VIA est vita

Es begann alles an diesem letzten denkwürdigen Freitag im Oktober 2005. Wir, ein Filmfreak aus Kanada und ich, sassen auf gepackten Koffern Richtung Weissrussland, um der Belavia An-24 aus Schönefeld mit einer Filmtour nach Moskau über Minsk und einer *jetstream*-Reportage ein letztes Denkmal zu setzen. Doch dann kam alles ganz anders, getreu dem Motto «via est vita», der Weg ist das Leben.

von Daniel Frohriep-Ichihara

Flüge und Tickets nach Minsk waren gebucht und die Filmgenehmigung war erteilt. Mein Visum lag in Berlin zur Abholung bereit. Dann, es war Freitag, 28. Oktober 2005, kam aus heiterem Himmel die Nachricht von Belavia, dass alle Genehmigungen ohne Angabe von Gründen zurückgezogen worden seien. Selbst der Hinweis, dass ein Fliegerfan aus Kanada anreist und die Visa bereits vorlägen, vermochte an diesem «Njet» etwas zu ändern. Nun suchte ich nach Alternativen für unser verpatztes Vorhaben.

Rekordverdächtig

Im Internet stiess ich auf Air VIA und war von der professionellen Aufmachung in deutscher Sprache beeindruckt. Es vergingen keine fünf Minuten, nachdem ich mein Anliegen per E-Mail geschildert hatte, bis ich einen Anruf aus Sofia erhielt …

Es wurde mir für mein Interesse gedankt und mitgeteilt, dass alle Tu-154M mit Ende der Sommersaison 2005, also am folgenden Montag, dem 31. Oktober, ausser Dienst gestellt würden. Es wurde bedauert, dass ich mein Filmanliegen nicht einige Tage früher gestellt hatte. Air VIA hätte mein Vorhaben gerne unterstützt.

Es war dieser Freitagnachmittag, an dem mich dieser Ehrgeiz packte, das musste doch zu schaffen sein! Es war dieser Freitagnachmittag, an dem ich innerhalb weniger Stunden viel über die Eigenheiten des Chartergeschäftes, bulgarische Gastfreundschaft und Professionalität und viel über Saturiertheit und Bequemlichkeit hierzulande lernen sollte. Der Versuch, auf leeren Fliegern ein Last-Minute-Ticket zu ergattern, das diesen Namen auch verdient, erwies sich in Deutschland als ein absolut undurchführbares Vorhaben. Weder der Reiseveranstalter noch der hiesige Broker von Air VIA schafften es, mich zwei Tage später an Bord einer Tupolev zu bekommen. Es war ja schliesslich Freitagnachmittag.

Ich war drauf und dran, mit vielen Verwünschungen das Handtuch zu schmeissen, als Air VIA mir anbot, mit der Hauptverwaltung eines grossen Reiseveranstalters direkt von Sofia aus zu verhandeln. Es vergingen wieder keine fünf Minuten, und siehe da, es ging

• *Die Air VIA Tupolev 154M LZ-MIR im Landeanflug auf Varna (Jérôme Krier, September 2005).*

• *Die LZ-MIL in Düsseldorf beim imposanten Take-off – letzter aber dafür umso spektakulärer Start einer Air VIA Tu-154 in DUS (Frank Schauf, 30.10.05).*

doch, selbst an einem Freitagnachmittag! Die Formalitäten waren dann schnell erledigt und ich war glücklicher Besitzer eines Flugtickets von Düsseldorf nach Varna am Sonntag und am darauffolgenden Montag – dem denkwürdigen letzten Tag der kommerziellen Operation der Air VIA Tu-154M – von Varna zurück nach Hannover, Bahnticket inklusive.
Mit dem Chefpiloten von Air VIA wurden per Handy die Einzelheiten meines Vorhabens besprochen. Am Boden wie an Bord sollte ich eine bis dahin noch nie erlebte VIP-Betreuung erfahren, die in Zeiten von Low-Cost und Servicewüste Bände spricht über bulgarische Gastfreundschaft und Hilfsbereitschaft.

Es konnte losgehen

Ich wollte gerade eine Flasche Schampus entkorken, als ich bestürzt feststellen musste, dass mein Reisepass nicht aufzufinden war, weil er noch in Berlin bei der weissrussischen Botschaft mit einem nun nicht mehr benötigten weissrussischen Visum lag. Einen Ersatzpass konnte man mir nicht mehr ausstellen, es war ja schliesslich Freitagnachmittag und die Behörden schliessen bereits mittags. So sass ich am Samstagmorgen um halb sieben im Flugzeug nach Berlin, um mir um halb neun vom Pförtner der weissrussischen Botschaft in Berlin meinen Reisepass aushändigen zu lassen.

An Bord von Air VIA

Nach zwei schlaflosen Nächten sollte ich am Sonntag mit einem Bombenwetter bei stabiler Hochdruckwetterlage entschädigt werden. Verabredungsgemäss wurde ich in Düsseldorf gleich nach Ankunft der LZ-MIL aus Varna vom Chefpiloten der Air VIA am Gate mit einem Vorfeldauto abgeholt, so dass mir die Tupolev bis zum Passagierboarding völlig allein gehörte. Ich nutzte die knappe Stunde für ein ausführliches Video-Footage. Beeindruckend die makellose Sauberkeit der «India Lima», innen wie aussen, gerade in Kontrast zu vielen anderen Maschinen um uns herum. Man sei sehr stolz auf die Maintenance und den hervorragenden Erhaltungszustand der Flugzeuge, wie der Qualifikation von Boden- und Bordpersonal, wurde mir versichert.
Man hatte die wenigen Passagiere komplett im vorderen Compartment der Tupolev untergebracht, so dass ich völlig alleine im hinteren Teil der Passagierkabine nach Herzenslust meiner Filmleidenschaft frönen konnte. An Bord der Air VIA wird man immer im Namen des Reiseveranstalters begrüsst. Ich kannte hingegen nur einen Reiseveranstalter, der mich wirklich willkommen hiess, und der hiess Air VIA!
Die drei Triebwerke werden nach einem einzigartigen Verfahren schrittweise erst während des Rollvorganges vollständig angelassen. Man spart so viel Zeit und Kosten. Wir segelten zum Abschied einer Air VIA Tu-154M in Düsseldorf beim Take-Off mit eingezogenem Fahrwerk einige Sekunden lang mit geringem Anstellwinkel fast parallel zur Runway 23L, um danach die Maschine steil nach oben zu ziehen und in einer ausladenden grossen 180 Grad-Linkskurve den Rhein, die Stadt Düsseldorf und den Airport in voller Pracht unter uns zu lassen.

Der letzte Flug

In Varna erwarteten uns nach zwei Stunden 19 Minuten und 1'910 km Flug bei stürmischem Herbstwetter eisige Temperaturen um den Gefrierpunkt. Bei der

Landung in Varna gab LZ-MIL mit einer Ehrenrunde über dem Airport und einer anschliessenden steilen Linkskurve im Tiefflug über Hafenbucht und Innenstadt ihre turbulente Abschiedsvorstellung, die ich nie vergessen werde.
Am nächsten Morgen, dem denkwürdigen 31. Oktober 2005, war es der «India Kilo» LZ-MIK vorbehalten, das Kapitel Tu-154M bei Air VIA endgültig zu schliessen. Ich war an Bord des ersten von insgesamt vier Legs unterwegs nach Hannover. Auch hier das gleiche Start-Up-Prozedere, die gleichen Ansagen, ausführliche Sicherheitshinweise in makellosem Deutsch, der gleiche Eindruck, Sauberkeit, Professionalität und Gastfreundschaft. Man kann sich durchaus daran gewöhnen. Die Zeiten von Low Cost und niedrigen Yields haben allerdings auch bei Air VIA ihre Spuren hinterlassen. Alkoholische Getränke sind kostenpflichtig, während man den Snack an Bord immer noch umsonst serviert bekommt. Bei dem von mir bezahlten Ticketpreis ist das mehr, als man erwarten darf. Nach zwei Stunden und 15 Minuten und 1'782 km landen wir bei strahlender Morgensonne und Ostwind auf der 09R, der Südbahn in Hannover bei voller Schubumkehr, ein würdiger Abschied.

Air VIA oder «Via Est Vita»

Via Est Vita ist das Motto und die Philosophie von Air VIA. Air VIA übersetzt «Via Est Vita» mit «Der Weg ist das Leben», ein schönes und symphatisches Motto.
Air VIA – in Westeuropa bekannt für ihr sauberes, frisches Erscheinungsbild – wurde als zweite Airline nach Balkan Bulgarian Airlines, am 13. Juni 1990 als erste private Fluglinie Bulgariens gegründet. Sehr ungewöhnlich die Eigentümerstruktur: Zwei Bodeningenieure, ein Flugkapitän und ein Bordingenieur, mit guten Kontakten zu Tupolev: alles Privatpersonen. Die damalige sogenannte Balkan-Bank war der Kreditgeber und erwarb sich ebenfalls Beteiligungen. Somit war Air VIA hundertprozentig in bulgarischer Hand. Kontakte zum damaligen Comecon (Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe – RGW) waren sehr hilfreich bei der Verhandlung von günstigen Einkaufskonditionen beim Hersteller. Der heutige Chef von Air VIA, Michael Donsky, ist einer der damaligen Mitbegründer. Aufgrund der überraschend soliden Finanzstruktur gab es selbst bei einem grossen deutschen Reisekonzern Pläne, Beteiligungen bei Air VIA zu erwerben. Seit 1990 operiert Air VIA erfolgreich mit fünf werksneuen, nicht geleasten Tu-154M. Interessanterweise hat Air VIA ihre Base mit eigener Wartung für C-Checks in Varna und Burgas. Ihre Hauptverwaltung befindet sich jedoch in Sofia, wo auch die meisten Mitarbeiter und Crews zu Hause sind. Die Cockpitcrews rekrutieren sich in der Regel aus erfahrenem Personal der Balkan, hingegen sind in der Kabine immer wieder neue und frische Gesichter zu sehen.
Das Kerngeschäft von Air VIA sind Flüge im Auftrage von deutschen und britischen Reiseveranstaltern in der Sommersaison von und nach Bulgarien. Die Tupolevs sind bald aus dem Bild deutscher Flughäfen nicht mehr wegzudenken. Kein Wunder, dass die Ansagen an Bord auf deutsch «Wir begrüssen Sie an Bord im Namen Ihres Reiseveranstalters…» eher an Condor oder LTU als an eine bulgarische Fluglinie erinnern. Aber auch Charterflüge mit bulgarischen Touristen nach Westeuropa, dem Nahen Osten und Afrika, Charterflügen zu Sportevents und das Subleasing von Air VIA-Gerät an mehr als 20 Airlines gehören zum Geschäft von Air VIA. Von Manila bis Johannesburg waren Air VIA-Flieger auf bisher weltweit über 90 Flughäfen zu sehen. Die Wintermonate werden zur technischen Überholung genutzt.

• *Die LZ-MIS rollt in Düsseldorf zum Start (Milo Kalberer, September 2004).*

• *Welch Gegensätze: die charakteristische Tupolev 154M LZ-MIK bei der Landung in Hannover und der eher «gewöhnliche» Airbus A320 F-WWBE im Anflug auf Toulouse. Wir werden die wunderschönen Tupolevs vermissen (Stefan Puempel, Hannover, 24.9.05 und Yannick Delamarre/French Frogs AirSlides, Toulouse, 14.3.06).*

2005 – Die Wende

Das Jahr 2005 markiert die Wende in der Geschichte von Air VIA. Der anhaltend hohe Ölpreis, immer strengere Auflagen auf westeuropäischen Flughäfen und weiter fallende Durchschnittserlöse haben ihre Spuren in der Bilanz von Air VIA hinterlassen. Die bisher so zuverlässige und bewährte – und bei den Crews so beliebte – Tu-154M entwickelte sich vor diesem Hintergrund zum unkalkulierbaren wirtschaftlichen Risiko. Um das Überleben von Air VIA zu sichern, traf das Management im Herbst 2005 die weitreichende und unwiderrufliche Entscheidung, alle Tu-154M für die Sommersaison 2006 durch drei geleaste A320 zu ersetzen. Die Tu-154M werden im Laufe des Frühjahres 2006 nach Moskau-Vnukovo zur Generalüberholung im «Betrieb 400» überführt, um dann in Russland zum Einsatz zu kommen. Damit geht das Kapitel Tupolev und somit ein Stück unverwechselbarer Identität von Air VIA zu Ende. Künftig werden wir uns an drei Airbusse von Air VIA gewöhnen müssen: LZ-MDT (geleast von CIT, Überholung in Lasham/Southend, zwei Jahre alt, von Aero Flight, Überführung bereits am 18. März nach Varna); LZ-MDA (geleast von SALE, direkt vom Werk Toulouse, fertig zum Einsatz im April); LZ-MDM (geleast von GATX, direkt vom Werk Toulouse, fertig zum Einsatz im Juni).

Wir dürfen weiter gespannt auf Neuigkeiten von dieser frischen und symphatischen Airline sein. Ich möchte an dieser Stelle Stoyan Loutchev, Cpt. Atanas Vitkov (Chief Pilot), Rada Vitkova (Chief Purser), Cpt. Ivan Todorov und Anton Kostadinov (Stationsleiter in Varna) herzlich danke sagen, für diese unvergesslichen zwei Tage, die ich erleben durfte.

Weitere Infos: www.air-via.com ■