

TAP Air Portugal

Moderner Klassiker

Seit 62 Jahren existiert Portugals Staatsairline. Nach einer spannenden, aber wechselvollen Geschichte stehen die Chancen für den Airbus-Carrier nicht schlecht, in den nächsten Jahren weiter zu expandieren und konstant schwarze Zahlen zu schreiben.

Nächtlicher Anflug auf den Flughafen von Lissabon. Aus dem Cockpit einer A320-200 der TAP Portugal ist bereits von weitem die hell erleuchtete Vasco da Gama-Brücke über der Bucht von Lissabon zu sehen. Nach dem berühmten Seefahrer und Entdecker benannt, der im 16. Jahrhundert den Seeweg nach Indien erforschte, ist sie mit 17 Kilometern die längste Brücke Europas. In einer großen Schleife dreht der Zweistrahler über dem Meer auf das ILS der „35“ ein, die längere der beiden Bahnen des Portela-Airports, der seinen Namen von der Kirchengemeinde hat, die an den heute mitten im Stadt-

gebiet liegenden Flughafen angrenzt. Im Zweiten Weltkrieg standen hier britische und deutsche Maschinen nebeneinander. Portugal hatte sich für neutral erklärt, und über das Drehkreuz Lissabon fand ein reger Menschenschmuggel statt.

Heute sind von den ursprünglich vier Landebahnen zwei übrig, und der Flughafen platzt, auch dank des regen Flugplans von „TAP“, aus allen Nähten. Lissabon ist kein Geheimziel für Kenner mehr, sondern hat einen beachtlichen Tourismus entwickelt. Die Stadt am Tejo ist ohnehin eine der faszinierendsten europäischen Metropolen.

29 von 35 europäischen Low Cost-Carriern fliegen das Land an, vor allem natürlich die Algarve-Touristenhochburgen, wie Faro oder Funchal. Doch auch die in der Mitte des Landes gelegene Hauptstadt ist Ziel und Hub zugleich. Schon ist 50 Kilometer nördlich, bei Ota, ein neuer Großflughafen für Lissabon in Planung. Bis dieser etwa 2017 eröffnet werden kann, wird der heutige Flughafen weiter modernisiert und erweitert. Bis 2010 soll so-

Mit zwei Douglas DC-3 ging es los

gar noch ein zweites Terminal mit neuen Gates und Parkpositionen entstehen. Air Portugal wird sogar noch einen neuen Wartungshangar bauen – selbst wenn dieser nur höchstens ein Jahrzehnt Bestand haben wird.

► 1945: die Gründung

TAP ist Portugals Staatsairline, 1945 gegründet. Sie ist nicht die erste Fluggesellschaft Portugals. Aero Portuguesa, zur Hälfte im Besitz der Air France, war bereits vor dem Krieg gegründet worden und bediente eine Strecke nach Tanger, bis sie 1953 den Betrieb einstellte.

Mit zwei Douglas DC-3 Dakota startet die TAP auf der 500-Kilometer-Strecke Lissabon-Madrid am 19. September 1946, und bereits am 31. Dezember desselben Jahres beginnt der Flugbetrieb auf der mit über 12000 Kilometern damals weltweit längsten DC-3-Route. 15 Tage dauert der Hin- und Rückflug in die Hauptstadt Mosambiks, Lourenço Marques, das



1962 kam für TAP mit der Caravelle der Einstieg ins Jet-Zeitalter

heute Maputo heißt. Zwölf Zwischenlandungen machten die Dakota, bis sie am Ziel waren.

Noch vor dem Ende der vierziger Jahre nimmt die TAP mit der neuen Douglas DC-4 „Skymaster“ Linienflüge nach Paris und London auf und erweitert das Streckennetz für die DC-3 bis nach Sevilla. Ebenfalls 1948 wird das erste eigene Ticketbüro in Lissabon eröffnet. Interessant und ungewöhnlich ist, dass die neue Fluggesellschaft zuerst auf internationale Verbindungen setzt, bevor auch inländische Verbindungen eingerichtet werden. 1947 übernimmt TAP von

der kleinen Gesellschaft CTA (Companhia de Transportes Aéreos) die Strecke von Lissabon in das nördliche Porto.

Bald braucht die neue Gesellschaft eine Kapitalerhöhung, um ihr erweitertes Netzwerk zu unterhalten und weiter auszubauen. Aus diesem Grund privatisiert die Regierung TAP 1953 teilweise und sorgt so für Investitionen von Banken, Transport- und Handelsfirmen. Im selben Jahr werden Flüge nach Tanger und Casablanca in Marokko eingerichtet. Für die Flüge in den Süden Afrikas werden nun die neu angeschafften Douglas C-54 Skymaster eingesetzt, die durch ihre größere Reichweite

die Sahara in einem Stück überqueren können und so die Flugzeit wesentlich verkürzen. Im November 1955 fliegt auf der „Imperial Line“ dann zum ersten Mal eine Lockheed L-1049G Super Constellation. Aber der Weg nach Mosambik bleibt weit: Selbst mit diesem damals modernsten viermotorigen Verkehrsflugzeug dauert die Reise nach Lourenço Marques noch 22 Stunden. Zwei Jahre später setzt TAP die Super Connies dann auch für die Flüge nach London und Paris ein.

1959 kommt das Ende für die DC-3 bei TAP, und am Anfang der 60er Jahre besteht die Flotte der TAP aus drei Douglas DC-4,



Airbus A330-200 der TAP Portugal beim Start in Lissabon



Bis zum D-Check. „TAP Maintenance & Engineering“ hat Know-how und Ressourcen für eine breite Palette an Flugzeugtypen

TAP Flugzeugtypen

Folgende andere Flugzeugtypen setzte TAP in seiner 62-jährigen Geschichte ein:

- Douglas DC-3
- Douglas DC-4
- Douglas C-54 Skymaster
- DeHavilland Comet 4B
- Lockheed L-1049G Super Constellation
- Sud Aviation Caravelle VI-R
- Boeing 707-320B
- Boeing 747-200
- Boeing 727-200
- Lockheed L-1011/500 Tristar
- Boeing 737-300

darauf wird auch die 707-Route Lissabon – New York in Betrieb genommen. Außerdem wird der klassische Vierstrahler kurze Zeit auch auf der „Friendship Flight“-Route nach Brasilien eingesetzt; der Service endet aber bereits 1967.

Nachdem im März der „Europa Jet“-Dreistrahler 727 bei TAP Einzug hält, wird die Gesellschaft 1967 die erste Fluggesellschaft Europas mit einer reinen Jet-Flotte. Weitere Destinationen werden jetzt in den Flugplan aufgenommen: Zürich, Kopenhagen, Recife, Buenos Aires und Salisbury. Der erste elektronische Rechner für Managementprogramme wird im selben Jahr installiert.

Zwischen 1968 und 1975 wächst TAP weiter: Strecken nach Amsterdam, Frankfurt und Sao Paulo kommen hinzu, eine Werkshalle für Triebwerkchecks wird eingeweiht. TAP betreibt nun Simulatoren auch für die

München eingesetzt, und auch einen Caravelle-Simulator installiert TAP kurz darauf. Im selben Jahr bestellt TAP die Boeing 707. Als diese ab 1965 ausgeliefert werden, werden sie auf der Strecke nach Johannesburg eingesetzt, die Caravelles fliegen zwischen Lissabon und Brüssel.

18 Jahre nach dem ersten Start nimmt die TAP am 19. Juni 1964 ihren einmillionsten Passagier an Bord und richtet neben anderen Strecken einen Service nach Funchal auf Madeira ein.

Die Ära der wirklich langstreckenfähigen Jets beginnt 1965 mit der Auslieferung der ersten 707. Mit ihr fliegt TAP am 17. Juni zum ersten Mal nach Rio de Janeiro – ein Meilenstein für die Gesellschaft. Die erste Landung in Rio findet damit auf den Tag genau 44 Jahre nach der Landung des Flugboots der Flugpioniere Cabral und Coutinho im Jahr 1922 statt. Kurz

1962 kommen die ersten Caravelles

drei DC-6 und fünf Lockheed Super Constellation. Damit ist TAP immer noch eine ziemlich kleine Fluggesellschaft. Ihr Marktanteil in Europa beträgt weniger als ein Prozent.

Ab 1960 gibt es auch einen Flug nach Brasilien, die ehemalige Kolonie Portugals. Diese Verbindung ruft TAP mit Hilfe der brasilianischen Panair ins Leben, sie bekommt das Label „Friendship Flight“.

Zu Beginn des neuen Jahrzehnts bricht bei der TAP auch das Jet-Zeitalter an. Vier von British European Airways (BEA) geleaste Comet 4B sind zwischen Lissabon und London unterwegs. Bereits 1962 aber steigt TAP auf eine kleine Flotte eigener Caravelle-Jets um, die zuerst zwischen Lissabon und Madrid eingesetzt werden. Diese werden auch auf den neuen Strecken nach Frankfurt und



Triebwerkshalle der Wartungsabteilung von TAP Portugal

TAP Die Flotte

TAP hat nun eine reine Airbus-Flotte mit derzeit 48 Maschinen. Bis 2015 soll die A350 XWB die Typen A330 und A340 ersetzen.

A319-100	17
A320-200	15
A321-200	3
A310-300	6
A330-200	3
A340-300	4

707, weitere Maschinen der beiden Boeing-Typen treffen ein. 1969 eröffnet TAP einen Air Taxi Service, genannt Transportes Aéreos Continentais (eingestellt 1985) und beteiligt sich an der Fluggesellschaft SATA, die auf den Azoren beheimatet ist. 1971 werden am Flughafen Lissabon einige neue Einrichtungen eröffnet und eingeweiht, darunter die neue Zentrale der Fluggesellschaft. Auch ein neuer Wartungshangar und ein Trainingszentrum werden eingerichtet.

Eines der nächsten neuen Flugziele von TAP ist Montréal in Kanada. Ihre ersten Boeing 747 bekommt TAP 1972. Die JT 9D-

Triebwerke für den Jumbo überholt TAP seit diesem Jahr selbst – als einzige europäische Airline ist sie dazu technisch in der Lage.

1975 wird TAP wieder verstaatlicht, und weitere Boeing 727 vervollständigen die Flotte. 1976 kommen die Flugziele Caracas, Venezuela und Mailand hinzu, während in Afrika jetzt auch Kinshasa auf den Flugplan kommt.

Ein Jahr später erleidet TAP den einzigen größeren und tragisch endenden Unfall ihrer Geschichte. Auf dem Flughafen Funchal schießt eine 727 auf regennasser Piste über das Ende der Landebahn hinaus, 131 Insassen kommen ums Leben. Dennoch bekommt das



Bewährt: A310-300 von TAP Portugal

A320 der TAP bei der Landung in Lissabon. 50 Kilometer nördlich der Metropole soll ein neuer Großflughafen entstehen



Die Zukunft: Bei seiner Langstreckenflotte setzt TAP ganz auf die A350 XWB

Interview Fernando Pinto, CEO von TAP Portugal

Planet AeroSpace: Wie finden Sie die Entscheidung von Airbus, die A350 komplett neu zu entwickeln?

Fernando Pinto: Airbus ist mit seiner A320-Familie hervorragend im Markt positioniert, sie ist das Rückgrat von Airbus. Aber auch die A330 war die Königin in ihrem Markt, niemand hatte in diesem Sektor so ein gutes Flugzeug wie die A330. Boeing hat mit der 787 ein sehr gutes Flugzeug entwickelt, mit sehr gutem Passagierkomfort, und was die Ökonomie betrifft natürlich viel besser als die A330. Airbus musste also nachziehen. Bei der A350 fand Airbus heraus, dass diese nicht besser als die 787, sondern dieser sehr ähnlich sein würde. Deshalb hat Airbus den Entwurf komplett überarbeitet.

PAS: TAP ist ja einer der ursprünglichen Kunden für die A350 gewesen. Hatten Sie jemals vor, zur 787 zu wechseln?

F. Pinto: Ja, wir haben uns diese Möglichkeit überlegt. Ursprünglich, als die Entscheidung für neue Flugzeugtypen anstand, hatten wir beide Typen ins Auge gefasst. Aber wir mussten uns für das beste Flugzeug entscheiden, schließlich soll es eines Tages unsere gesamte Flotte an A340 und A330 ersetzen.



Fernando Pinto

PAS: Sie halten also die A350 XWB für das bessere Flugzeug?

F. Pinto: Das ist natürlich jetzt noch nicht endgültig zu beurteilen, wir kennen das fertige Flugzeug ja noch nicht. Was wir wissen ist aber, dass die A350 XWB und die Boeing 787 von der Ökonomie vergleichbar sein werden. Vom Passagierkomfort kann die A350 XWB besser werden, da ihr Rumpf den größeren Durchmesser hat. Mit der Neuentwicklung ist es gelungen, trotz des breiteren Rumpfes, der

ja eigentlich zu mehr Widerstand und damit höherem Verbrauch führt, nicht mehr Treibstoff zu verbrauchen. Mit ihren stärker gepfeilten Flügeln fliegt die A350 trotz des größeren Rumpfes ebenso schnell wie die 787. Auch der Kabinenkomfort der A350 XWB wird sehr gut sein. Es wird ein sehr gutes Flugzeug werden.

PAS: TAP wird also auf absehbare Zeit bei einer reinen Airbus-Flotte bleiben?

F. Pinto: So, wie es heute aussieht – ja. Wir haben den Vertrag unterschrieben, und wir stellen uns vor, dass wir in Zukunft zwei Flugzeugfamilien haben werden – die A320-Typen sowie die 800- und 900-Varianten der A350 XWB.

avc

Unternehmen 1978 in Lyon den „Technical Management Award“.

1979 beschließt die Leitung der Firma eine Auffrischung ihrer Corporate Identity: Aus TAP wird „TAP Air Portugal“. Anfang der 80er beginnt die Ausmusterung der klassischen Boeing-Typen 707 und 727. Ersetzt werden sie durch B737 und Lockheed L-1011 Tristar. Die zu großen Boeing 747 werden abgestoßen, da es TAP nicht gelingt, die Kapazität des Jumbos auszunutzen. Außerdem beginnt das Unternehmen in diesem Jahr, neue Geschäftsfelder zu erschließen: es schließt einen Vertrag mit Federal Express zur kompletten Überholung von 35 Maschinen des Typs Boeing 727. Aber auch der Flugbetrieb wächst weiter: 1984 befördert das Unternehmen bereits mehr als zwei Millionen Passagiere.

Das Kapitel Airbus beginnt bei TAP im Jahr 1987. Die ersten A310 für viele neue Flugziele (darunter Athen, Toronto, aber auch Newark und Abidjan) werden bestellt, zwei Bestellungen für die ersten A340 kommen 1989 hinzu. 1990 überschreitet TAP die Grenze von drei Millionen Passagieren. Dann aber schlägt zu Beginn der Neunziger die weltweite Wirtschaftskrise zu, die vor allem den Airlines das Überleben schwer macht. Auch die Verluste von TAP wachen auf über 100 Milliarden Escudos (500 Millionen Euro) zu Beginn der 90er Jahre. Da die geleaste Flotte von 38 Maschinen im Jahr 1993 15 Milliarden Escudos (75 Millionen Euro) an Leasinggebühren kostet, wird eine Bestellung von

vier A340 storniert, die 1985 ins Leben gerufenen Charter-Schwester Air Atlantis stellt ihren Betrieb ein.

1995, zum 50. Geburtstag von TAP Air Portugal, werden die dritte und die vierte A340 in Dienst gestellt. Um die Firma auf die Herausforderungen der Zukunft vorzubereiten, ruft TAP das Programm „TAP 2000“ ins Leben. Ein Jahr später beschließt die Firmenleitung den Erwerb von 22 Maschinen der A320-Familie, eine Bestellung mit einem Volumen von über 450 Millionen Dollar. Dazu kommt ein A319/320/321-Simulator für das

Trainingscenter in Lissabon. 1997 wird das erste Jahr seit langem, in dem TAP wieder Profite einflegt: Acht Millionen Dollar Plus stehen in der Bilanz, und das, nachdem die Firma seit Anfang der 90er 730 Millionen Dollar an Verlusten angehäuft hatte.

Die Restrukturierungsmaßnahmen gehen bis 1998 weiter, und TAP bestellt weitere Single-Aisle-Maschinen von Airbus. Sechs neue Airbus gehen allein 1999 zum ersten Mal für TAP an den Start. Im Jahr 2000 wird das „Modernization of the Organization“-Projekt (MOP) vorgestellt, in dessen Verlauf das Unter-

nehmen in die Bereiche Airline, Handling und Maintenance aufgliedert wird. Eine neue Chartergesellschaft „Linhas Aéreas Charter“ wird im Januar 2000 in Partnerschaft mit dem Reise- und Transportunternehmen Viagens Abreu gegründet. Fünf Millionen Passagiere benutzen im Jahr 2000 Flugzeuge der TAP.

Seit 2000 leitet Fernando Pinto, früherer Chef der brasilianischen Varig, die immer noch staatliche Airline. Ein Privatisierungsversuch scheiterte 2001, nachdem einer der Partner, die SairGroup, aus dem Projekt ausgestiegen war. Der neue CEO aber will das Thema in der nächsten Zeit verstärkt angehen. Einige Studien zum Thema laufen, und die Chance, solvente Partner zu finden, steht derzeit nicht schlecht.

Nachdem für 2005 noch rote 9,5 Millionen Euro in den Büchern stehen, erwartet Pinto für 2006 bereits ein positives Ergebnis. 50 Prozent Zuwachs bei Umsatz und Operations in den vergangenen fünf Jahren haben einige potenzielle Investoren auf den Plan gerufen, die Übernahme der Regionalflygesellschaft „Portugalina“ steht kurz bevor. Noch im März soll der Deal stehen und die Papiere unterzeichnet werden. Seit 2000 wurde außerdem die Belegschaft um zehn Prozent auf nun 8500 Mitarbeiter reduziert, vor allem im „Backoffice“-Bereich. Bei den Piloten und den Crews gab es hingegen einen Zuwachs ... und auch bei TAP weiß man momentan noch nicht so genau, wie man den enorm wachsenden Bedarf an qualifizierten Besatzungen decken soll.

Alexis von Croy

A319-Flugkapitän Rita Lopes auf dem Flug TP557 von München nach Lissabon



Images: AVC, TAP Portugal, Airbus