

## Auszeichnung für Lauda Air: „Beste Fluglinie Europas“

Zukunftspläne: „Kreativität und Ordnung“

Die Lauda Air, zuletzt meist für Krisenmeldungen gut, hat auch positive Nachrichten zu vermelden. So wurde die Linie jetzt zum vierten Mal in Folge zur besten Airline Europas gewählt – von den Lesern des deutschen Wirtschaftsmagazins „Capital“ (auf den Rängen zwei und vier: Austrian Airlines und Tyrolean).

„Wir wollen diesen Titel auch ein fünftes Mal gewinnen“, kommentiert Lauda-Vorstand Ferdinand Schmidt. „Unser Konzept lautet, to be different“ – also, anders (sprich: Besser) als die Konkurrenz zu sein.“

Schmidt zur Lage: „Was wir beim Arbeitsantritt sa-

Leberkäse auf dem Menüplan stehen.“

Fürs fliegende Personal sinnt Designer Hannes Rausch über neue Uniformen nach. Die Forderung der Lauda-Leute nach kürzeren Arbeitszeiten allerdings bleibt noch ein Wunschtraum. Schmidt: „Ich würde das ja gerne machen, ich möchte den Leuten sogar noch bessere Arbeitsbedingungen geben. Doch dann bin ich nächstes Jahr meinen Job los.“

**OS-FLUGNUMMERN** Die Lauda Air wird in Kürze ihren Flugnummern-Code NG los sein – die Mutter Austrian Airlines will ab Ok-



Gemeinsame Flugnummern: AUA- und Lauda-Jets

hen, waren die Ideen von Niki Lauda – aber auch ein gewisses Management by Chaos. Das kann man positiv als Flexibilität bezeichnen, doch es ist ein dünnes Seil hin zum echten Chaos. Wir versuchen, die Kreativität der Firma beizubehalten und zugleich Ordnung in den Betrieb zu bringen.“

Guter Bordservice soll auch weiterhin ein Merkmal der Lauda Air bleiben. Schmidt: „Wir haben mit unserem Caterer Do&Co sicher eine langjährige Zusammenarbeit vor uns.“

Freilich muss die Linie sparsamer, also werden in Zukunft auch schlechtere Speisen wie Fish & Chips oder

tober alle ihre Flieger, also auch jene von Tyrolean und Rheintalflug, mit dem eigenen und dann einheitlichen Code OS in die Luft schicken.

Bei der AUA begründet man die Maßnahme mit „Vereinfachung und besserer Übersichtlichkeit“. Zudem werde so das verstärkte einheitliche Auftreten der Austrian-Gruppe nach außen dokumentiert werden. Letzteres ist vor allem bei den internationalen Partnern der Gruppe gefragt. In der Star Alliance sorgt die Markenvielfalt der kleinen AUA-Gruppe immer wieder für amüsiertes Staunen.

– GUNTHER BAUMANN



Längstes Verkehrsflugzeug der Welt: Airbus A340-600

## Airbus-Riese geht bald in die Luft

A340-500/600: 16.000 Kilometer nonstop

Jetzt geht's los. Schon im April soll der Airbus A340-600, mit 74,8 Metern Länge das längste Zivilflugzeug der Welt (wir berichteten), zu seinen ersten Testflügen starten. Der Riesenvogel, der letzte Woche in Toulouse präsentiert wurde, bietet 380 Passagieren Platz und kommt ohne Zwi-

schenschtopp 13.900 Kilometer weit. Sein etwas kleinerer Bruder A340-500 (313 Sitze) hat gar eine Reichweite von bis zu 16.000 Kilometern – Weltrekord. Ab dem Jahr 2002 werden die neuen Airbuses bei Linien wie Virgin, Lufthansa, Swissair oder Air Canada in den regulären Dienst gehen.



Kosten: 23 Mrd. \$ – der neue Airport in Athen soll dazu beitragen, die Pünktlichkeit in Europas Luftfahrt zu verbessern

## Jubel statt Protest: Neuer Airport für Athen

Großflughafen ist in Betrieb – weniger Verspätungen auf Griechenland-Flügen

Wenn Sommer für Sommer der Verspätungswahn über Europas Luftverkehr hereinbricht, findet sich in der Liste der Verantwortlichen stets ein Name an oberster Stelle: Griechenland. Grund: Überlastete Luftstraßen, überfüllte Flughäfen.

Seit Donnerstag haben die Griechen ein aeronautisches Nadelöhr weniger. 25 Kilometer außerhalb von Athen nahm der neue Großflughafen Eleftherios Venizelos seinen Betrieb auf. Mit einer riesigen Party wurde die Eröffnung gefeiert. Jubelnder Tenor der Schaulustigen: „Ein Traum wird wahr“. Solcher Zuspruch mag für sensible Zeitgenossen wunderbar erscheinen, doch die Athener (und ihre Gäste) haben Grund zu feiern. Erstens wird jetzt der stadtnahe alte Airport Hellenikon geschlossen, der, heillos überbucht, täglich für Verspätungen gut war (die sich dann wellenförmig international auswirkten).

Zweitens hat der neue Flughafen große Kapazitätsreserven für die Zukunft.



PROTESTE IN FRANKFURT

Vorerst sollen 16 Millionen Passagiere jährlich abgefertigt werden, später dann bis zu 50 Millionen. Das könnte 2004 der Fall sein, wenn Athen die Olympischen Spiele veranstaltet.

Mit zwei sehr langen Runways (je 4250 Meter) verkräf-

tet der Venizelos-Airport 65 Starts und Landungen pro Stunde. Rund 23,5 Mrd. \$ (1,67 Mrd. €) wurden verbaut – nur für die landseitige Verkehrsanbindung war nicht genug Geld da. Die Flughafen-S-Bahn wird erst 2003 fertiggestellt.

Am Donnerstag wurden gleich zwei Großflughäfen eingeweiht – außer jenen in Athen auch der Incheon-Airport der südkoreanischen Hauptstadt Seoul.

Das Projekt in Asien, 80 Mrd. \$ teuer, ist besonders spektakulär geraten. Der Flughafen liegt, 50 Kilometer von der Stadt entfernt, auf einer künstlichen Landbrücke zwischen zwei Inseln im Meer. Zum Bau wurden mehr als 95 Millionen Kubikmeter Erde bewegt. Der bogenförmige Terminal mit seinen 46 Gates ist das größte Flughafen-Bauwerk der Welt.

**PROTESTE IN FRANKFURT** In Mitteleuropa haben die Planer von Flughafen-Projekten weniger zu lachen als ihre Kollegen im Süden und Osten. Blickpunkt Frankfurt: Dort sahen sich erstaunte Passagiere am Sonntag einem ausgedehnten Schlaf-lager gegenüber. Hunderte Menschen in Schlafanzügen und Nachthemden forderten ein Flugverbot sowie einen Stopp des Ausbaus am Luftkreuz Rhein-Main.

## Ein legendäres Flugzeug aus Österreich entsteht wieder neu

Zum 100-Jahre-Jubiläum der heimischen Luftfahrt: Nachbau des Pischhof Autoplan



Ein revolutionärer Flieger aus den Kindertagen der Luftfahrt: Der Pischhof Autoplan (1910)

Zu seiner Zeit, im Jahr 1910, war der Pischhof Autoplan ein revolutionäres Fluggerät. Jetzt wird der legendäre Flieger aus Österreich in Wien noch einmal nachgebaut – nicht als Museumsstück, sondern als flugfähiges Replikat. Anlass: Das 100-Jahre-Jubiläum der heimischen Luftfahrt und des Österreichischen Aero-Club.

Im Juni wird das neue alte Flugzeug bei der Luftfahrt-Ausstellung im Wiener Rat-

haus zu sehen sein. Nach der Zulassung soll der Autoplan dann auf Europa-Tournee zu diversen Luftfahrtveranstaltungen fliegen.

Konstrukteur des Autoplan war der Wiener Aviatiker Alfred Ritter von Pischhof (1862–1922). Er arbeitete zunächst bei Blériot in Paris und dann ab 1909 bei der neuen Firma Autoplan in Wien.

Seine Flugmaschine wies bahnbrechende Merkmale auf: Der Eindecker war eine

freitragende Konstruktion, trug den Propeller in der Mitte der Karosserie hinter den Sitzen und war das erste Flugzeug mit einer Kupplung – so konnte der Motor gefahrlos angeworfen werden.

Wegen ihrer hervorragenden Flugeigenschaften wurde die Maschine vom österreichischen wie vom russischen Militär angekauft.

Alfred Pischhof, der ab 1911 in Odessa und Kiew arbeitete, kehrte nach dem 1. Weltkrieg

nach Wien zurück und widmete sich der Entwicklung eines „Kleinflugzeugs für jedermann“. Bei einem Testflug kam er 1922 ums Leben.

Der Nachbau seines Autoplan wird von Sponsoren und vom Arbeitsmarktservice finanziert. Privatleute und Unternehmer können Patenschaften oder Werbeflächen erwerben – zusätzliche Partner werden noch gesucht.

• MEHR IM INTERNET  
www.aeroclub.at

### FLUGWELT

Redaktion: Günther Baumann, Gerald Reischl  
(01) 521 00/2644

Anzeigen: Christine Grünwald, Christina Konrad  
(01) 360 00/3740, 3742

Nächster Termin: 13. April

► E-MAIL: flugwelt@kurier.at