neu gegründeten „Tyrolean Airways“. „Wir sind geflogen wie die Irren“, hat er damals gesagt. Die Linienfliegerei war für ihn aber nicht das Maß aller Dinge. Er wurde nach deren Ausgliederung Chefpilot der „Tyrolean Jet Services“. Die Übernahme einer Falcon 50 war der Beginn von Interkontinentalflügen durch Swarovski. Im Lauf der Zeit wuchs bei Sigi Angerer das Interesse für historische „Warbirds“ (Kriegsvögel), nachdem er zum ersten Mal so einen „Vogel“ in den USA erblickte. Im Jahr 1990 holte er die F4U Corsair (OE-EAS) aus den USA nach Österreich.

Im Frühjahr 2002 setzte das Unternehmen fünf Airbus A320 und zwei Lockheed Tristar im Charterverkehr ein. Im Frühjahr 2005 verfügte Air Luxor über vier Airbus A320-200, zwei Airbus A330-300 und zwei Lockheed L-1011-500. Anfang Juli 2006 wurde die Airline zum Preis von 150 Millionen Euro an die Longstock Financial Group verkauft, welche dabei auch zwei Airbus A320 übernahm. Anfang September 2006 wurden die zwei Flugzeuge wegen offener Leasingraten kurzzeitig beschlagnahmt. Nachdem die Behörden beide Maschinen im Oktober 2006 aus gleichem Grund nochmals stilllegen mussten, wurde Air Luxor das Air Operator Certificate (AOC) von der portugiesischen Luftfahrtbehörde noch im selben Monat entzogen und somit der Flugbetrieb eingestellt.

Fortsetzung im nächsten Journal



F4U „Corsair“ *Foto: Archiv Jakob Ringler*

Dieses Flugzeug, welches dann wie die B 25 Mitchell, T 28 „Trojan“ oder Widgeon einige Jahre in Innsbruck stationiert waren, wurde später zur Keimzelle der „Flying Bulls“-Flotte, für die Sigi Angerer jahrelang als Chefpilot tätig war und in den Cockpits der verschiedensten Typen saß.



B25 „Mitchell“ *Foto: Archiv Jakob Ringler*

Eine „schicksalhafte“ Begegnung zwischen Sigi Angerer und dem damals noch wenig bekannten Dietrich „Didi“ Mateschitz fand beim Flughafenfest 1990 in Innsbruck statt. Als Pilot flog Sigi mit (s)einer Vought F4U „Corsair“ Rundflüge und wurde ursprünglich von einem weiblichen Fluggast gebucht. Aus platztechnischen Gründen war es der Dame nicht möglich, diesen Flug anzutreten, worauf Didi spontan das Ticket in Anspruch nahm. Was auf diesem Flug und später so alles besprochen wurde, wird für immer verschlossen bleiben. Faktum ist, er lehrte Mateschitz das Fliegen auf einer Piper PA-18 und gewann ihn (mit Red Bull) als Sponsor für seine Corsair und dass beide die Idee einer Stationierung von historischen Flugzeugen in einem eigens dafür zu errichtendem Hangar in Innsbruck „ausgeheckt“ hatten. Dieser sollte auf der Nordseite, also im Bereich des heutigen Segelflugplatzes entstehen. Mateschitz erklärte sich bereit, die Hangars für die Segelflieger völlig neu aufzubauen und in weiterer Folge einen modernen, transparenten Hangar für „fliegende Oldtimer“ zu errichten, und sollte auch der Öffentlichkeit zugänglich sein. Die Flugzeugflotte wuchs und wuchs und dann verlegte man Ende der 1990er den Standort der Flying Bulls vom Flughafen Innsbruck nach Salzburg. Gemeinsam wurde 1999 das Unternehmen Flying Bulls gegründet.

Was auch immer die Gründe waren, die damals dieses visionäre Projekt verhinderten, es wurde eine einzigartige Chance vergeben, ein einzigartiges Vorhaben in Innsbruck zu etablieren...

Sigi hat Dutzende Flugzeuge aus der Blütezeit der Luftfahrt in aller Welt aufgestöbert. Er hat sie vor dem Verfall gerettet und

sicher – häufig auf abenteuerlichen Wegen – heim gebracht nach Innsbruck, später nach Salzburg. Mit dabei ebenfalls ein Tiroler: Captain Karl Koidl. Sigi hat dafür gesorgt, dass sie in abertausenden Stunden Kleinstarbeit zu flugtauglichen Prachtstücken restauriert wurden. Und er flog sie als langjähriger Chefpilot der Flying Bulls wie kein Zweiter. Weiteres Faktum ist, ohne Sigi Angerer gäbe es keine „Flying Bulls“, keinen Hangar 7 in Salzburg und schon gar keinen Hangar 8 ebendort.

Im Jahr 2012 ist Sigi Angerer in den Ruhestand gegangen und hat seine Position mit Raimund Riedmann wiederum an einen Tiroler übergeben. An die 11.000 Flugstunden hat Raimund Riedmann aus der Wildschönau bereits in sein Flieger-Tagebuch eingetragen. Davon rund 5000 auf Oldtimern wie der DC-6, der liebevoll restaurierten Maschine des früheren jugoslawischen Staatspräsidenten Tito oder der B J 25 Mitchell, dem „Cadillac“ unter den historischen Flugzeugen.

Die „Legende“ Siegfried Angerer hat am 3. Oktober 2022 zum letzten Mal abgehoben. Wir wollen Sigi Angerer nicht für uns in Anspruch nehmen, wie es in anderen Medien/Ländern zuletzt an den Tag gelegt wurde. Weggefährten, von Jakob Ringle, Peter Kuncic, Harry Hickl, Hans Siegl, Kurt Hoch, Arthur Praxmarer über Gerhard Berger, Martin Lener, Karl Koidl oder Raimund Riedmann haben ihn als Herzenstiroler kennen- und schätzen gelernt. Für uns als Flughafenfreunde Innsbruck bleibt die bittere Erkenntnis, dass einmal mehr ein wirklich Großer der Tiroler Luftfahrtgeschichte erst nach seinem Tod zumindest von unserer Seite die Würdigung findet, die er verdient. Sein Dasein auf dieser Seite des Himmels soll und darf für uns nicht in Vergessenheit geraten. Die Flughafenfreunde



Foto: „Flying Bulls“

Innsbruck fühlen uns mit seiner Ehefrau und seinen Kindern in tiefer Trauer verbunden.

Es war dann offensichtlich ein Ruf aus einer anderen Dimension, dass sein kongenialer Partner, Dietrich „Didi“ Mateschitz, am 21. Oktober 2022 nach dem „Sigi“ ebenfalls den letzten Flug in die unendlichen Weiten des Universums angetreten hat. Dir verehrter Sigi und Dir geschätzter Didi für immer „Glück ab, gut Land“.

Theo Hanisch

BRIEF AN EINEN FREUND

Bei Dir, Sigi weiß ich nicht wo ich anfangen soll. Mit Deiner ruhigen, besonnenen Art des Fliegens, oder doch bei Deiner Fähigkeit die richtigen Leute von seinen Plänen zu überzeugen und sie dafür zu begeistern. Meine erste Begegnung mit Dir war im Herbst 1976. Ich war in Innsbruck einer der wenigen Berufspiloten mit IFR und hatte kein Flugzeug mehr. Meine Twin Comanche war leider verunglückt und ich hatte nur sporadische Einsätze. Du, der seit Februar 1972 bei Aircraft Innsbruck war, fragtest mich, ob ich Interesse hätte Free Lance bei der Aircraft auf der Cessna 500 Citation und bei Rundflügen auszuhelfen. Auf der flogen damals nur Du, Jürgen Hoch und Peter Krämer. Es standen nur mehr 2 Piloten für den Flieger zur Verfügung. Freie Tage oder gar Urlaub waren für uns nicht zu planen.

Natürlich sagte ich gerne ja und so saßen Du und ich an einem Nachmittag im alten Hangar auf der Nordseite beisammen und gingen das Flugbetriebshandbuch der Citation durch, setzten uns ins Flugzeug und machten Trockenübungen. Nebenbei, Trainingsunterlagen besorgte ich mir auch noch privat von Bekannten. Im November 76 flog ich dann zum ersten Mal als Co auf der Citation. Interessant ist es, wie die Citation OE FAU nach Innsbruck kam. Aircraft Innsbruck hatte zwei gute Kunden, die mit der Cessna 210 bzw. 172 Geschäftsflüge nach Sichtflugregeln mit Dir machten. Es waren dies Gernot Langes-Swarovski und Christian Schwemmerberger-Swarovski. Du überzeugtest Beide, dass für Geschäftsflüge unbedingt eine 2motorige Maschine für Instrumentenflug notwendig sei und wolltest eine Cessna 310. Zufällig war jedoch eine australisch registrierte Citation zu haben. Hier hattest Du auch schon positiv Deine Hand im Spiel. Mitte 1978, erhielten wir noch eine Cessna 550 Citation II. Neben der österreichischen Typenberechtigung benötigte man aber auch einen Berufspilotenschein Klasse 1. Ein Prüfungstermin für diesen Schein war schwierig zu bekommen. Überlastung des zuständigen Prüfers. Du konntest das Problem allerdings elegant lösen. Den Katalog der Prüfungsfragen samt Antworten mussten WIR ausarbeiten. Daraus wurden uns dann schriftlich die Fragen gestellt. Geht heute (wahrscheinlich) nicht mehr. Checkflug musste natürlich anschließend auch gemacht werden.

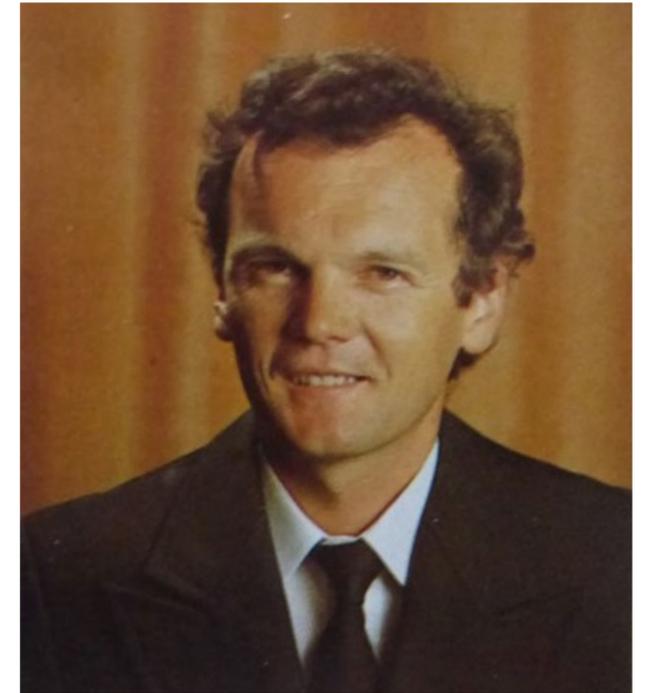


Foto: Tyrolean Airways

Du hast großen Wert darauf gelegt, dass unsere Gäste im Businessjet immer richtig behandelt werden. Wir kannten also die Vorlieben unserer Stammkunden. Diese beobachteten uns ganz genau, obwohl wir das nicht mitbekamen. Anlässlich einer Weihnachtsfeier wurden wir Piloten dann von Herrn Langes und Schwemmerberger imitiert, wie wir uns bei einer Landung verhalten. Du hattest ganz klar nix zu befürchten. 1980 kam dann die Dash 7 und Du wurdest Kapitän auch auf diesem Flugzeug. Nach der Trennung vom Dash Betrieb folgtest Du zur „Tyrolean Jet Services“. Mein Traum war allerdings schon als Kind, Linie zu fliegen. Dein Traum war, wie Du mir einmal erzähltest, mit einem Businessjet übers Meer zu fliegen und dabei „Micky Maus“ lesen. Wir haben also unsere Träume erfüllt. Ob Du je Micky Maus gelesen hast, entzieht sich meiner Kenntnis. Wir sind leider nie mehr wieder zusammen geflogen

Während eines Besuches bei Dir im Hangar 7 erzähltest Du mir, dass Du mit Didi Mateschitz auf dem Jakobsweg warst. Allerdings in einer besonderen Form. Eine Woche lang mit einer Piper Super Cub ohne Handys und ohne erreichbar zu sein. Jeder hatte seinen Grund für diese Reise von Wiesenflugplatz zu Wiesenflugplatz jedoch ohne dem Anderen den Grund dafür zu sagen. Du machtest mir jedoch eine besondere Freude. Bei meinem letzten Flug für Tyrolean vor meiner Pension gab er mir Ehrengelait mit dem Red Bull Alpha Jet vom Kellerjoch bis zum Flugplatz.

Sigi, ich habe Dir in meiner fliegerischen Karriere viel zu verdanken. Alles Gute im großen Hangar wo wir uns alle wieder treffen werden.

Glück ab, gut Land, wünscht Dir, Peter Kuncic

HERBST-HIGHLIGHTS

2022



84+58 · German Army · Sikorsky CH-53 © Christoph Plank



T-785 · Swiss Air Force · Dassault Falcon 900 © Christoph Plank



OM-BYC · Slovakia Government · Fokker 100 © Marcel Schmidt



2801 · Czech Air Force · Airbus A319 © Christian Schöpf

IM GESPRÄCH MIT FABIAN DANLER

Lieber Fabian! Du bist schon ein paar Jahre am Flughafen beruflich in verschiedenen Funktionen tätig gewesen. Nun hast du dieses Jahr die Nachfolge von Armin Stotter angetreten und bist für das Traffic Handling am Innsbrucker Flughafen verantwortlich. Beschreibe uns doch bitte deine Aufgabenbereiche.

In der Nachfolge von Armin Stotter bin ich der zentrale Flugplaner von Innsbruck und damit der Hauptansprechpartner für die Schedule Coordination Austria GmbH (SCA). Die SCA ist verantwortlich für die Zuteilung von Slots in Österreich. Kommen Anfragen von Airlines für einen Slot in Innsbruck herein, geschieht dies in der Regel über die SCA und diese steht wiederum mit mir in Verbindung. Ich koordiniere daraufhin die Abstimmungen mit allen Abteilungen. An starken Verkehrstagen ist bei kurzfristigen Änderungen der Koordinationsaufwand deutlich höher, da es vor allem darum geht, einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten und Engpässe zu vermeiden. Hierfür ist es wichtig mit allen Betroffenen die Handlungsmöglichkeiten abzustimmen und danach beste Option zu wählen.

In meiner Funktion bin ich auch viel als Vermittler tätig. So informiere ich alle internen wie externen Firmen am Flughafen über den aktuellen Flugplan, koordiniere Änderungen und bespreche diese mit allen betroffenen Abteilungen. Es geht in diesem Bereich also sehr viel auch um Kommunikation.

Wenn ich nicht mit den Aufgaben in der Flugplanung beschäftigt bin, arbeite ich im Bereich Operations. Hier fertige ich u.a. Privatjets ab und vergebe Slots zur Landung. Ein wesentlicher Aufgabenbereich in diesem Feld ist auch die Load Control. Hierunter fallen sämtliche Tätigkeiten zur Ladeplanung, -überwachung und -dokumentation. Ich berechne zum Beispiel die optimale Gewichtsverteilung für die Beladung von Flugzeugen.

Wie darf man sich einen typischen beruflichen Tagesablauf bei dir vorstellen? Gibt es Routinen oder ist es jeden Tag etwas Neues?

Nachdem ich noch sehr neu in meiner Funktion bin, ist nahezu jeden Tag etwas anderes. Die Vorbereitungen für den Winterflugplan waren sehr intensiv und ich musste mich viel mit der Zuteilung der Slots beschäftigen. Mit der Fertigstellung des Winterflugplanes stehen aktuell die Informationsarbeit und die Vorbereitungen für den Winterverkehr im Vordergrund.

Während der Saison bin ich eher in der Operation tätig und wie bereits erwähnt als Load Controller vermehrt im Einsatz. Am Wochenende arbeite ich in der Abfertigung, unter der Woche eher administrativ mit Koordinationstätigkeiten zu Flugplan, Fluglinien und Slots.



Fabian Danler
Local Traffic Coordinator & Operations

Ausbildung:
Matura, anschließend Bachelor in Politikwissenschaft. Bachelorarbeit über Luftverkehrspolitik mit Blick auf Landrechte im Europäischen Flugverkehr. 2017 Ausbildung als Ramp Agent in München

Für den Flughafen tätig seit:
ab Herbst 2015 Saisonarbeit Ramp & Operations
seit November 2021 fixer Mitarbeiter des Flughafens Innsbruck

Die Pandemie hatte uns alle sehr lange im Griff und die Auswirkungen sind nach wie vor spürbar. Inwieweit berührt dich Covid heute noch in deiner Arbeit?

Wenn ich mir den Flugplan für den Winter ansehe, empfinde ich keine Einschränkungen durch COVID. Wir alle wissen mittlerweile, dass Krisen und andere unvorhersehbare Ereignisse sehr rasch Auswirkungen haben können. Im täglichen Ablauf ist Corona aktuell kein Hindernis, ob es wieder Auswirkungen auf die Verkehrssituation geben wird, kann ich nicht prophezeien. Aktuell bin ich sehr optimistisch.



Welche Erwartungen hast du für die Zukunft der Luftfahrt? Wo liegen die großen Herausforderungen und wo werden vor allem die Herausforderungen für unseren Flughafen liegen?

Ich glaube man muss hier eine Trennung vornehmen zwischen der Betrachtung der gesamten Luftfahrt und dem Flughafen Innsbruck. Die Stärke unseres Flughafens ist vor allem der Winterbetrieb. Man erreicht aus Innsbruck zahlreiche Top-Destinationen des Wintersports. Nachdem die meisten Flüge im Sommer stattfinden, haben Airlines natürlich mehr Kapazitäten im Winter frei. Davon profitieren wir.

Als große Herausforderung sehe ich den Umgang mit unserer Umwelt. Es wird auch in Zukunft Flugzeuge brauchen und diese werden sich auch weiterhin großer Beliebtheit erfreuen. Ich bin daher sehr optimistisch, dass Forschung und Technologien neue Wege aufzeigen werden, wie das Fliegen insgesamt energiesparender und umweltfreundlicher wird. Das ist sicher eine Herausforderung auch für alle Flughäfen.



Wenn du an deine bisherige Laufbahn am Innsbrucker Flughafen denkst - was steigt dir als besondere Erinnerung in den Kopf?

Ich finde es immer wieder spannend, welche Begegnungen man so täglich erlebt. Seien es Prominente, Kollegen oder Mitarbeiter von Airlines – es ist schon eine große Abwechslung. Samstag im Winter sind hier natürlich besonders hervorzuheben.

Wie bist du eigentlich zum Luftfahrtwesen gekommen?

Ich war schon als Kleinkind begeistert von Flugzeugen, was vielleicht auch durch meinen Vater geprägt wurde, da er damals sehr Luftfahrtinteressiert war. Als Innsbrucker ist es natürlich leicht, dem Innsbrucker Flughafen einen Besuch abzustatten und so hat sich das anfänglich entwickelt. Mein Interesse blieb bestehen und so freue ich mich, heute im Luftfahrtwesen arbeiten zu dürfen.

Was empfiehlst du Menschen die sich für deinen Job interessieren?

Es gibt Ausbildungen für Spezialbereiche in der Luftfahrt, aber es ist je nach gewünschtem Aufgabengebiet nicht zwingend erforderlich eine solche zu absolvieren. Ich habe nach der Matura Politikwissenschaften studiert, aber bei jeder Gelegenheit am Flughafen gearbeitet. Mit Interesse und Fleiß kommt man schon sehr weit und kann den Sprung in ein spannendes Berufsfeld schaffen.

Wir haben beim Vereinsabend gehört, dass du auch privat den Pilotenschein besitzt. Welche Maschinen darfst du fliegen?

Vielleicht muss man da etwas weiter zurückgehen. Ich habe mit 16 Jahren den Segelflugschein begonnen und abgeschlossen. Nach ein paar Jahren Segelfliegen begann ich mit 26 die Ausbildung zur Erreichung des Privatpilotenscheines. Als passionierter Hobbypilot bin ich aktiv und fliege regelmäßig eine Aquila oder DA-40. Je nach verfügbarer Zeit geht es dann nach St. Johann in Tirol oder Zell am See. Bleibt mehr Zeit kann es schon auch mal Venedig sein.

Hätte es dich auch mal gereizt eine Laufbahn als Berufspilot einzuschlagen?

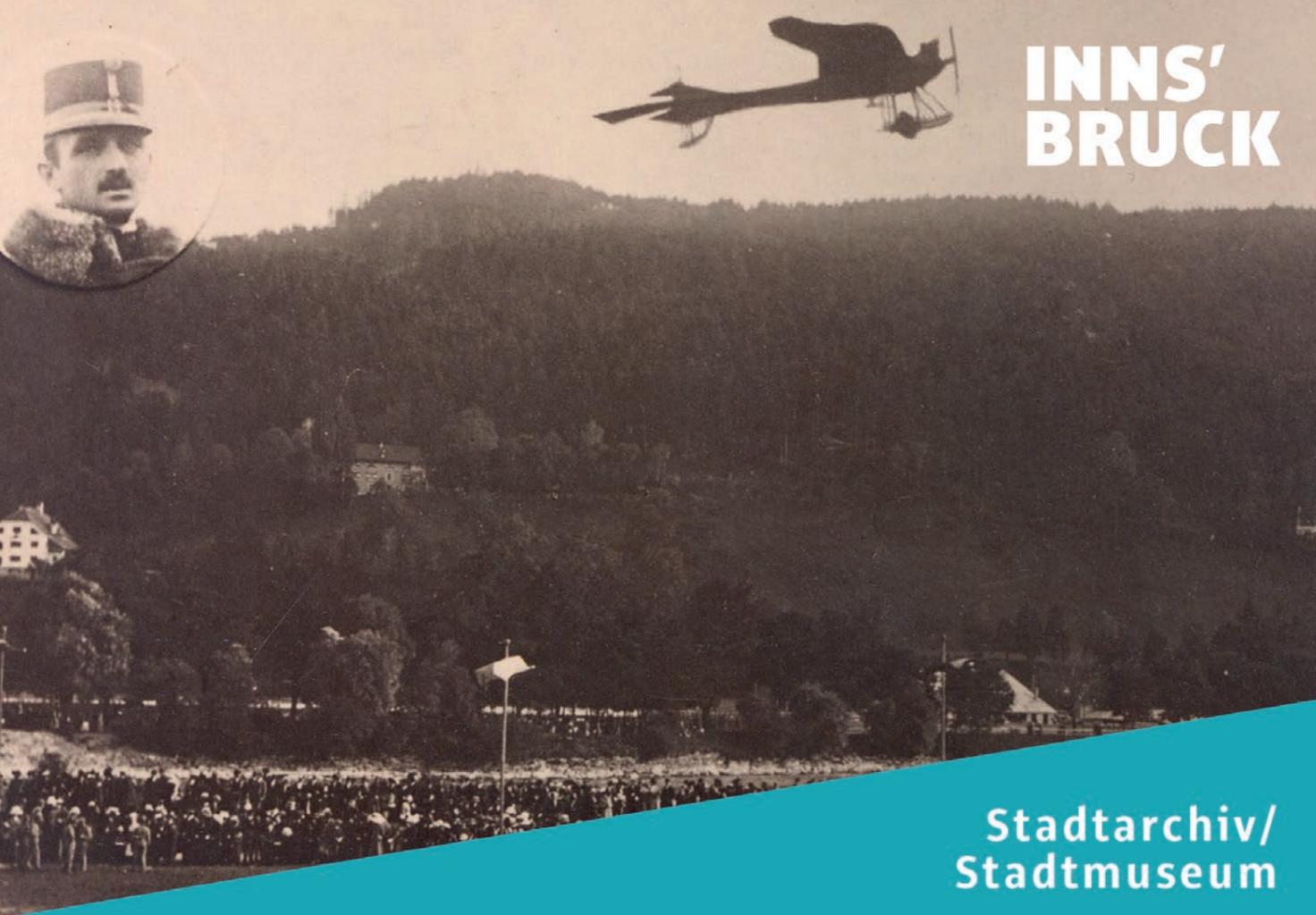
In der Tat habe ich mit diesem Gedanken früher gespielt. Den Theorieteil für den Berufspilotenschein ATPL habe ich erfolgreich abgeschlossen. Es würden noch Flugstunden und einige Ratings fehlen, um den Schein zu erhalten. Ich bin mit meiner neuen Aufgabe sehr zufrieden und auch eingedeckt, weshalb ich Hobbypilot bleiben werde.

Gibt es eine Maschine, die du gerne mal fliegen würdest?

Mein Traum wäre es mit einer Propeller Maschine zu fliegen. Das kann eine Dash oder PC-12 sein. Wäre beides sehr reizvoll für mich.

Vielen Dank für das Gespräch!

Fotos: privat



INNS' BRUCK

WIEN

Text: Flughafenfreunde Wien

Nach coronabedingter Pause kehrt China Airlines wieder an den Flughafen Wien zurück: Die nationale Airline Taiwans fliegt nun wieder regelmäßig nach Österreich und verbindet Wien mit Taipeh. Bedient wird die Strecke dreimal wöchentlich mit einem Airbus A350. Am 31. Oktober 2022 wurde die Flugverbindung offiziell wiedereröffnet.



Foto: Flughafen Wien

Auch weitere Airlines nahmen ihre Langstreckenverbindungen nach Wien wieder auf: Korean Air und Kuwait Airways kommen seit Sommer wieder regelmäßig nach Wien, außerdem fliegt Air China nach Peking. EVA Air stockt im November auf einen täglichen Flug nach Taipeh (davon viermal via Bangkok) auf, Ethiopian Airlines erhöht auf fünf Frequenzen nach Addis Abeba, Air Canada fliegt viermal pro Woche nach Toronto und Emirates erhöht auf 14 wöchentliche Frequenzen nach Dubai.

Sonntag dem 30. Oktober 2022 trat am Flughafen Wien der neue Winterflugplan in Kraft. Darin steht Reisenden ein breites Angebot an Reisedestinationen zur Auswahl: Austrian Airlines bedient neben sonnigen, saisonalen Fernreisezielen wie Cancún, Mauritius sowie Malediven auch erstmals Tromsø.

Stadtarchiv/ Stadtmuseum

ETRICH-MILITÄRTAUBE

Im Rahmen der Innsbrucker Flugtage (25. – 29. September 1912) präsentierte Oberleutnant Karl Stohanzl vor 110 Jahren zum ersten Mal der lokalen Bevölkerung das Flugzeug als neueste Luftfahrttechnik. Obwohl dem wagemutigen Aviatiker vor allem der für Innsbruck so typische Föhn einige Flüge (z.B. Überlandflug nach Hall) verhinderte, konnte er bei insgesamt 27 Flügen mit der einmotorigen Etrich-Militärtaube namens „Falke“ (Länge: 10 m/ Spannweite: 14 m) sein fliegerisches Können eindrucksvoll unter Beweis stellen. Der Ansturm zu den jeweiligen Flugdarbietungen am Exerzierplatz Höttinger Au war derart groß, dass die Polizei die Bevölkerung für den Abschlusstag vor drohenden Wohnungseinbrüchen warnen musste.

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-22830)

LINZ

UNSER VEREIN FEIERTE SEIN 40 JAHR FEST

Text und Foto: Michael David

Mit einem bunten Programm, einigen Überraschungen für unsere Festgäste und einer einzigartigen Tombola feierte der Verein der Freunde des Flughafens Linz am 10. September 2022 seine Vereinsgründung vor mittlerweile 40 Jahren. Bereits vor Monaten hatten die Planungen zur Ausrichtung unseres Jubiläumsfest begonnen, denn immerhin wurde im Oktober 1982 unser Verein aus der Taufe gehoben. Nachdem durch die gute Zusammenarbeit mit dem Linz Airport feststand, dass

wir unser Jubiläumsfest direkt am Flughafen ausrichten durften, bastelte der Vereinsvorstand im Hintergrund in unzähligen Stunden, zahlreichen Treffen und hunderten Emails und Telefonaten an einem würdigen Festprogramm. An diesem Nachmittag führte der Pressesprecher des Linz Airport, Ingo Hagedorn, durch das Programm (im Bild neben dem Linzer Obmann Robert Lang die Abordnungen aus Salzburg, Innsbruck, Graz und Wien, v. l.).

Nach Ansprachen des Flughafendirektors Norbert Draskovits, dem Vizebürgermeister der Marktgemeinde Hörsching sowie unseres Obmanns Robert Lang gaben uns die Obmänner bzw. Vertreter unserer Partner der Flughafenvereine aus Graz, Innsbruck, Salzburg und Wien die Ehre.



Zum aktuellen Fluggeschehen:

ABSCHIED VON EINER LEGENDE



Mit 02.11.2022 verabschiedete European Aircharter die McDonnell Douglas MD-82 mit dem letzten Flug ab Linz in den Ruhestand dieses legendären, schönen Flugzeugtypes. Es bleibt abzuwarten, ob die Airline im kommenden Jahr mit ihren neueren Maschinen in Linz ein ähnliches Programm anbieten wird.

Text und Fotos: Michael David, Linz

Corendon Airlines Europe wird nicht wie geplant wöchentliche Flüge zwischen Linz und Las Palmas aufnehmen, nachdem die Airline offenbar zahlreiche Flugzeuge für ein Wetlease in Indien abzieht. DHL lässt derzeit die Frachtstrecke Leipzig-Linz mit B737-800 F von Cargoair oder Bluebird Nordic fliegen. Volotea und ITA Airways führten zu den Herbstferien Sonderflüge nach Valencia und Rom mit A320 durch.



GRAZ

TAGUNG DER ÖSTERREICHISCHEN FLUGHAFENVEREINE IN GRAZ

Text: Michel Sander, Fotos: Kurt Trattner

Nach der pandemiebedingten Pause trafen sich die österreichischen Flughafenvereine am 30. September nun schon zum 6. Mal, um das Vereinsleben an den fünf Bundesländerflughäfen zu besprechen und Erfahrungen, Ideen und sonstige Themen auszutauschen. Ausgerichtet wurde die Tagung, welche einmal jährlich stattfindet, diesmal vom jüngsten der Vereine, dem Airportclub Graz. Austragungsort war dementsprechend der Flughafen Graz, der von Anfang an mit in die Planung eingebunden war und sich für alle Ideen offen zeigte. Der erste Tag startete mit einem Stehempfang im neuen Amedia Express Graz Airport Hotel, welches nur wenige Gehminuten vom Thalerhof entfernt ist. Auf Grund der aviatischen Zimmergestaltung war es die optimale Wahl für die Vorstände aus Innsbruck, Linz, Salzburg und Wien.

Nach einem herzlichen Willkommen und den ersten Gesprächen ging es auch schon auf die Westseite des Flughafenareals, wo uns Mag. Birgit Oberwalder und Charly Schönberg von der Südflug Hagelabwehr in Empfang nahmen, welches dieses Jahr auch das 40jährige Jubiläum feiern. Es folgte eine interessante Exkursion zum komplexen Thema Hagelbekämpfung, gepaart mit Erfahrungsberichten und Anekdoten der Piloten.

Nach zwei Stunden Flughafenluft startete der kulinarische Ausklang des Abends und die Delegationen kehrten zum Abendessen im Zoißl's Gasthaus ein, wo die kommenden Stunden bei ausgezeichnetem Essen verbracht wurden.

Der zweite Tag startete gleich in der Früh am Flughafen Graz, wo, dank der Geschäftsleitung, eine Führung im Innen- und Außenbereich für die Teilnehmer wartete. Höhepunkt war hier wie immer der Besuch des Vorfelds, was bei jedem Flugbegeisterten immer für Herzklopfen sorgt. Pünktlich für uns landeten die Maschinen aus Wien, München und Frankfurt und boten somit eindrucksvolle Fotomotive für unsere Gäste.



Die Teilnehmer anlässlich der Tagung der Flughafenfreunde Österreich beim Besuch der Hagelabwehr in Graz

Im Anschluss ging es in den Seminarraum 4, wo der offizielle Teil der Tagung startete. Hierbei ließ es sich Flughafendirektor Wolfgang Grimus, EMBA nicht nehmen, die Vorstände aus den Bundesländern zu begrüßen und viel Informatives über den Flughafen Graz zu erzählen. Vor allem die Fluggastzahlen für 2022 sorgen wieder für Aufbruchstimmung. Für eine Frage- und Antwortrunde stand er ebenfalls gerne bereit. Die Zeit bis zur Mittagspause, welche im Restaurant „Globetrotter“ abgehalten wurde, konnte für die ersten Tagesordnungspunkte genutzt werden. Im Besonderen galt eine Gedenkminute für den kürzlich verstorbenen Gründers des Vereins „Flughafenfreunde Graz“, Manfred Pammer, der jahrelang das Geschehen für Flughafenfreunde in der Steiermark geprägt hat.

Danach ging es mit Themen weiter, welche die Vereine im laufenden Vereinsleben beschäftigen. Von organisatorischen

Tips, Aktualisierung der Kontaktdaten der Vorstandsmitglieder aller österreichischen Vereine, Informationen über vereinsübergreifende Ausflüge bis hin zu simplen Fragen konnte alles erfolgreich abgearbeitet werden und die Tagung nahm ihr Ende. Erwähnenswert dabei, dass die Idee einer jährlich erscheinenden Ausgabe von Vereinsnachrichten aller Vereine angesprochen wurde.

Für eine kleine Überraschung sorgte in den letzten Minuten noch die Landung eines Boeing CH-47 „Chinook“ der US Army, welcher für einen Tankstopp nach Graz kam.

Das nächste Treffen aller Flughafenvereine Österreichs wird vom 29.9. bis 1.10. 2023 bei den Flughafenfreunden Wien stattfinden, wo 2014 das allererste gemeinsame Treffen stattfand und diese wichtige Tradition ihren Anfang nahm.

INNSBRUCK

Text: Theo Hanisch, Foto: Flughafen Innsbruck

Wie schon zuvor auf den Flughäfen Graz und Salzburg wurde am Freitag, 21. Oktober auch am Flughafen Innsbruck eine groß angelegte Notfallübung abgehalten. Unter dem Codenamen „Albatros 22“, wurde auf spektakuläre aber auch realistische Art simuliert, dass ein landendes Luftfahrzeug von der Piste abkommt und mit einem Bodenfahrzeug und einer unbekannt Anzahl von Personen am Boden kollidiert.

Insgesamt waren rund 350 Personen aktiv an der Übung beteiligt. Die Übung dauerte knapp 2 Stunden und konnte planmäßig um 21:15 Uhr beendet werden. Notfallübungen dieser



Art sind eine behördlich vorgeschriebene Maßnahme, die alle zwei Jahre auf internationalen Flughäfen abzuhalten sind. Sicherheit in der Luftfahrt hat oberste Priorität!

Einen optimistischen Ausblick auf die kommende Wintersaison bietet der Flugplan für den Zeitraum Mitte Dezember 2022 bis Ende März 2023. In diesem Zusammenhang besonders erfreulich die Tatsache, dass es nach langer Zeit wieder eine Direktverbindung zwischen Innsbruck und Paris (Sa und So) geben wird. Die Flüge werden von der Air France Tochter „HOP“ mit einer 105sitzigen Embraer 190 durchgeführt. Die Deckelung der Flugbewegungen an Samstagen sowie an Sonntagen bleibt weiterhin aufrecht. An beiden Tagen sind weitere Landungen oder Starts nicht mehr möglich. Zumindest eine Annäherung an das Aufkommen vor 2019 ist möglich.

Es erscheint uns wichtig zu erwähnen, dass der Flughafen Innsbruck zu je 50% der Stadt Innsbruck (IKB), sowie dem Land Tirol und somit den Bürgern dieses Landes gehört. Wir haben mit unserem Airport eine im wahrsten Sinn des Wortes, „ausgezeichnete“ Infrastruktur, die es unseren Bürgern, vielen Gästen, der Wirtschaft, Industrie, Universität oder Klinik ermöglicht, am Leben außerhalb der vier Wände teilzuhaben und über 400 Menschen Arbeit und Einkommen sichert. Ein Kühlschrank oder eine Tiefkühltruhe läuft in jedem Haushalt 24 Stunden – ob man zu Hause ist oder nicht oder schläft. Auf einem Flughafen ist's gleich: Das Licht, die Heizung/ Kühlung, die Sicherheitskontrollen, das Personal, das Restaurant der Shop - alles läuft durch – ob vier oder vierzehn Flugzeuge landen oder starten. Aber eben nur von 05.00 bis 23:00 Uhr.

Wir wollen in Erinnerung rufen, dass der weltweite Flugverkehr mit nicht einmal 4% (!) für die CO₂ Belastung dieser Erde verantwortlich ist! KFZ, Industrie (besonders in USA, China oder Indien), Hausbrand etc. sind die Hauptverursacher. Moderne Verkehrsflugzeuge (z. B. Airbus „Neo“, Boeing 737 MAX), lassen locker jeden SUV in der Schadstoffbelastung weit hinter sich. Ein Flugzeug mit 180 Passagieren an Bord bedeutet 90 Autos, 10 Flieger macht 900 Autos weniger, womit das Fliegen „Verhältnismäßig“ wird. Jedes Flugzeug, welches in Innsbruck landet oder startet, bringt Geld in die Kassen unserer Stadt/ unseres Landes, das dringend benötigt wird. Die Flughafenfreunde Innsbruck haben sich von Anfang an für eine vernünftige, wirtschaftlich notwendige und den Bedürfnissen aller TirolerInnen und seinen Gästen angepassten Betrieb unseres Flughafens ausgesprochen. Nicht nur wir haben in den vergangenen zweieinhalb Jahren gesehen und gelernt, dass der Tourismus eine bedeutende Säule für unseren Wohlstand in Tirol darstellt und dass hunderte Arbeitsplätze davon abhängig sind.

Freuen wir uns daran, in einem Land, einer Stadt voller landschaftlicher Schönheit, Lebensfreude, Unvergleichbarkeit, Dynamik, Einzigartigkeiten, (multi)kultureller Vielfalt, Tradition und Zukunft zu leben.

Theo Hanisch

AKTUELL

Text: Theo Hanisch, Foto: Walter Kaller

Vor genau einem Jahr erschien in unserem Journal die Geschichte der „Tyrolean Jet Services“ (TJS). Wir haben damit versucht, ein erfolgreiches Kapitel in der Tiroler Luftfahrt aufzuzeigen. Uns war es wichtig zu verhindern, dass genau diese Geschichte nicht als „Randbemerkung“ in der Geschichte des Innsbrucker Flughafens übrig bleibt. Aus verständlichen Gründen ist es schwierig, in diesem Geschäftsbereich zu recherchieren, weil gerade diese Branche besonderer Diskretion unterliegt. Nachdem es einige Zeit still geworden war, hat sich in den letzten Wochen doch einiges, wie wir hoffen, zum Positiven verändert. Diana Langes Swarovski kaufte Anfang 2022 die seit über 40 Jahren bestehende TJS. Zum 1.9.2022 übernahm das Unternehmen den Privatflugzeugbetreiber „Pink Sparrow“.

Gegründet wurde es vom Ehepaar und bisherigen Eigentümern Regina und Sepp Mörtl, welche sich in naher Zukunft in den Ruhestand begeben. Der „pinke Sperling“ oder rosa Spatz, fungiert als exklusiver Organtransporteur für das AKH Wien. Das Tiroler Traditionsunternehmen übernimmt dabei unverändert den gesamten operativen Betrieb zusammen mit dem vollständigen Mitarbeiterstab der Pink Sparrow. Der Sitz des Unternehmens wird nach Innsbruck verlegt.



Cessna 560 XL (OE-GRM)

Mit der Übernahme erweitert TJS seine Flotte um fünf Jets und kann so nicht nur seinen Business-Kunden ein breiteres Netzwerk anbieten, sondern gewinnt auch eine Kernfunktion der Pink Sparrow hinzu: den lebenswichtigen Transport von Organen. Ziel sollte es sein, die Flotte nachhaltiger machen, zu erweitern und somit vielen bestehenden Mitarbeitern einen sicheren Arbeitsplatz in der Flugindustrie am Standort Innsbruck zu garantieren. Mit der Übernahme der Pink Sparrow wurde ein wichtiger Schritt getan. Für die Zukunft soll eine weitere Flottenerweiterung auch mit größeren Flugzeugen erfolgen, ebenso wie Wachstum durch Operieren von Fremdflugzeugen – wobei man hier auf die jahrzehntelange Expertise der Tyrolean Jet Services zurückgreifen kann.

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!

PEMA
WOHNEN
pema-wohnen.at

Welche Städte habt Ihr im Blick?

WINTER 2022/23

Antwerpen, Berlin, Birmingham, Bristol,
Brüssel, Dublin, Edinburgh, Eindhoven,
Göteborg, Hamburg, Helsinki, Kopenhagen,
London, Luxemburg, Manchester, Newcastle,
Paris, Rotterdam, Stockholm, Tel Aviv

GANZJÄHRIGE DIREKTFLÜGE

Amsterdam, Frankfurt, London, Wien
transavia.com, lufthansa.com/airdolomiti.com,
easyjet.com/ba.com/jet2.com, austrian.com

