

SkyNews.ch

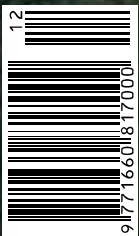
Das **aktuelle** Magazin der Schweizer Luftfahrt

CHF 8.50 / EUR 8.50 Nr. 12, Dezember 2018

Report: mit der Schweizer Germania nach Agadir



App



Interview: Jean-Pierre Tappy,
«Aussenminister» der Swiss



Exklusiv: neue Bemalung
für die Staffel-17-Hornet




Ihr Weg ins
Cockpit beginnt hier:

sphair.ch

Beschützen als Militärpilot/-in

Piloten und Pilotinnen der Schweizer Luftwaffe schützen die Bevölkerung vor Bedrohungen aus der Luft. Ausserdem helfen sie zum Beispiel in Not geratenen Flugzeugen, sicher zu landen. Sie können das auch! Mit SPHAIR finden Sie heraus, ob der Beruf zu Ihnen passt.

 Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

 **SPHAIR**

INHALT

SkyNews.ch, Nr. 12, Dezember 2018, 15. Jahrgang

Titelbild: Der Airbus A319-111 HB-JOH der Germania Flug AG beim Start in Zürich. © Foto Jiri Benesch

- 5 SkyStory:** Schweizer Germania nach Agadir
- 11 SkyNews:** Dübendorf wird WACO-Center
- 12 SkyNews:** Update zum NKF-Kandidatenfeld
- 14 SkyNews:** Letzter Flug der HB-JRA der Rega
- 17 SkySim:** IVAO-Event im Zürcher Tower
- 18 SkyClub:** AirsideFoto Zürich auf Golf-Plätzen
- 19 SkyInflight:** Flight-Attendant Kolumne
- 20 SkyPort:** ATC auf Regionalairports?
- 21 SkyPort:** Zürcher Flughafengebührenstreit
- 22 SkyPort:** Erster SIL für Genève Aéroport
- 24 SkyPort:** EuroAirport-Neuigkeiten
- 26 SkyForce:** Neubemalte Hornet der Staffel 17
- 30 SkyTalk:** Jean-Pierre Tappy von Swiss
- 34 SkyPast:** DHC-4 Caribou in Basel
- 37 SkyTrip:** Spotttern bei den Schotten
- 40 SkyPast:** 100 Jahre Schweizer Luftverkehr
- 45 SkyLine:** SATA – die Airline der Azoren
- 48 SkyReg:** Oktober-News im HB-Register
- 50 SkyView:** Gastkolumne, Events und Vorschau

Opfer des eigenen Erfolgs



Geschätzte Leserinnen und Leser

Eigentlich ist es paradox. Trotz widrigen Rahmenbedingungen wie deutschen Einschränkungen, einem scharfen Nachtflugverbot oder stetigen Kapazitätsproblemen, schafft es der Flughafen Zürich, Jahr für Jahr stolze Gewinne zu erwirtschaften. Die Hauptnutzerin des Flughafens, die Swiss, brilliert finanziell ebenfalls und gilt als Perle der Lufthansa-Gruppe.

Doch beide scheinen nun Opfer ihres eigenen Erfolgs zu werden. Swiss pocht auf tiefere Flughafenengebühren und

die Flughafen Zürich AG (FZAG) malt deshalb gleich den Teufel an die Wand (siehe Seite 21). Der Bund als Regulator sieht sich in der Pflicht, mit einer neuen Gebührenverordnung auch den Gewinn der FZAG zu regulieren.

Die Kritik am Finanzgebaren der FZAG ist allerdings nicht ganz unberechtigt. Als Monopolbetrieb – und das ist der Flughafen Zürich in weiten Feldern – sitzt er im Glashaus. Dass er aktuell eine Million täglich in sein neues, eine Milliarde teures Glashaus (The Circle) und damit in eine nichtaviatische Infrastruktur investieren kann, lässt den Regulator natürlich aufhorchen. Doch gleichzeitig entsteht mit der neuen, 470 Millionen teuren Gepäcksortieranlage auch eine notwendige, wichtige aviatische Infrastruktur. Zudem stehen weitere aviatische Ausbauten an, so etwa die Umrollung der Piste 28, welche auch Hunderte von Millionen kosten werden.

Die Akteure im Zürcher Flughafengebührenstreit sind also gut beraten, viel Augenmass an den Tag zu legen und den Ball möglichst flach zu halten. Denn was es bei der aktuellen Problematik um Fluglärm, Kapazitäten und Klimaschutz wirklich nicht auch noch braucht, ist eine öffentliche Debatte über die Höhe der Flughafenengebühren.

Wir wünschen Ihnen trotzdem eine interessante Lektüre dieser Dezemberausgabe, welche einen Airline-Schwerpunkt setzt. *Hansjörg Bürgi, Chefredaktor und Verleger*



IMPRESSUM

Herausgeber, Redaktion und Verlag:

Aviation Media AG, Oberteufenerstrasse 58, 8428 Teufen ZH, Telefon 044 881 72 61, Mobil 076 337 72 61, E-Mail: info@skynews.ch
Flughafen-Redaktion Zürich: Telefon 076 337 72 61

Chefredaktor und Verleger: Hansjörg Bürgi, hjb@skynews.ch

Redaktion: Eugen Bürgler (stellvertretender CR), eb@skynews.ch; Jacqueline Egloff, je@skynews.ch

Verlagsleitung: Brigitte Wettstein, bw@skynews.ch

Administration: Nina Raduner, nr@skynews.ch

Inserate:

Brigitte Wettstein, Hansjörg Bürgi, info@skynews.ch
Telefon +41 44 881 72 61, Mobil: +41 76 337 72 61

Abonnements:

Nina Raduner, Brigitte Wettstein, abo@skynews.ch
Jahresabo Schweiz: CHF 88, Jahresabo Europa: EUR 88
Abos inkl. Porto und Mwst.

Druckvorstufe:

Team media GmbH, 6482 Gurtellen, E-mail: team@teammedia.ch

Layout/Bildbearbeitung:

Monika Imholz-Walker, Roger Indergand, Raini Sicher

Korrekturteam:

Daniel Dufner, Jacqueline Egloff

Druck:

AVD Goldach, 9403 Goldach

Auflage: Druckauflage 10'000 monatlich, vorbereitete Auflage (WEMF/SW Beglaubigung 2017/2018): 9719 monatlich

Copyright: Alle in dieser Zeitschrift und auf der Website www.skynews.ch veröffentlichten Texte und Bilder sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nur mit ausdrücklicher Zustimmung der Redaktion und entsprechender Quellenangabe weiterverwendet werden.

ISSN 1660-8178

Mwst.-Nr. CHE-110.507.040

PARTNER

Wir freuen uns über die Kooperationen mit folgenden Vereinen:

Airside Foto Zürich, www.airsidefoto.ch (Vereinsorgan)

Antique Airplane Association of Switzerland (AAA), www.a-a-a.ch (Vereinsorgan)

IG EUROAIRPORT, www.igeuroairport.ch (Vereinsorgan)

Starflight Switzerland, www.starflight.ch (Vereinsorgan)

Verband Schweizer Flugplätze (VSF), www.aerodromes.ch (Vereinsorgan)

Aerosuisse, Dachverband der Schweizer Luftfahrt, www.aerosuisse.ch (Partner)

AVIA, Gesellschaft der Offiziere der Luftwaffe, www.avia-luftwaffe.ch (Partner)

Fliegermuseum Altenrhein FMA, www.fliegermuseum.ch, www.swisshunterteam.com (Partner)

Interessengemeinschaft Flughafen Zürich, www.igfz.ch (Partner)

Probelpmoos, www.probelpmoos.ch (Partner)

Pro Regionaflughafen Grenchen, www.airport-grenchen.ch (Partner)

SFSA Swiss Flight-Simulation Association, www.pcfliight.ch (Partner)

Super Constellation Flyers Association, www.superconstellation.org (Partner)

Verein der Freunde der Schweizer Luftwaffe VFL, Fliegermuseum Dübendorf, www.airforcecenter.ch (Partner)

Die Mitglieder dieser Vereine können SkyNews.ch zu einem Vorzugspreis beziehen.

TEAM

Das SkyNews.ch-Team setzt sich aus folgenden freien Mitarbeitern zusammen: **André Aebi** (SkyPort), **Bernhard Baur** (SkyNews, SkyShow), **Jiri Benesch** (SkyNews), **Samuel Berger** (SkyNews), **Thomas Binz** (SkySim), **Karl Bommeli** (SkySim), **Werner Bönzli** (SkyPort BSL), **Guido E. Bühlmann** (SkyPast, SkyShow), **Robert Bühner** (Marketing), **Manfred Brunner** (SkyBiz), **Nick Däpp** (SkyHeli), **Tino Dietsche** (SkyPort ACH, SkyHeli), **Max Fankhauser** (SkyPort GVA), **Andy Fischer** (SkyFlight), **Ruedi Flückiger** (SkyStocks), **Urs Forrer** (SkyForce), **Erich Gandet** (SkyClub AAA, SkyPast), **Peter Gerber** (SkyReg, SkyNews), **Werner Gisler** (SkySim), **Brigitte Elisabeth Grüniger** (SkyFlight), **Hansruedi Huber** (SkyTrip), **François Hug** (SkyPort BSL), **Reto Isler** (SkyWeb), **Franz Knuchel** (SkyNews, SkyForce), **Daniel Martel** (SkyPort GVA), **Martin Michel** (SkyForce), **Mario Richard** (SkyNews), **Erich Riester** (SkyForce), **Lukas Rösler** (SkyNews), **Daniel Ruhier** (SkyPast), **Daniel Scheuber** (SkyApp), **Markus Seiler** (SkyLine), **Kaj-Gunnar Sievert** (SkyForce), **Werner Soltermann** (SkyPort BSL), **Urs Stoller** (SkyForce), **Erich Strobl** (SkyNews), **Livia Walsler** (SkyInflight), **Aldo Wicki** (SkyForce, SkyNews), **René Zürcher** (SkyPast).



HORIZON
SWISS FLIGHT ACADEMY

**Starte mit HORIZON SFA
deine fliegerische Karriere!**

Wir öffnen dir die Türe zum Cockpit!

Informiere dich an unseren Infoanlässen:
08.01./05.02./12.03.2019

www.horizon-sfa.ch

WHERE FLYING CAREERS TAKE OFF

DC AVIATION
SWITZERLAND

HB-ZQK

- AVIATION MANAGEMENT
- FLIGHTLINE COORDINATOR
- AVIATION MAINTENANCE
- FBO & FLIGHTLINE SERVICES
- OPERATIONAL SERVICES
- AVIATION TRAINING

DC Aviation Switzerland / Flughafenstrasse 54 | 9152 Glattpegg, Switzerland / Phone: +41 44 555 44 20 | Mail: sales@dc-aviation.ch

BUCHAIR CENTER

WEF-Ramp Touren 2019
Jetzt buchbar unter www.buchairshop.ch

Take-off!
Mit der Flugschule Fricktal.
Wir sind bereit. Und Sie?

Zielgerichtete und professionelle Ausbildung
www.flugschule-fricktal.ch

flugschule fricktal

ERMINI | Attorney-at-law
Rechtsanwalt

**Ihre Spezialisten für rechtliche Fragen
in Aviatik und Luftfahrt**

Ermini AG, Hörneggstrasse 4, CH-8034 Zürich
+41 44 380 24 88, www.ermi-law.ch



First Officer Patrick Rehmann beim Aussencheck des Airbus A319-112 HB-JOH in Zürich. Diese A319 wurde im Juli 2008 als D-AHIL an Hamburg International ausgeliefert und im Februar 2011 von Germania übernommen. Seit dem März 2015 fliegt sie für die Schweizer Germania Flug AG.

Im Cockpit der Schweizer Germania unterwegs

«Eiger 3516» nach Agadir

Sie hat einen deutschen Namen, ist aber die jüngste schweizerische Airline: die Germania Flug AG. Seit vier Jahren bereichert sie das Angebot ab Zürich, dies mit zunehmendem Erfolg. SkyNews.ch flog eine Rotation nach Agadir im Cockpit mit, welche die Crew trotz speziellen Herausforderungen ontime meisterte.

Fotoreport von Hansjörg Bürgi

Flughafen Zürich, Dienstag, 6. November, 10.52 Uhr, Standplatz «Delta 03»: First Officer Patrick Rehmann führt den Aussencheck beim Airbus A319 HB-JOH der Germania Flug AG durch. Er startet am linken Vorderrumpf, geht dann zum Bugfahrwerk, zum rechten Triebwerk, zum rechten Flügel, weiter zum hinteren Rumpf und zum Leitwerk am Heck. Alles ok. Auf der linken Rumpfseite ebenfalls, Fahrwerk auch. Doch beim Blick ins linke Triebwerk Nummer Eins wird klar, dass Techniker es sich

genauer anschauen müssen: Auf den Triebwerksschaufeln und leider auch im Innern des CFM56 macht er Federn, Blut und Reste eines Vogels aus. Die HB-JOH muss bei ihrem letzten Flug am Vorabend von Skopje nach Zürich einen Vogelschlag erlitten haben.

SR Technics hilft weiter

Vogelschläge kommen sehr häufig vor, insbesondere im Herbst. Nachts merkt eine Crew nichts, ausser die Leistung des Triebwerks würde beeinträchtigt, doch das war bei der



Im linken Triebwerk sind die Blutflecken und Federn zu sehen.



Cockpit-Ausblicke auf die höchsten Gipfel des westlichen Atlas-Gebirges, die bereits schneebedeckt sind, und der Endanflug auf die um 900 Meter verkürzte Piste 27 in Agadir.

HB-JOH nicht der Fall. Deshalb zeigt sich, wie wichtig der Outside-Check vor jedem Flug ist. Unverzüglich wird SR Technics, der Maintenance-Partner von Germania, kontaktiert. Commander Philipp Huwyler versucht noch, das Boarding der Passagiere zu stoppen, doch schon zu spät, der erste Bus ist bereits unterwegs.

Unterwegs ist auch die dreiköpfige Crew von SR Technics, die sich des Problems annimmt. Sofort werden die nötigen Inspektionen von den Technikern durchgeführt und die Triebwerksschaufeln von den Vogelresten gereinigt. Im schlimmsten Fall müsste eine Ersatzmaschine beschafft werden, im besten Fall kann mit einer leichten Verspätung gestartet werden. Der Test verläuft gut, der verantwortliche Mechaniker gibt die «Oscar Hotel» für 25 Flugstunden und zehn Cycles frei. Aufschnaufen im Cockpit und bei der dreiköpfigen Kabinencrew – die 109 Passagiere werden durch Captain Philipp Huwyler informiert, dass es bald losgeht.

Zu früh aufgetatmet

Nun kontaktiert Patrick Rehmann «Zurich Clearance Delivery», um die Freigabe für den Flug nach Agadir zu erhalten. Da die HB-JOH nur 62'700 Kilo wiegt, kann für den Start die Piste 28 akzeptiert werden. Beim maximalen Abfluggewicht von 73,5 Tonnen müsste die längere Piste 16 benutzt werden. Mit einem «Vebit 3 Whiskey» wird «GSW 3516» ein normales Standard Instrument Departure offeriert. Fünf Minuten später erteilt «Zurich Apron» die Freigabe zum Anlassen der Triebwerke. Philipp Huwyler fährt die beiden CFM56-5B6/3 hoch, sie laufen völlig normal.

Doch die Erleichterung darüber ist nur von kurzer Dauer. Beim Abarbeiten der Checkliste erscheint die Fehlermeldung «Anti Ice Left Window». Ein Reset ist auch in Absprache mit der Technik nicht möglich. Nach Konsultation der Minimum Equipment List wird klar, dass die Heizung des Seitenfensters kein «No-go»-Item ist. Der Flug kann sicher durchgeführt werden.

Um 12.21 Uhr kann «Eiger 3516» mit einer Verspätung von 36 Minuten losrollen. Der Start auf der Piste 28 erfolgt um 12.30 Uhr.

Kräftiger Föhn über den Alpen

Kaum in der Luft, wird «Eiger 3516» aufgrund des heftigen Föhns arg durchgeschüttelt, die Piloten möchten so rasch wie möglich die geplante Reiseflughöhe von Flight Level 390 (rund 13'000 Meter) erreichen. «Swiss Radar» lässt die HB-JOH zuerst auf FL230, dann FL240 und weiter auf FL310 steigen. Über Frankreich geht es dann auf FL370. Der Bordcomputer hat als optimale Flughöhe vorerst FL380 ausgerechnet, der fliegende Pilot, Commander Philipp Huwyler, bevorzugt aber direkt auf FL390 zu steigen, was ihm dann auch gewährt wird.

Ganz Frankreich und grosse Teile Spaniens sind wegen des Tiefdruckgebiets im Südwesten Europas mit Wolken bedeckt. Diese reichen gar bis nach Afrika, so dass von der



Nach der Landung auf dem Massira Airport in Agadir wird die HB-JOH entladen und mit elf Tonnen Treibstoff betankt.



Philipp Huwyler (Bild), 40 Jahre jung, verheiratet, aufgewachsen in Beromünster (LU) und heute wohnhaft in Birrwil (AG) lernte ursprünglich den Beruf des Maschinenzehners/Konstrukteurs mit Berufsmaturität. Doch er wusste schon im Kindergarten: «Ich will Pilot werden.» So erlangte er bereits mit 16 Jahren bei der **Segelfluggruppe Pilatus** das Segelfluggelbrevet und im Anschluss bei der **Flubag Flugbetriebs AG** die Motorfluglizenz, beides auf dem wunderschönen Flugplatz Luzern-Beromünster. Nach seiner Militärzeit folgten über die **Horizon Swiss Flight Academy** die CPL/IR-Lizenz und das Frozen ATPL. Als er Ende 2001 seine Ausbildung beendet hatte, standen die Zeichen für einen frischgebackenen Berufspiloten nach den Anschlägen vom 11. September 2001 und dem Swissair-Grounding allerdings alles andere als gut. Aber er gab nicht auf. Anfang 2006 bekam er bei der **Skywork Businessjets AG** eine Anstellung auf der Citation Excel. Von 2006 bis 2011 flog er die Excel, dann wechselte er zur SkyWork Airlines auf die Dash-8Q400. Als die Q400 die Flotte verliess, kam er 2015 auf die Dornier 328. Seit Anfang 2016 fliegt er nun bei der **Germania Flug AG**. Obwohl er bei Skywork sieben Jahre als Captain geflogen war, erfolgte der Germania-Start auf dem rechten Sitz, allerdings mit einem relativ schnellen Upgrade. «Rückblickend hat es sich sehr gelohnt, ich würde es wieder so machen», sagt Philipp Huwyler, der heute auf über **8000 Flugstunden** zurückblickt. In seiner Freizeit geht er gerne Kitesurfen oder Skifahren und agiert nach wie vor als Freelance-Fluglehrer bei der Flubag Flugbetriebs AG in Beromünster. Seine Germania-Liebungsdestination ist übrigens Kos, weil da meistens ein traumhaft schöner Sichtenflug durchgeführt werden kann.



Patrick Rehmann (Bild), 37 Jahre jung, wohnhaft im Fricktal (AG), fliegt bereits länger als sein halbes Leben. Mit 17 unternahm er einen Schnupperflug auf dem Flugplatz **Fricktal-Schupfart**, welcher bis heute seine «Homebase» geblieben ist. Während seiner Lehre als Polymechaniker erlangte er mit 18 Jahren die Motorfluglizenz. Nach der militärischen Grundausbildung zum Flugzeugmechaniker auf der F/A-18 Hornet, arbeitete er in der IT als Product Manager und absolvierte berufs begleitend die Ausbildung zum Berufspiloten (CPL) und kurz darauf dann auch zum Fluglehrer. Anschliessend wurde er 2008 in Schupfart als Fluglehrer angestellt. Sieben Jahre arbeitete er als Cheflehrer, Geschäftsführer und Flugplatzchef auf dem schönen Jura-Flugplatz. Dann folgte die berufsbegleitende Ausbildung zum Linienpiloten (frozen ATPL) bei der **Horizon Swiss Flight Academy**. Danach suchte er im 2015 gut ein Jahr lang eine Anstellung in der Linienfliegerei. Er wirkte als Freelance-Fluglehrer weiterhin in Schupfart. Plötzlich erhielt er im Februar 2016 einen Anruf der **Germania Flug AG**, wo er sich geraume Zeit vorher beworben hatte. Die Selektion bestanden, erhielt er umgehend eine Anstellung als First Officer. So startete er anfangs des Jahres 2016 auf dem rechten Sitz der «Eiger»-Airbusse seine Airline-Karriere. Er schätzt die familiäre Atmosphäre bei Germania Flug AG, die überschaubare Anzahl der Mitarbeitenden, so kennen sich alle und man trifft sich öfters im Jahr auf einem der Flüge oder im Office. Seine Lieblingsdestinationen sind ebenfalls die griechischen Inseln. Patrick Rehmann agiert mit seinen über **4700 Flugstunden** Erfahrung nach wie vor als nebenamtlicher Fluglehrer in Schupfart, etwas, das er nicht missen möchte.

Meerenge bei Gibraltar nur die europäische Seite sichtbar ist. Nach und nach wird es auch ruhiger am Flugfunk. «Hier verstehen sie unser Rufzeichen ‚Eiger‘ nicht mehr, deshalb melden wir uns lieber mit ‚Golf Sierra Whiskey 3516‘ bei Casablanca an», erwähnt Captain Huwyler.

Verkürzte Piste in Agadir

Bereits beim Briefing in Zürich war die wegen Bauarbeiten um 900 Meter auf 2300 verkürzte Piste 09/27 in Agadir ein Thema. Aufgrund des berechneten Landegewichts für die A319 stellt das aber kein Problem dar. Um 15.18 Uhr beginnt «GSW 3516» mit dem Sinkflug. Immer näher kommen die teilweise über 4000 Meter hohen Gipfel des westlichen Atlas-Gebirges,

sie sind bereits schneebedeckt. Agadir liegt dahinter zwischen dem Gebirge und dem Atlantik. Das Wetter für die Landung ist gut, ein leichter Westwind und etwas Dunst werden angesagt, aber der Himmel ist wolkenlos. Der «Approach-Controller» fragt nach, ob «GSW 3516» über die verkürzte Piste im Bild sei. Das wird bestätigt.

Commander Philipp Huwyler verlangt einen Sichtenflug, was ihm umgehend gewährt wird. Derzeit befindet sich kein anderes Flugzeug im Luftraum von Agadir. Damit kann er noch eine oder zwei weitere Minuten gutmachen. Und so steuert er den A319 Richtung Piste 27. Kurz darauf ist «GSW 3516» «cleared to land». Gleich nach dem Aufsetzen um 15.29 Uhr wird der Umkehrschub aktiviert und das

Flugzeug wie berechnet abgebremst, so dass es die Piste etwa in der Mitte, beim zweiten Rollweg verlassen kann. Um 15.45 Uhr erreicht der Germania-Airbus den Standplatz «Charlie 7» auf dem Agadir Al Massira Airport. Niemand weist das Flugzeug ein, die Crew parkiert selbst, das ist Standard in Agadir. Kaum sind die Triebwerke abgestellt, kommt Leben in die Ground-Crew und Flugzeugtreppen fahren heran. Aus den 36 Minuten Verspätung in Zürich sind gerade mal noch 15 geworden. Die reine Flugzeit hat nur zwei Stunden und 59 Minuten betragen. Commander Huwyler verabschiedet die Passagiere beim Aussteigen und darf einige Dankeschöns und Komplimente entgegennehmen. First Officer Patrick Rehmann kümmert sich derweil um den «Papierkram».



Crew-Bild in Agadir mit den beiden Piloten Patrick Rehmann und Philipp Huwyler sowie den drei Flight Attendants.

Schneller Turn-around

In Agadir führt Philipp Huwyler den Aussencheck durch. Zudem stellt er die bordeigene Tankanlage auf 11'000 kg Fuel ein. So stoppt der Treibstofffluss automatisch, wenn die 11'000 Kilos in die Tanks geflossen sind. Diesmal verläuft der Aussencheck normal, keine Beanstandungen. Die 50 Passagiere für den Rückflug – es ist Nebensaison – sind bereit fürs Boarding. Doch zuvor bleiben noch ein paar Minuten für ein Crew-Bild vor dem Flugzeug.

Um 16.26 Uhr verlangt Philipp Huwyler, beim Rückflug nun in der Position des «Pilot Monitoring», die «Start-up Clearance». Drei Minuten später rollt «GSW 3517» los. Mittlerweile ist der Flughafen «belebter», neben die abgestellte TUIfly Boeing 737-800 hat sich eine Air Arabia A320 gesellt, eine Condor A320 parkt unmittelbar daneben und eine weitere Condor A320 befindet sich im Endanflug. «Rush-hour in Agadir...». Aufgrund des leichten Startgewichts von 52,3 Tonnen stellt die verkürzte

Piste für «GSW 3517» kein Problem dar. Um 16.35 Uhr setzt First Officer Rehmann die Startleistung, bald hebt die HB-JOH ab. Auf der Pistenbaustelle wird übrigens während des Starts ganz normal weitergearbeitet, wie auch schon bei der Landung aller Flugzeuge...

Kaum verständlicher Funkverkehr

Schon kommt auf der rechten Seite der Militärfeldflugplatz Agadir-Inezgane in Sicht. Der fliegende Pilot Patrick Rehmann würde gerne das Standard-Instrument Departure (SID) mit einer Rechtskurve abkürzen. Doch «GSW 3517» erscheint nicht auf dem Radarschirm von «Agadir Departure». Sofort wird der Transponder «recycled» – immer noch nichts. Erst auf einer Flughöhe von rund 3000 Fuss meldet der Controller, dass er uns nun auf dem Schirm habe.

Dass nicht nur die Radarabdeckung in Afrika lückenhaft ist, sondern auch die Flugfunkanlagen aus einer anderen Zeit der Luftfahrt stammen, zeigt sich beim nächsten Frequenz-

wechsel. Wiederum erbittet «GSW 3517» um eine Abkürzung nach rechts, aber die Dame von «Marrakesh Radar» ist unverständlich. Sie tönt wie aus einer grossen Höhle auf einem anderen Planeten... Die Piloten entscheiden, auf die Abkürzung zu verzichten und das SID gemäss Verfahren abzufliegen. Ihre Clearance reicht bis auf FL320. Ein auf derselben Frequenz sprechender Air-France-Pilot versucht, die Dame am Boden auf Französisch zu erreichen, doch sie verstehen einander so auch nicht. Je höher wir steigen, desto klarer ertönt die Frauenstimme durch den Äther. «Casablanca Radar» gibt dann «GSW 3517» auf die gewünschte Reiseflughöhe von FL380 frei.

Turbulenter Zürich-Anflug

Der weitere Flug verläuft in etwa über dasselbe Routing wie der Hinflug. Via Madrid und Toulouse geht es der Schweiz entgegen. Südwestlich von Genf muss «Eiger 3517» – hier versteht man das Rufzeichen wieder – auf FL340 sinken, es ist mittlerweile 19.09 Uhr. Die Ankunft in Zürich ist gemäss Flugplan für 20 Uhr geplant. Zwischen Genf und Bern wird auf FL130 abgesunken und da schlägt der Föhn wieder voll zu. Die HB-JOH wird arg durchgeschüttelt. Die Piloten erwarten, dass die Böen bis in den Endanflug anhalten werden und informieren entsprechend die Kabinenbesatzung.

First Officer Patrick Rehmann leistet harte Arbeit, liniert die A319 auf die Piste 14 auf und bringt die HB-JOH in den Endanflug. Das Schütteln hält nahezu bis zum Touch-down an. Um 19.50 Uhr setzt «Eiger 3517» auf. Die Landung war bei den aktuellen Windverhältnissen anspruchsvoll. Patrick Rehmann meisterte sie souverän.

Fünf Minuten später erreicht der Germania-A319 seinen Standplatz – fünf Minuten vor der geplanten Ankunftszeit. Die beiden Piloten danken sich gegenseitig für die gute Zusammenarbeit und freuen sich auf den verdienten Feierabend. Doch zuvor gibt es noch ein Debriefing mit der gesamten Crew im Operation Center 1. +



Kaum sind wir gestartet, kommt Leben in den Massira Airport in Agadir: ein Air Arabia A320 und zwei Condor-Flüge sind gelandet.



Auf dem Flug nach Zürich ist First Officer Patrick Rehmann «Flying Pilot». Beim Eindunkeln ist es noch ruhig, der Föhn schlägt erst über der Schweiz bis in den Endanflug zu.

Germania startet 2019 mit fünf Airbusen ab der Schweiz – neue Ziele



Per Mai 2019 stockt die 2014 gestartete Germania Flug AG ihre ab der Schweiz betriebene Flotte von vier auf fünf Flugzeuge auf. Es wird aber kein weiterer Airbus in der Schweiz registriert, der fünfte komme – wie schon der vierte – aus der Flotte der Germania Gruppe, teilte Verwaltungsrat **Urs A. Pelizzoni** (Bild) auf Anfrage mit. Beim vier-

ten Flugzeug handelt es sich um die A319 LZ-AOC der Germania-Tochter **Bulgarian Eagle**. Da liegt es nahe, dass der fünfte Flieger auch von dieser Airline kommt. Die in einer Mischbemalung fliegende LZ-AOC sollte im Sommer 2019 auch in vollen Germania-Farben fliegen.

Mit **Tirana** wird ab Ende Mai 2019 ein neues Reiseziel aufgenommen. Die Hauptstadt Albaniens wird donnerstags und sonntags nonstop ab Zürich angefliegen. Die zweite neue Destination 2019 ist **Calvi** auf Korsika, das ab dem 19. Mai sonntags angefliegen wird. Erstmals im Sommerflugplan befindet sich Funchal auf Madeira. Nach Mallorca wird neu elf Mal pro Woche geflogen und die Verbindungen nach Ibiza werden auf fünf Flüge pro Woche erhöht. Zudem wird das Flugprogramm nach Larnaca, Korfu und Sharm el-Sheikh um je einen zusätzlichen Flug pro Woche aufgestockt. Damit bietet Germania im Sommer 2019 ab Zürich insgesamt bis zu **50 wöchentliche Verbindungen** zu 20 Destinationen.

Dies bedeutet ein Wachstum um 16 Prozent gegenüber der Sommersaison 2018. Woher kommt dieses Wachstum? Dazu Urs A.

Pelizzoni: «In der mittlerweile vierten Saison haben sich sowohl unser Produkt als auch die Marke Germania in der Schweiz zu einer etablierten, beliebten und **verlässlichen Grösse am Reise-markt** entwickelt. Es freut uns sehr, dass wir bei Reiseveranstaltern, in Reisebüros aber auch im Einzelplatzverkauf mittlerweile eine so gute Position eingenommen haben.» Wie sich ihr Umsatz auf die einzelnen Absatzkanäle verteilt, gibt die Germania Flug AG aber nicht bekannt. Auch über die Anzahl der transportierten Passagiere schweigt sich die Fluggesellschaft leider aus.

Die Germania Flug AG – seit Ende August 2018 auch **IATA-Mitglied** – operiert ab Zürich mit zwei Airbus A319 mit je 150 Sitzplätzen sowie einem Airbus A321 mit 215 Sitzen. Aktuell werden **120 Mitarbeitende** – davon 90 Prozent aus Europa – beschäftigt. Zusammen mit der deutschen Germania Fluggesellschaft und Bulgarian Eagle betreibt Germania derzeit eine Flotte von **37 Flugzeugen**. Für deren Wartung ist die Germania Technik Brandenburg besorgt.

Welches Fazit zieht Urs A. Pelizzoni nach vier operationellen Jahren? «Wir haben auf die **richtige Strategie** und Vorgehensweise gesetzt, unser Wachstum entwickelt sich gut. Ohne das grosse Engagement unseres gesamten Teams bei Germania wäre eine so positive Geschäftsentwicklung sicherlich nicht möglich gewesen. Für uns ist die Entwicklung unseres Unternehmens natürlich auch mit einem hohen Mass an Verantwortung verbunden, um unseren Kunden auch weiterhin zuverlässigen Service und ein bestmögliches Produkt zu guten Konditionen bieten zu können.»

www.germania.ch

hjb