

Helvetic Airways und Flugschule Horizon wollen weiter wachsen

Airline für Entdecker

Foto Eugen Bürgler



Eine der sechs Fokker 100 von Helvetic Airways beim Start in Zürich. Drei Maschinen fliegen ausschliesslich für Swiss, die anderen drei setzt Helvetic auf den eigenen Linien und im Ketten- sowie Ad-hoc-Charter ein.

Eine Fokker 100 ist neu in Bern stationiert, der Flugplan wird ausgebaut, eine Business Class kommt neu an Bord und gegen Ende Jahr soll der eigene Maintenance-Betrieb seinen Betrieb aufnehmen – es tut sich etwas bei Helvetic Airways. Gleiches gilt für die Horizon Swiss Flight Academy (siehe Kasten), die ebenfalls zur Helvetic Airways Group gehört.

Report Eugen Bürgler

Die sechs Fokker 100 Jets der Helvetic Airways kommen selten zur Ruhe. Turn-around-Zeiten von gerade einmal 35 Minuten sind keine Seltenheit. Zwischen morgens um 6 Uhr und abends um 22 Uhr fliegen die Maschinen oft sechs einzelne Strecken. Kein anderer Betreiber der Fokker 100 nutzt die Flugzeuge so intensiv wie Helvetic Airways, rund 2000-mal pro Jahr startet jeder der Jets in den Himmel. Das ist ganz nach dem Geschmack von Finanzier Martin Ebner, der 2006 zusammen mit seiner Frau Rosmarie über die Beteiligungsgesellschaft Patinex AG die Aktienmehrheit der Helvetic Airways AG übernommen hatte.

Leidenschaft Fliegerei spielte mit

Er habe als Analyst bei der Bank Vontobel sehr viel Zeit im Flugzeug verbracht, erzählt der Helvetic-Airways-Eigner Martin Ebner aus

seiner Vergangenheit. Oft hätten die häufigen Reisen nach Asien ganze 24 Stunden gedauert. Damals seien Cockpit-Besuche allerdings noch gut möglich gewesen, eine Möglichkeit, die er oft und gerne nutzte. Weiter gewachsen sei sein Interesse an der Fliegerei durch die Bekanntschaft mit Crossair-Gründer Moritz Suter. Als sich ihm 2006 die Gelegenheit geboten hatte, die damals knapp dreijährige Helvetic Airways komplett zu übernehmen, hat er diesen Schritt ohne grosses Zögern gewagt. Zu diesem Zeitpunkt hatte die Airline einen Schuldenberg angehäuft, entsprechend schwierig habe sich der Start gestaltet, räumt Martin Ebner unumwunden ein. Mit einer neuen Führungsscrew an der Spitze und einer neuen Strategie hat die junge Airline aber wieder festen Boden unter die Füsse bekommen. Seit anderthalb Jahren stehe die Fluggesellschaft gut da und der erwirtschaftete Cashflow habe ansehnliche fünf Millionen Franken pro Jahr erreicht, erwähnt Martin Ebner.

Den Erfolg sucht (und findet) Helvetic Airways mit einem qualitativ hoch stehenden Produkt in der Nische: «Wir wollen nicht auf Kollisionskurs mit der Swiss fliegen», betont Martin Ebner und CFO Tobias Pogorevc ergänzt: «Wir fliegen Destinationen an, die noch entdeckt werden wollen.» Konkret heisst das, Helvetic richtet den Fokus auf Ziele, zu denen von Zürich aus neue Direktverbindungen aufgenommen werden können. Jüngste Beispiele dafür sind Cardiff (siehe Kasten) oder Rostock.

Schlanke Struktur an der Spitze

Getroffen werden diese Entscheidungen nicht in der Teppich-Etage, denn diese sucht man bei Helvetic vergebens. Auch der Arbeitsplatz von CEO Bruno Jans befindet sich in einem Grossraumbüro in einem Industriequartier in Kloten. «Transparenz ist uns ganz wichtig», sagt Bruno Jans dazu und streicht die Vorteile dieser Philosophie heraus: «Die verschiede-

nen Bereiche arbeiten so nicht voneinander abgeschottet, sondern als Ganzes. Ein Beispiel dafür ist das Call-Center, das wir wieder ins Haus geholt haben, nachdem es extern betrieben wurde. Externe Leute können das Produkt nicht so gut kennen wie unser Personal, und wenn ein Passagier sich über ein Brötchen beschwert, dann bekommt das der Produktverantwortliche direkt zu hören». So verfügt Helvetic am Hauptsitz nicht nur über Spezialisten für Operations oder Technik, auch Bereiche wie Grafik, IT oder das Buchungssystem werden von eigenen Fachleuten betreut.

Teilzeitarbeitsmodelle sind bei den Crews von Helvetic keine Seltenheit, und das ist kein Zufall, wie Martin Ebner erklärt: «Flight Attendants, die drei Tage pro Woche arbeiten, freuen sich, zu fliegen, und das spürt auch der Passagier.» Das dürfte mit ein Grund sein, weshalb in den Helvetic-Cockpits mit rund 15 Prozent weit mehr Frauen als im branchenüblichen Durchschnitt anzutreffen sind.

Solide Basis

Martin Ebner scheint mit seinem Engagement in der Airline-Industrie zufrieden: «Wir stehen heute finanziell stark da, sind schuldenfrei, und wir haben eine gute, starke Marke.» Für einen wesentlichen Teil der Grundausrüstung



Foto Eugen Bütlinger

Die Führungs-Crew von Helvetic und Horizon: (von links) Helvetic CEO Bruno Jans, CFO Tobias Pogorevc, Eigentümer Martin Ebner und Horizon-CEO Silvio Dreier.

der Flotte sorgt der Wetlease-Vertrag mit der Swiss: Drei der sechs Helvetic-Fokker sind im Rahmen eines ACMI-Leasingvertrages (Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance) für Swiss auf mehreren Europastrecken unterwegs. Der Wetlease-Vertrag mit Swiss für drei Flugzeuge samt Besatzung läuft noch bis 2014, dem geplanten Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen Bombardier CSeries durch die Swiss. Zwar sei der Zusammenarbeitsvertrag sehr wichtig für Helvetic und bringe eine gute Grundausrüstung, doch Geld verdienen müsse

man mit dem eigenen Angebot an Linien- und Charterflügen. Sehr erfreulich entwickelt habe sich die Linie nach Rostock.

Helvetic Airways ist dabei eine reine Dienstleistungsfirma. Die «Hardware», insbesondere die Fokker-Flugzeuge, gehören der Helvetic Group und werden von dieser zu marktüblichen Konditionen gemietet. Mit dem 100-Sitzer Fokker 100 ist Bruno Jans nach wie vor sehr zufrieden: «Dieses Flugzeug ist zuverlässig und bequem, es passt einfach gut zu unseren Bedürfnissen.» Mit einem Sitzabstand von 84 Zentimetern sind die Helvetic-Flugzeuge auch merklich grosszügiger ausgestattet als die Airliner mancher Konkurrenten.

Neu im Flugprogramm: direkt nach Wales

Grosser Bahnhof für die Helvetic Airways nach ihrem Erstflug von Zürich ins walisische Cardiff. Nebst Flughafendirektor **Patrick Duffy** hiess auch die Schweizer Honorarkonsulin **Ruth Thomas-Lehman** die Airline willkommen. Wales ist ein beschauliches Fleckchen an der Südküste Grossbritanniens, eine Gegend, die bis jetzt eher ein Mauerblümchen-Dasein fristete, obwohl das Einzugsgebiet rund zwei Millionen Einwohner zählt. Direktverbindungen von Zürich aus gab es bisher nicht. Helvetic Airways ändert dies nun auf Anfrage der britischen Botschaft und nach einer umfangreichen Risikoanalyse. Viermal wöchentlich wird die aufstrebende Wirtschaftsmetropole seit dem 30. März auf eigenes Risiko angefliegen. «Wir haben schon vor anderthalb Jahren den Markt sondiert», erklärt CEO **Bruno Jans**, «und sind zum Schluss gekommen, dass wir den Versuch wagen wollen.» Zuvor hatten die Verantwortlichen der Ebner-Airline verschiedene mögliche Standorte wie Bristol geprüft, entschieden sich jedoch für Cardiff, weil sie dort am meisten Potential sahen. «Wir sind vom Flughafen mit offenen Armen empfangen und bestens unterstützt worden», sagt Bruno Jans. Die Airline hat bis jetzt einen Millionenbetrag in die neue Destination investiert.

Der Helvetic-CEO verhehlt keineswegs, dass es noch ein weiter Weg sein wird, bis die Gewinnschwelle erreicht ist, auch wenn die Buchungszahlen für die Sommersaison dank den Tour Operators ermutigend sind. **150 Schweizer Unternehmen** sind in Wales tätig, die für ihre Flugreisen in die Schweiz bisher immer den Umweg über London oder Amsterdam in Kauf nehmen mussten. Bruno Jans sieht da ein gewisses Potential, zumal der Flughafen Zürich für den Umsteigeverkehr ideal sei. Wunsch bleibt ein Codeshare-Flug mit der Swiss, wie dies schon seit einiger Zeit mit Bari der Fall ist. Allerdings müsste Helvetic Airways dafür Cardiff täglich anfliegen, was vorläufig nicht der Fall ist. Die Swiss habe ein Interesse an einem Codeshare-Flug signalisiert, entschieden sei allerdings noch nichts.

Report Patrick Huber

Eigener Wartungsbetrieb in Zürich

Ab Dezember 2011 will Helvetic Airways die Wartung der Fokker 100 in die eigenen Hände nehmen. «Wir wollen flexibler werden und die volle Kontrolle über die Verfügbarkeit unserer Flugzeuge haben», begründet Bruno Jans diesen Schritt. So sollen die Hangarzeiten gezielt in die nachfrageschwachen Perioden gelegt werden können. Bis anhin war SR Technics für die Wartung der Helvetic-Flotte zuständig. Am Flughafen Zürich wird ein Maintenance-Betrieb aufgebaut, der von der Line-Maintenance bis zum C-Check sämtliche Wartungsarbeiten übernimmt. Sinn macht dieser Schritt in den Augen von Bruno Jans auch wegen der Stationierung von Flugzeugen ausserhalb der Zürcher Homebase: «Wir wollen auch Aussenstationen betreiben. Wenn wir in Bern ein Problem mit einem externen Anbieter lösen müssen, wird es schwierig.» Der umfangreiche C-Check werde anfangs noch nicht selbst durchgeführt, denn da spiele der Markt noch. Doch die beantragte Zulassung als Wartungsbetrieb umfasst auch den C-Check.

Rund 30 neue Arbeitsplätze werden durch den Aufbau des Wartungsbetriebes geschaf-

CARDIFF

Horizon Swiss Flight Academy – Investieren mit Gewinnhorizont

Unter dem Dach der Helvetic Airways Group befindet sich auch die 1979 gegründete Horizon Swiss Flight Academy. Für die Flugschule sieht **Martin Ebner** ein beträchtliches Wachstumspotential: «Wir wollen die Botschaft in den Markt hinaustragen, dass wir eine Flugschule haben, die sich mit allem messen kann, was es in Europa gibt», zeigt sich Martin Ebner vom Horizon-Produkt überzeugt. Mit Hinweis auf den prognostizierten Mangel an Fachkräften ergänzt **Silvio Dreier** als CEO der Horizon SFA: «Piloten, Instruktoren und Techniker werden weltweit gesucht sein – wer die hat, der hat langfristig gewonnen». Mit den neuen Arbeitszeitbeschränkungen (duty time regulations) verschärft sich die Knappheit an Piloten zusätzlich: Für das gleiche Flugaufkommen werden rund sieben Prozent mehr Piloten benötigt. Entsprechend formuliert Martin Ebner die Ausbildung als strategisches Ziel: «Die Schweiz sollte viel mehr in die Ausbildung als Exportgut investieren.»

Horizon hat entsprechend investiert, im Ausbildungszentrum «Hangar 56», in unmittelbarer Nähe zum Helvetic-Sitz in Kloten steht ein **D-SIM-42 NG Simulator**, eine exakte Nachbildung der zweimotorigen Diamond DA42 Twin Star, die den Horizon-Flugschülern mit der HB-LUK auch als Ausbildungsflugzeug zur Verfügung steht. Eine enge Zusammenarbeit besteht mit **Swiss Aviation Training (SAT)**. Ein Beispiel dafür ist der modulare MCC-Kurs (Multi Crew Co-operation), bei dem Horizon-Studenten auch den Beech-Super-King-Air-Simulator von SAT nutzen. «Mit SAT betreiben wir eine Zusammenarbeit auf Augenhöhe, wir nutzen viele Ressourcen in einem gemeinsamen Pool», so Silvio Dreier. Neben der Ab-initio-Ausbildung, die von der fliegerischen Grundausbildung bis zur Linienpilotenlizenz (ATPL) führt, setzt Horizon gezielt auf die modulare Schiene: Aus dem breiten Angebot können die Studenten ein auf die individuellen Bedürfnisse zugeschnittenes Programm zusammenstellen. Die Karrieremodelle hätten sich stark verändert, stellt Silvio Dreier fest, es sei nicht mehr selbstverständlich, dass wer einmal im Cockpit sitze, das ganze Berufsleben dort verbringe. Diesem Umstand trägt der Lösungsansatz der Ausbildung als **Dipl. Pilot / Pilotin HF** Rechnung. Geplant ist, dass die Absolventen des ersten Kurses von Oktober 2011 bis Oktober 2012, ein vom Bundesamt für Berufsbildung und Technologie (BBT) anerkanntes Diplom als Pilot HF erhalten werden. Ziel dieser Ausbildung ist es, parallel zur fliegerischen Schulung oder nach bereits abgeschlossener Pilotenausbildung (mindestens frozen ATPL), Defizite in der Allgemeinbildung zu kompensieren und die Absolventen so für eine



Foto: Eugen Bürgler

Anflug auf die Piste 32 in Zürich mit dem modernen D-SIM-42 NG Simulator der Horizon SFA. Das Garmin G1000 Glascockpit der Diamond DA-42 ist perfekt nachgebildet.

breite Palette an Tätigkeiten in der Fliegerei wie Postholder oder Cheffluglehrer zu befähigen. Das Diplom ermöglicht auch den Übertritt in eine Fachhochschule.

Pro Jahr werden bei Horizon SFA zwei Dutzend **Ab-initio-Piloten** bis zur Stufe CPL/IR/ME ausgebildet. Ausgewählten Absolventen bietet Helvetic Airways die Zusage, bei Bedarf bevorzugt eingestellt zu werden. Der Bedarf bei Helvetic liegt aktuell allerdings nur bei vier bis sechs neuen Piloten pro Jahr. Dennoch können Absolventen der Ausbildung bei Horizon von der Nähe zur Airline profitieren, indem sie beispielsweise auf Jump-Seat-Flügen Einblick in den Airline-Alltag erhalten.

Als einzige Schweizer Flugschule bietet Horizon neu einen **PPL-Theoriekurs** (Privatpilotenlizenz) in englischer Sprache an. Er richtet sich beispielsweise an Mitarbeitende ausländischer Firmen. Wie die anderen Distance Learning Angebote von Horizon setzt der Kurs auf eine Mischung aus Fernstudium und einem ergänzenden Teil an Präsenz-Studium im Klassenzimmer. Für das durch Tutoren begleitete Distance Learning kommen modernste Ausbildungsmittel zum Zuge, die individuell zu Hause genutzt werden können. Für den PPL-Kurs sind rund 100 Stunden Selbststudium zu veranschlagen, der durch einen abschliessenden Seminarblock im Klassenzimmer von rund 25 Stunden Dauer ergänzt wird. www.horizon-sfa.ch Report Eugen Bürgler

fen. Die Techniker sollen auch möglichst bald intern geschult werden. «Wir wollen uns nicht eine andere Kultur ins Haus holen», so Bruno Jans. Für den Aufbau der Technik seien Investitionen von rund 1,5 Millionen Franken notwendig. Weltweit fliegen noch rund 200 Fokker 70 und Fokker 100. Dass das Wartungsangebot zukünftig auch anderen Betreibern von Fokker-Jets angeboten wird, bezeichnet Bruno Jans als «logischen Schritt».

Auf ausgewählten Destinationen im Lini- und Charterbetrieb wird Helvetic Airways ab dem Sommerflugplan eine Business Class

anbieten. «Unsere Economy Class ist ein gutes Produkt, aber auf Wunsch von Partnern führen wir auf ausgewählten Strecken eine Business Class ein. «Passagiere, die beispielsweise mit der Swiss ‚Business‘ von Hong Kong nach Zürich fliegen und nach Bari weiterreisen, möchten auch auf unserem Flug nach Bari eine Business Class vorfinden», erklärt Bruno Jans weiter.

Der Hauptvorteil für die Business-Class-Kunden liegt in der Flexibilität des Tickets. Angeboten werden Semiflex- und Fullflex-Tickets, erstere ab 750 bis 800 Franken. Zu den

Vorzügen gehören auch eine Erhöhung der Freigepäckgrenze auf 30 Kilogramm, Zutritt zu Business Class Lounges, ein Priority Check-in und natürlich kostenlose Verpflegung an Bord. Vermarktet wird das Produkt, das vorerst auf allen Swiss- und den Codeshare-Flügen mit der Swiss und auf ausgewählten Routen wie nach Bari, Cardiff und Rostock angeboten wird, unter dem Namen «Viva!». Standardmässig sollen dort drei Sitzreihen, von der Hauptkabine durch einen Vorhang abgetrennt, für die Business Class reserviert sein. ☩

www.helvetic.com