

Seit zehn Jahren besitzen Martin und Rosmarie Ebner Helvetic Airways

Himmlische Jubiläumsüberr



In enger Formation drehen die ERJ-190LR HB-JVO und die F/A-18C Hornet im Rahmen einer Luftpolizeiübung über dem Aletschgletscher vom Wallis her

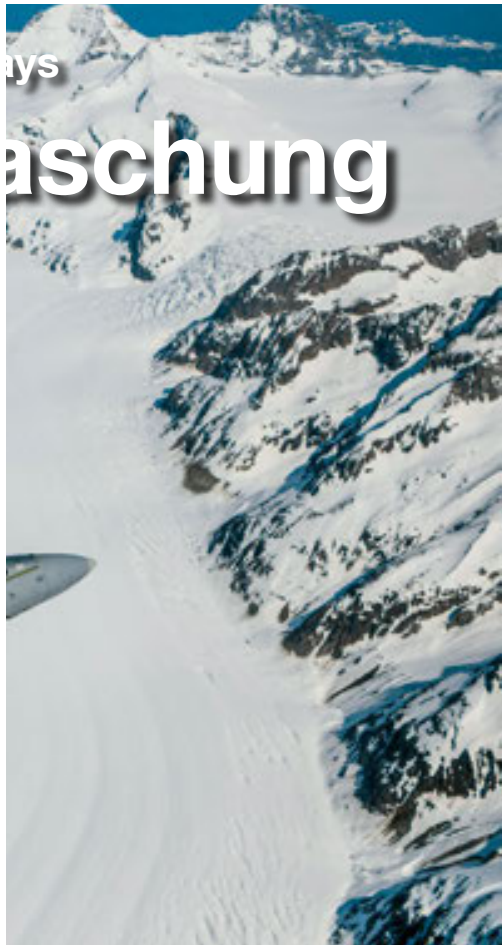
2006 haben Martin und Rosmarie Ebner mit ihrer Patinex AG die damals vor dem Aus zu 100 Prozent übernommen. Um dieses Ereignis – das mehr als nur ein Investment luden sie Partner und Freunde zu einem zweitägigen «Aus-Flug» nach Palma de Mallo es eine Luftpolizeiübung mit der Schweizer Luftwaffe.



Blick aus der Embraer auf die dicht daneben fliegende Hornet und den F-5F Tiger, in welchem auch der Luftwaffe-Fotograf sass.

Report von Hansjörg Bürgi

Rund 70 Personen flogen am 20. April mit einem Helvetic-Spezialcharter nach Palma de Mallorca. Kurz nach dem Start in Zürich liess Kommandant Markus Hummel die Fluggäste wissen, dass die Embraer 190 HB-JVO Teil einer Luftpolizeiübung der Schweizer Luftwaffe sei und sich ihr deshalb zwei Kampffjets nähern würden. Dies kaum gesagt, erblickten die Passagiere auf der linken Seite bereits die von Patrick «Dähli» Dähler gesteuerte F/A-18C J-5013 und den F-5F Tiger J-3203 mit Pilot Nils «Jamie» Hämmerli und Bordoperateur Andri Spinass auf dem zweiten Sitz. Während gut 30 Minuten begleiteten die beiden Kampffjets die Helvetic-Embraer über den Alpen.



Richtung Konkordiaplatz und Jungfrauoch ein.



Foto VBS

Eine Kurve der Formation vor dem Matterhorn durfte nicht fehlen. Neu arbeiten Helvetic und die Flugschule Horizon – die auch Rosmarie und Martin Ebner gehört – mit Sphair, der Aviatik-Nachwuchs-Plattform des Bundes, zusammen.

stehende Helvetic Airways AG : für die Ebners ist – zu feiern, rca ein. Als Überraschung gab



Foto Hansjörg Bürgi

Formationsfliegen gehört bei den Militärpiloten zur «Grundausbildung» und wird intensiv geübt, deshalb sind solche nahen Annäherungen an andere Flugzeuge für sie Routine.

Heute 450 Mitarbeitende

Helvetic Airways hat in den vergangenen zwei Jahren ihre Flotte auf 13 Flugzeuge nahezu verdoppelt und beschäftigt derzeit rund 450 Mitarbeitende. Mitte April waren dies 139 Personen im Cockpit (darunter zwölf Frauen), 206 Cabin Crew Mitglieder, 65 Angestellte in der Maintenance und 34 im Back Office. Derzeit werden weitere Piloten und Flight Attendants gesucht.

In den vergangenen zehn Jahren habe Helvetic Airways bewiesen, dass die von den Eigentümern definierte Strategie zum Erfolg geführt habe, betonte Helvetic-Finanzchef Tobias Pogorevc in Palma: Keine Fremdfinanzierung, die konsequente Einhaltung des Geschäfts-



Foto Hansjörg Bürgi

Seit zehn Jahren besitzen Rosmarie und Martin Ebner Helvetic Airways – und dieses Engagement bereitet ihnen viel Freude.

Martin Ebner: «Risikoadjustiert ist Helvetic sicher keine schlechte Investition»

In Palma stand Martin Ebner SkyNews.ch auch für ein kurzes Interview zur Verfügung. Ein längeres mit ihm ist bereits in der Ausgabe 06/2015 von SkyNews.ch erschienen.

Welches war für Sie das Highlight in den vergangenen zehn Jahren?

Das Highlight ist die Tatsache, dass es uns gelungen ist, ein Management-Team zu finden, das sich perfekt ergänzt und sehr ambitioniert ist. Helvetic ist eine meiner wenigen Firmen, bei denen ich das Management eher bremsen statt anstossen muss. Das ist für mich ein ganz schönes Erlebnis.

Ich habe das Gefühl, Helvetic Airways ist für Sie mehr als nur ein Investment, stimmt dieser Eindruck?

Ja, viel mehr sogar. Vielfach unterschätzt man generell, was ein Investment für mich bedeutet. Ich bin bei all meinen Investitionen sehr stark engagiert. Doch die Fliegerei ist einerseits sehr emotional, andererseits findet man Mitarbeiter, die nicht nur des Geldes wegen arbeiten, sondern auch mit viel Herzblut und Passion. Das ist sehr schön. Doch Herzblut alleine reicht nicht. Helvetic wurde zu Beginn nur mit viel Herzblut geführt, doch das genügte eben nicht. Heute haben wir eine gute Kombination von beidem.

Rein finanziell betrachtet, hätten Sie in den vergangenen zehn Jahren mit einem anderen Investment mehr verdienen können?

Da bin ich nicht so sicher. Man muss das Investment auch mit dem Risiko adjustieren. Von aussen betrachtet, ist das Airline-Business hoch riskant, doch unser Risiko hält sich in Grenzen. Unsere Tätigkeit bezeichne ich als «Lohnarbeit». Wir kennen unsere Marge ziemlich genau, und wenn wir stetig daran arbeiten, diese leicht zu verbessern, dann ist das Risiko eher klein. Also risikoadjustiert ist Helvetic Airways sicherlich keine schlechte Investition. Zudem werde ich vielmehr auf Helvetic angesprochen, als auf meine anderen Investitionen. Im Nachhinein hätte ich diese Investition nur schon deswegen tätigen müssen – es ist auch ein gutes Marketing-Tool für mich.

Apropos Marge, hilft Ihnen der Ölpreis dabei?

Ja, im Einzelfall. Aber im ganzen Wetlease-Bereich trägt unser Partner das Risiko, weil wir die Flugzeuge im ACMI (Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance) ohne Treibstoff verlesen. Der Ölpreis hilft uns dort, wo wir auf eigenes Risiko fliegen.

Helvetic ist die grösste schweizerisch finanzierte und sich in schweizerischem Besitz befindliche Airline, was ist das für ein Gefühl?

Einerseits ein schönes, aber auch ein komisches. Als Schweiz haben wir mit dem Swissair-Grounding eigentlich eine Art Niederlage erlitten. Es ist leider nicht gelungen, frühzeitig die Probleme

zu erkennen, andererseits ist dann die Rettung durch Schweizer Investoren nicht geglückt. Der Schweizer Markt ist vermutlich zu klein für eine nationale Fluggesellschaft. Aber eine gewisse Satisfaktion gibt es schon, die grösste Schweizer Airline zu sein.

Welche Pläne hegen Sie mit Helvetic für die nächsten zehn Jahre?

Einfach gesagt ist es die Kostenführerschaft. Wir müssen sicherstellen, dass wir billiger produzieren können, als die grossen Airlines. Solange wir dies tun, gibt es auch einen Markt für unser Produkt.

Neu fliegen Sie ja auch für Lufthansa, viermal pro Tag von München nach Zürich.

Ja, das ist nochmals ein riesiger Schritt für uns. Aber es zeigt, dass die grossen Airlines Overheads haben, welche wir so nicht kennen. Da müssen wir aber Vorsicht walten lassen, um die optimale Grösse für uns zu erkennen. Die maximale Grösse für uns haben wir noch nicht erreicht, aber irgendwann werden wir feststellen, dass wir mit denselben Problemen wie die «Grossen» konfrontiert werden. Und zurück zur Lufthansa: Auch bei Swiss sind wir mit nur einem Flieger gestartet... Im Ernst: Dieser Wetlease für vier tägliche Flüge von München nach Zürich ist auch eine grosse Anerkennung für uns. Wir haben es geschafft, in den vergangenen zehn Jahren eine Marke, einen Brand zu schaffen, der auch auf europäischer Ebene geschätzt wird. Im Segment der 100-Plätzer sind wir in der Schweiz die Nummer Eins und auch in Europa als Anbieter für Charterflüge in diesem Bereich sehr gut unterwegs.

Swiss hat im ersten Quartal 2016 weniger Passagiere als im Vorjahreszeitraum transportiert, ihr Yield ist zusammengebrochen, macht Ihnen das Sorgen?

Nein, das ist eigentlich unsere Chance. Swiss muss wahrscheinlich noch kostenbewusster werden, und wir können sicher den grossen Airlines helfen, ihre Kosten zu senken. Solange wir unseren guten Ruf behalten können, gehören wir sicher zu den Gewinnern dieser Entwicklung.

Was ging Ihnen durch den Kopf, als plötzlich die beiden Kampjets neben der Embraer auftauchten?

Ich wusste nichts davon, es war eine Riesenüberraschung. Auf der anderen Seite ist es auch eine gewisse Genugtuung, dass auch Helvetic Airways auf eidgenössischer Ebene erkannt worden ist. Manchmal hat es mich etwas komisch berührt, wenn die Schweizer Luftwaffe solche Übungen mit ausländischen Airlines durchgeführt hat und uns nicht wahrgenommen hat. Aber jetzt werden wir auch im Rahmen von Sphair als Partner der Eidgenossenschaft anerkannt, das ist für mich sehr wichtig. Und auch für Horzion ist das wichtig. *Interview Hansjörg Bürgi*

modells (Wetlease/ACMI, eigene Charter- und Linienflüge), den Fokus auf den Cash-Flow legen, mit starken Partnern zusammenarbeiten und die Synergien mit der Flugschule Horizon Swiss Flight Academy nutzen.

Neu für Lufthansa im Einsatz

Seit Sommerflugplanbeginn operiert Helvetic Airways die vier täglichen Lufthansa-Linienflüge von München nach Zürich im Rahmen

eines ACMI-Vertrages mit einer Embraer 190. Die vier Flüge aus Zürich werden von Swiss bestritten, damit ist der Flugverkehr zwischen Zürich und München fest in Schweizer Hand. www.helvetic.com