

Nach der Erweiterung der Flotte im vergangenen Jahr will die Schweizer Fluggesellschaft nun auch die Wartung in die eigenen Hände nehmen und zudem eine Business Class anbieten. Die neuen Strecken sind bisher unterschiedlich angelaufen, aber ansonsten fühlt sich Helvetic gut aufgestellt.



Fotos: Thomas Strässle

Helvetic baut aus

Martin Ebner lehnt sich entspannt zurück und lächelt. Er hat allen Grund dazu, ist doch Helvetic Airways, eine der Aktiven des Schweizer Finanziers, gut auf Kurs. «Das Investment hat sich eindeutig gelohnt. Wir sind auf allen Stufen schuldenfrei und erzielen jährlich fünf Millionen Franken Cashflow, was für eine reine Dienstleistungsgesellschaft eine sehr gute Leistung ist», sagt Ebner. Er schliesst nicht aus, dass zu den sechs Fokker 100, die Helvetic seit letztem Jahr betreibt, noch ein bis zwei Flugzeuge dazukommen. Ein Wechsel auf ein anderes Flugzeugmuster drängt sich für die Führungscrew des Schweizer Carriers derzeit nicht auf, weil die Fokker zuverlässig sind und genau die Kapazität bieten, welche die Fluggesellschaft benötigt. Zudem sind sie auf dem Gebrauchtmärkte noch in grosser Zahl vorhanden und günstig zu haben. Für das niederländische Produkt spricht gemäss Ebner auch, dass Lufthansa kürzlich mit Fokker einen Servicevertrag bis ins Jahr 2020 geschlossen hat. Man geht also davon aus, dass die im Lufthansa-Verband bei Contact Air und AUA fliegenden Fokker 70 und 100 noch eine Weile im Einsatz stehen werden. Andererseits verhehlt beispielsweise CEO Bruno Jans nicht, dass er den Mitsubishi Regional Jet, dessen Erstflug für nächstes Jahr geplant ist, für ein «sehr gutes Flugzeug» hält.

Wartungsbetrieb logischer Schritt

Die Fokker-Flotte will Helvetic nun auch selber warten. Weil die vor acht Jahren abgeschlossenen Unterhaltsverträge mit SR Technics Ende November auslaufen, hat die Fluglinie entschieden, einen eigenen Maintenance-Betrieb aufzubauen. Das Spektrum der Wartungsarbeiten reicht dabei von der Line-Maintenance bis zum 5000-Stunden-Check. Zu den Gründen für diesen Ausbauschritt äussert sich der Helvetic-Chef so: «Für uns ist das eine logische Entwicklung. Die volle interne Kontrolle über die Wartung unserer Flugzeuge ermöglicht uns eine höhere Flexibilität im Flugbetrieb.» Ein eigener Unterhaltsbetrieb mit schlankeren Prozessen erlaube es, eine Maschine bei Bedarf auch ab einer andern Basis als Zürich einzusetzen.

Mittlerweile ist der Start des eigenen JAR-145-Betriebs am Standort Bern-Belp, wo in der Sommerperiode eine Fokker 100 stationiert ist, bereits erfolgt, und zwar zeitgleich mit dem Erstflug einer Helvetic-Maschine am 16. April ins spanische Reus. Ab Winter 2011/12 wird der komplette Unterhalt der Flugzeuge dann in einem Hangar am Flughafen Zürich durchgeführt. Ab jenem Zeitpunkt werden in Bern nur noch Arbeiten im Rahmen der Line Maintenance und Trouble Rectification abgewickelt. Bis es so weit ist, kümmern sich die bisherigen Part-

ner AUA Bratislava, Fokker Aircraft Maintenance und Sabena Technics an ihrem Standort Dinard um die Fokker-Jets. Lackierarbeiten wird Helvetic dagegen weiterhin nicht selber ausführen, sondern wie bis anhin der in Norwich ansässigen Sprayavia anvertrauen. Auch die grossen Heavy Maintenance Visits werden wie bis anhin auswärts vergeben.

30 zusätzliche Arbeitsplätze

Der Aufbau des neuen Maintenance-Betriebs, der Helvetic Airways auf rund 1,5 Millionen Franken zu stehen kommt, bedeutet einen Anstieg des Mitarbeiterbestands um 30 Personen. In einem ersten Schritt werden Fachleute mit auswärtigen Lizenzen angestellt, wobei Holland und Grossbritannien offenbar die ergiebigsten Märkte für deren Rekrutierung sind. Mittelfristiges Ziel ist es indes, möglichst viele Mechaniker selber auszubilden. Sie sollen in erster Linie die Flugzeuge der eigenen Airline betreuen, zu einem späteren Zeitpunkt sind laut Bruno Jans auch Wartungsarbeiten für andere Fokker-100-Betreiber möglich.

Bern-Ziele unterschiedlich gebucht

Seit Inkrafttreten des Sommerflugplans Ende März bedient Helvetic nun auch das walisische Cardiff, und zwar viermal pro Woche. «Die dort angesiedelte Finanz-

branche ist stark am Wachsen, und auch Sportbegeisterte kommen in Wales auf ihre Rechnung», erklärt der Finanz- und Kommerzchef von Helvetic, Tobias Pogorevc. Cardiff bietet sich zudem als Alternative für das überlastete London-Heathrow an. Die Vorausbuchungen für die seit April ab Bern angebotenen Ziele (Brindisi und diverse Charterdestinationen) verlaufen laut Bruno Jans unterschiedlich: «Einige Char-

terziele sind sehr gut nachgefragt, andere weniger. Brindisi läuft noch nicht wunschgemäß, braucht aber wie alle neu eingeführten Strecken Zeit.» Dafür hat sich die im letzten Sommer aufgenommene Verbindung Zürich-Rostock schneller etabliert als geplant. Dort schreibe man bereits schwarze Zahlen, heisst es aus der Helvetic-Zentrale. Für die Erweiterung des Streckennetzes lautet die Devise grundsätzlich, dass nur Nischenziele in Frage kommen. Pogorevc: «Wir schauen uns derzeit fünf bis zehn Destinationen an, wobei diese eher nicht im Osten liegen, obwohl die dortigen Flughäfen wegen der in den kommenden Jahren stattfindenden sportlichen Grossereignisse (Fussball-EM 2012 in Polen und der Ukraine, Olympische Winterspiele 2014 in Sotschi, Anm. d. Red.) sehr aktiv sind.» Aufgrund der zahlreichen Flüge, die unter gemeinsamer Flugnummer mit Swiss durchgeführt werden (Bari, Cardiff, Rostock), hat Helvetic zudem eine eigene Business Class eingeführt, welche die üblichen Vorteile wie umbuchbare Flugtickets, schnelleres Einchecken, kostenlose Verpflegung an Bord und Loungezutritt bieten. Die



Wollen die Helvetic Airways Group voranbringen (v.l.n.r.): Silvio Dreier (CEO Horizon SFA), Bruno Jans (CEO Helvetic Airways), Tobias Pogorevc (Finanz- und Kommerzchef Helvetic Airways).

Helvetic im Jahr 2010	
IATA-Code	2L
Passagiere	550 000
Finanzielles Ergebnis	5 Mio. CHF Cashflow
Flotte	6 Fokker 100
Sitzladefaktor	ca. 60%
Mitarbeiter	150 (60 Piloten, davon 9 weiblich)

Abtrennung zur Economy Class erfolgt je nach Bedarf mit einem mobilen Vorhang. Die Sitze werden hingegen nicht verschoben, weil der Abstand zwischen zwei Reihen mit 84 Zentimetern schon bisher relativ hoch ist. Die Neuerung betrifft nur jene drei Fokker 100, die für auf dem eigenen Linien- und Charnetz eingesetzt werden. Jene drei, die im Wet-lease für Swiss unterwegs sind, verfügen schon über ein Geschäftsreiseabteil. **cp**

Thomas Strässle