



Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'007
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 30
Fläche: 179'786 mm²

Hans Jörg Hunziker, Schweizer Airline- und Leasingspezialist «Stärke liegt im Netzwerk»

Was macht Hans Jörg Hunziker heute? Diese Frage beantwortet der ehemalige Swissair-Kadernmann im Interview mit SkyNews.ch. Er hat die Schweizer Airline bis zum bitteren Ende begleitet und sich dann selbstständig gemacht. Heute ist er ein gefragter Spezialist, wenn es um das Leasing von Flugzeugen, Triebwerken oder um die Suche nach Top-Managern in der Luftfahrt geht. (Noch) kein Erfolg ist seinem Airtaxi-Projekt JetBird beschieden.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

I Weshalb wurde aus JetBird nichts?

Es war einfach der falsche Zeitpunkt. Einer der Hauptaktionäre aus dem arabischen Raum stieg während der Finanzkrise aus dem Projekt aus und konnte nicht in nützlicher Frist ersetzt werden. Dazu kam der Supergau aus den USA, als die Chefs der drei grossen Autohersteller mit ihren Privatjets von Detroit nach Washington flogen, um Subventionen abzuholen. Diese unüberlegte und in den Medien ausgeschlachtete Aktion hat der Business Aviation weltweit sehr geschadet. Auf der anderen Seite fehlten uns die Kunden, da unser Angebot insbesondere im Bankensektor auf grosses Interesse gestossen war. Die Banker durften aber nicht einmal mehr Business Class fliegen, geschweige denn einen Privatjet. Doch was feststeht: Wir haben ganz klar auf den richtigen Flugzeugtyp gesetzt. Mittlerweile hat sich gezeigt, dass die Phenom 100 von Embraer sämtliche versprochenen Leistungen nicht nur einhält, sondern sogar durchwegs übertrifft. Die Phenom 100 ist zum Benchmark in dieser Klasse geworden. Wir schliessen deshalb nicht aus, dass wir mit JetBird in zwei bis drei Jahren einen Neustart wagen könnten. Das Konzept stimmt. Ich wäre wieder dabei.

I Was macht Hans Jörg Hunziker heute?

Ich habe heute drei Standbeine: Mit meiner bereits 2002 gegründeten Firma Hunziker Lease & Finance (später: HLF Aviation) berate ich Air-

lines und bin als Broker tätig, um Flugzeuge zu vermitteln. Dank meinen guten Verbindungen in die Branche, weiss ich, wo sich allfällig gesuchte Flugzeuge befinden. Wichtig ist die Kenntnis, ob ein Flugzeug zu verkaufen oder verlesen ist, bevor es im Internet ausgeschrieben wird. Da schaue ich jeweils, dass ich als exklusiver Vertreter eines Flugzeugs auftreten kann. Zudem bin ich seit 2006 Verwaltungsrat in der Willis Lease Finance Corporation, einer an der Nasdaq kotierten kalifornischen Leasinggesellschaft, die sich auf Reservetriebwerke spezialisiert hat. Das ist eine sehr interessante Nische. Willis ist der grösste unabhängige Triebwerk-Vermieter. Im Portfolio findet man alle fünf grossen Triebwerkhersteller, momentan umfasst es rund 200 Triebwerke im Wert von mehr als einer Milliarde US-Dollar.

«Für eine Fluggesellschaft ist es günstiger, ein Triebwerk zu mieten, als es am Lager zu haben.»

I Wer mietet denn ein Reserve-Triebwerk?

Für eine Fluggesellschaft ist es günstiger, ein Triebwerk bei Bedarf zu mieten, als es am Lager zu haben. Fällt beispielsweise eine grosse, mehrmonatige Überholung eines Triebwerkes an, dann mietet die Fluggesellschaft eines, etwa bei Willis. Meistens bleibt dieses Ersatz-



Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'007
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 30
Fläche: 179'786 mm²

triebwerk dann auf dem Flugzeug, weil dies die günstigere Lösung ist. Dadurch dauert der Lease nicht nur einige Wochen, sondern ein paar Jahre. Im Weiteren offerieren die Triebwerkhersteller den Airlines oft ein Gratis-Triebwerk, um eine grössere Bestellung zu erhalten. Da die Fluggesellschaft dieses nicht sofort braucht, verkauft sie es an Willis und mietet es bei Bedarf wieder zurück. So kann die Airline einen schönen Buchgewinn erzielen.

I Und was ist nun das dritte Standbein?

Ganz neu bin ich in die Kaderrekrutierung und in den Executive Search in der Luftfahrt eingestiegen. Ich bin Partner bei der Firma Oprandi & Partner geworden, die bereits in Deutschland, Österreich und der Schweiz erfolgreich ist und nun nach Osteuropa und den Mittleren Osten expandieren will. Ziel ist es, ein starkes Kompetenzzentrum für die Luftfahrt-Industrie aufzubauen, für Fachleute, Piloten, Manager und Top-Manager. Alle diese Aufgaben erledige ich zusammen mit meinen Partnern und freien Mitarbeitern. Dabei ist mein über Jahre aufgebautes Netzwerk auch für dieses Standbein von grossem Nutzen.

I Wie hat die Finanzkrise das weltweite Flugzeug-Leasinggeschäft verändert?

Die Finanzkrise hat dafür gesorgt, dass in dieser Branche kein Stein auf dem anderen geblieben ist. Sowohl Gecas (GE Capital Aviation Services) als auch ILFC (International Lease Finance Corporation), die beiden grössten Leasinggesellschaften, wären Konkurs gegangen, wenn sie nicht der amerikanische Staat gerettet hätte. Die Muttergesellschaft von ILFC war ja der angeschlagene Versicherungskonzern AIG. Steven Hazy, Gründer und ehemaliger Chef von ILFC, hat nun die neue Firma Air Lease Corporation ALC ins Leben gerufen. Dank seinen guten Verbindungen hat er in kurzer Zeit von Banken und Eigenkapitalgebern die entsprechende finanzielle Unterstützung erhalten. Als zweiten Neuling gibt es die irische Firma Avolon, die auch relativ gut kapitalisiert ist, und nebst weiteren «new kids on the block» mischt neu auch Jackson Square Aviation aus San Francisco im

weltweiten Flugzeug-Vermietungsgeschäft mit. Damit ist das Feld etwas grösser geworden. Andererseits gab und gibt es diverse Fusionen, und seit Juli steht die RBS Aviation der Royal Bank of Scotland wieder zum Verkauf.

I Ist denn die Flotte der zu vermietenden Flugzeuge grösser geworden?

Nein, sie ist jetzt wieder etwa auf dem Stand vor der Krise. Doch aufgrund des breiteren Angebotes durch die neuen Leasingfirmen, erhalten die Fluggesellschaften bessere Konditionen, der Konkurrenzkampf spielt besser. Dabei spielen auch die tiefen Zinsen mit. Die Airlines sitzen im Moment am längeren Hebel und können so auf den Preis Einfluss nehmen. Eine willkommene Welle ins Leasinggeschäft haben auch die bereits über 1000 eingegangenen Bestellungen für den neuen A320neo gebracht. Der Anteil des reinen Operating Leasings, also jenes Leasings, bei dem das Flugzeug nach Auslaufen des Vertrages wieder zur Leasinggesellschaft zurückgekehrt, liegt zwischen 25 und 33 Prozent. Dieser Anteil könnte noch weiter ansteigen, weil die Airlines noch mehr Flexibilität wünschen. Wir bei Willis Lease haben im Gegensatz zu den Flugzeug-Leasing-Firmen 2008 und 2009 unsere besten Jahre verbucht. Viele Airlines haben sich die Überholung ihrer Triebwerke nicht mehr leisten können, so haben sie eben ein Triebwerk für ein halbes oder ganzes Jahr gemietet, um hohe Reparaturkosten auf später zu verschieben. Das Triebwerkleasing ist auch für die Banken sehr interessant, da der Wert eines Triebwerkes – und damit die Sicherheit für die Bank – nach einer Totalüberholung annähernd gleich hoch ist wie bei einem neuen. Das ist bei den Flugzeugen nicht der Fall.

I Im Bereich der 100- bis 200-plätzer gibt es einen Verdrängungskampf, welche Konzepte haben eine Chance?

Bombardier und Embraer haben mit ihren Konzepten bestimmt eine Chance, denn es sind etablierte Hersteller. Die C-Serie von Bombardier sorgte für einen Schockeffekt mit der Lufthansa-Bestellung, dann wurde es aber ru-



Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'007
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 30
Fläche: 179'786 mm²

hig. Jetzt scheint der neue Airliner dank neuen Orders wieder von Erfolgen gekrönt zu werden. Embraer hat noch nicht bekannt gegeben, ob auch sie ein neues Konzept für den 150-Plätzer-Markt anbieten will. Heute fliegt Embraer qualitätsmässig mindestens auf dem gleichen Level wie Airbus und Boeing, die können absolut mithalten. Bei all den anderen Herstellern lautet die Frage: Kommen Sie über das eigene Land hinaus? Ein Beispiel dafür, ist der russische Superjet 100. Wenn er EASA-zugelassen ist und eine Bestellung aus den USA eintrifft, dann dürfte er den Durchbruch schaffen. Willis Lease hat im Rahmen eines «Memorandum of Understanding» für einmal auch Flugzeuge bestellt: nämlich sechs Superjet fix und vier Optionen. Sukhoi hofft, dass Willis so mithelfen kann, den Superjet in den USA zu lancieren. Es ist ein sehr robustes Flugzeug, ohne irgendwelche revolutionäre Neuigkeiten, eher ein solides Arbeitspferd. Sukhoi wird also auch mit dem Preis die Konkurrenz unterbieten müssen. Willis erhofft sich durch dieses Engagement einen besseren Zugang in den russischen Markt.

« Es ist zu begrüssen,
dass das Duopol
von Airbus und Boeing an-
gegriffen wird.

I Ein grosses Fragezeichen machen viele beim After-Sales-Support?

Dessen ist sich der Hersteller bewusst, deshalb hat man ja den Kontakt mit Alenia in Italien und Safran für die Triebwerke in Frankreich gesucht, sowie neuerdings auch mit LTL Luft-hansa Technik Logistik für den Transport von Ersatzteilen. Ich mache ein Fragezeichen beim japanischen Mitsubishi Regionaljet. Japan ist unbestritten ein Hightech-Land, aber der von Mitsubishi angepeilte Markt ist heute bereits

ausreichend abgedeckt. Die Chinesen dagegen drängen mit ihrem Comac 919 in das Segment des Airbus A320 und der Boeing 737. Das ist sehr interessant. Die Frage stellt sich allerdings auch da, ob die C919 aus China herauskommt? Doch der chinesische Markt ist so gross, dass dieser zuerst einmal gesättigt werden muss. Bis dahin wird sich zeigen, ob die C919 ein zuverlässiges Flugzeug für den internationalen Markt ist. Zudem ist es zu begrüssen, dass das Duopol von Airbus und Boeing angegriffen wird. Ich denke, dass Boeing und Airbus sich vermehrt auf das Segment von über 150 Sitzen konzentrieren werden.

I Was passiert mit dem 737-Nachfolger?

Im Moment hat Airbus mit dem A320neo eindeutig die Nase vorn und konnte in den ersten sechs Monaten einen beeindruckenden Bestellungseingang vorweisen. Eine 737neo schien lange Zeit nicht möglich, da die neuen Triebwerke für die bestehende 737 zu gross sind. Die American-Airlines-Bestellung und ein zu erwartender erheblicher Marktanteilsverlust scheint nun aber bei Boeing zu einer Neubeurteilung geführt zu haben. Ob ein 737neo allerdings das Gelbe vom Ei sein wird, wage ich zu bezweifeln, denn die technischen Voraussetzungen dazu sind ganz klar weniger ideal als beim Airbus. Ein neu entwickeltes Flugzeug in diesem Segment ist in dieser Dekade somit weder von Boeing noch von Airbus zu erwarten. Dies dürfte die Phantasie der Brasilianer, Russen und Chinesen anregen!

I Was ist von den neuen Triebwerken, wie beispielsweise dem Geared Turbo Fan (GTF) oder dem Leap-x, zu halten?

Der GTF ist wirklich eine Revolution. Beim Leap-x dagegen kann man von einer Evolution



Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'007
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 30
Fläche: 179'786 mm²

Dr. Hans Jörg Hunziker

1950 geboren, wuchs Hans Jörg Hunziker in Aarau auf. Nach der Matura an der Kantonsschule Aarau studierte er an der Universität Zürich Betriebswirtschaft. Die Fliegerei interessierte ihn seit jeher. Ein halbes Jahr vor seinem Lizentiat suchte die Swissair einen Controller. Er bewarb sich und erhielt die Stelle mit 24 Jahren auf Anhieb. Das Studium schloss er anschliessend ab, und fünf Jahre nach seinem Eintritt bei Swissair erlangte er die Doktorwürde mit der Dissertation «Strategische Planung im Luftverkehr». Seine Swissair-Laufbahn führte ihn durch die Swissair Beteiligungen AG (Swissôtel, Gate Gourmet, Nuance). 1996 wurde er CFO der SAirServices AG (SRTechnics, Swissport, Atraxis, Avireal) und 1998 führte er als CEO die Flightlease AG, die SAirGroup-Tochter, welche unter anderem Flugzeuge an die Swissair verleaste. Damals war Hans Jörg Hunziker für eine Bilanzsumme von vier Milliarden US-Dollar verantwortlich und stolz auf seine schwarzen Zahlen. Nach dem Swissair-Ende half er Mario Corti noch bis Mitte 2002 bei den Auflösungsarbeiten. Bis zum Verkauf der SRTechnics an 3i war er deren Verwaltungsratspräsident. 2002 gründete er seine eigene Firma Hunziker Lease & Finance und wirkte fortan als selbstständiger Berater und Broker. 2006 erfolgte die Gründung von JetBird, wo Hans Jörg Hunziker als Verwaltungsrat und Projektleiter mitwirkte. 2008 zog er mit der HLF Aviation in den Balsberg nach Kloten.

Hans Jörg Hunziker ist verheiratet, Vater eines 18-jährigen Sohnes und einer 16-jährigen Tochter. Arbeit und Freizeit sind bei ihm ein Leben lang einher gegangen. Als Ausgleich zur Arbeit fährt er Ski, jeden Winter in Zermatt, und betreibt regelmässig Walking und Krafttraining. Zudem fasziniert ihn die Astronomie und Weltraumtechnologie enorm, insbesondere die unvorstellbare Grösse und Komplexität des Universums. Und er liest viel und gerne, im Moment gerade das neueste Buch von Martin Suter. Hans Jörg Hunziker wohnt in unmittelbarer Flughafennähe, in Niederhasli. Im Militär war er Oberstleutnant, zuletzt im Stab eines Rettungsregimentes. www.hlf.ch

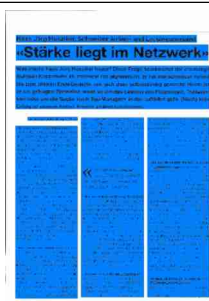
ZUR PERSON

sprechen, da das bestehende Triebwerk einfach durch die Verwendung von neuen Materialien weiter optimiert wird. Der GTF dagegen kann den Bypass Ratio dank der Übersetzung auf 12:1 erhöhen, heute ist es 6:1. Das kommt einer Verdoppelung gleich, bringt eine massive Treibstoff- und Lärmeinsparung, und die Testflüge lassen auf sehr gute Resultate schliessen. Zudem werden auch die Unterhaltskosten sinken, da das GTF-Triebwerk über viel weniger Teile als bisherige Motoren verfügt. Deshalb bin ich eher ein Verfechter der GTF-Technik. Bei Willis wird man auf beide Triebwerke setzen, diese werden aber erst nach etwa fünf Jahren für das Leasing interessant. Deshalb schauen

wir der gegenwärtigen Entwicklung eher gelassen zu.

Wie sollen die vielen Fachleute, welche das weltweite Wachstum des Luftverkehrs braucht, gefunden werden?

Die Luftfahrt-Fachleute sind mobiler als jene anderer Branchen. Ich denke, dass sich diese Mobilität in Zukunft noch verstärken muss. Im Klartext gesprochen: Wenn ein Pilot oder ein anderer Fachspezialist in seinem Heimatland keine Arbeit findet, dann muss er für ein paar Jahre in ein Land gehen, wo Arbeitskräfte fehlen, zum Beispiel in die VAE, Indonesien, China... oder, oh Wunder, in die Schweiz! Zudem nimmt die Markttransparenz dank des In-



Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'007
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 30
Fläche: 179'786 mm²

ternets stark zu, man kann sich relativ schnell und einfach informieren, wo Jobs offen sind. Das Negative der Branche ist der «Schweinezyklus». In schlechten Zeiten werden Flugschulen geschlossen, in guten Zeiten, wenige Jahre später, fehlen dann die Piloten. Unabhängig von den regionalen Schwankungen und des erwähnten Schweinezyklus, denke ich, dass die Luftfahrt auch weiterhin ein sehr attraktiver Sektor bleiben wird. Zwar sind die Löhne nicht mehr so gut wie auch schon, und dem fliegerischen Nachwuchs werden leider viele Steine in den Weg gelegt. Die Freiheit der Lüfte ist nicht mehr, was sie einmal war. Es braucht nach wie vor das aviatische Fieber, das einen packen muss. In der Schweiz haben wir mit Sphair eine gute Plattform, um fliegerischen Nachwuchs zu gewinnen. Von den rund 1000 jungen Damen und Herren, die sich jedes Jahr für einen Job in der Fliegerei interessieren, schaffen naturgemäß nur wenige den Schritt zum Piloten, aber man müsste alle anderen bei der Stange halten, und ihnen andere Berufslaufbahnen in der Luftfahrt schmackhaft machen.

« Es wäre 66-mal billiger
gewesen die Swissair
zu retten, als die UBS.

I Bald ist es zehn Jahre her, als die Swissair am Boden war. Welche Gefühle kommen da auf?

Im Sommer 2001 war Mario Corti am Ruder der Swissair. Er motivierte die zunehmend verunsicherte Crew, man befinde sich zwar auf einem schmalen Grat, aber man schaffe es. Dieser Optimismus war damals richtig am Platz und notwendig. Die Swissair war im Sommer 2001 nahe am Eisberg, aber noch nicht drin. Meiner Meinung nach hätte in dieser Phase die Politik mehr zuhören und kooperieren sollen. Insbesondere in den Wochen nach dem 11. September, als wir wirklich nur noch Zentimeter vom Eisberg entfernt waren. Die Politik hätte so handeln müssen, wie sie es Jahre später bei der UBS getan hat. Es wäre 66-mal billiger gewesen die Swissair zu retten, als die UBS.

I Hat man vom Swissair-Grounding gelernt?

Ja, ich glaube schon. Vielleicht wäre die Krise um die UBS nicht so gut verlaufen, wenn man die Erfahrungen aus dem Swissair-Grounding nicht gehabt hätte. Persönlich habe ich das Ganze so gut es geht verarbeitet, aber eine Narbe wird wohl für immer bleiben. Das steckt man nicht einfach so weg. Und ich bin zu 100 Prozent überzeugt, dass es nicht so weit hätte kommen müssen. Man hätte das Grounding verhindern können. Auf der anderen Seite überkommt mich ein sehr positives Gefühl, wenn ich heute sehe, wie sich die Swiss International Air Lines entwickelt. Sie ist zwar leider etwas zu billig an die Lufthansa verkauft worden, aber zum Glück gibt es diese Kooperation von Lufthansa und Swiss, denn es ist eine Win-win-Situation für beide Partner.

I Würde es Swiss heute ohne Lufthansa noch geben?

Das ist fraglich. Wenn, dann sicherlich sehr viel kleiner und nicht so erfolgreich wie heute. Die Swiss profitiert natürlich sehr vom riesigen, weltweiten Verkaufsnetz der Lufthansa und von Synergien auf der Kostenseite. Lufthansa liess ihr die Freiheit, sich zu einer kleinen, aber feinen Edel-Boutique innerhalb des Lufthansa-Konzerns zu entwickeln: Auf Langstrecken erinnert sie wieder sehr an die ehemalige Swissair-Qualität. Die Lufthansa auf der anderen Seite profitiert von der hohen Arbeitsmoral und dem exzellenten Fachwissen der Swiss-Mitarbeitenden, die aufgrund ihrer Erfahrungen der letzten Jahre besser dastehen als jene der Lufthansa.

I Ist es ein Problem, dass der Gewinn der Swiss nach Deutschland abfließt?

Nein, damit habe ich kein Problem. Als Schweizer ist einem ja erlaubt, Lufthansa-Aktien zu erwerben. Es gibt andere so genannte Schweizer Unternehmen (Nestle oder Novartis), bei denen man auch nicht genau weiss, wie viele Aktien effektiv in Schweizer Besitz sind. Es ist sehr gut, dass der Standort der Swiss in der Schweiz ist und, dass Lufthansa



Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'007
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 30
Fläche: 179'786 mm²

sie als eigenständige Airline arbeiten lässt. Die gesamte Wertschöpfung der Swiss bleibt ja in der Schweiz, und das ist für mich der entscheidende Punkt. Zudem existieren alle die ehemaligen Swissair-Tochtergesellschaften noch: Ich denke an SRTechnics, Gate Gourmet, Swissport, Nuance, Swissôtel, Cargologic... All dies sind weltweit erfolgreiche Firmen, zwar mit neuen Eigentümerkonstellationen, aber mit fundiertem Schweizer Know-how. Das Qualitätsimage hat sich halten können. Das lässt die Wehmut über das Grounding etwas schwinden.

« Es wäre ein Schildbürgerstreich, die Piste in Dübendorf nicht mehr weiter zu benutzen.

! Was ist von einer zivil-militärischen Nutzung von Dübendorf zu halten?

Das ist das einzig Richtige. Ich bin hundertprozentig davon überzeugt, dass die Zukunft des Flugplatzes Dübendorf in einer zivil-militärischen Misch-Nutzung liegt. Schaut man sich im Ausland um, so verfügt jede grössere Stadt über einen Haupt- und einen sekundären Flughafen: In Paris ist es Le Bourget, in London Biggin Hill und andere, in Rom Ciampino, in Milano Linate und Bergamo, in Frankfurt Egelsbach und in München Oberpfaffenhofen. Es wäre ein Schildbürgerstreich ersten Grades, die Piste in Dübendorf nicht mehr weiter zu benutzen. Einerseits kann man Kapazität für Klotten schaffen, andererseits eben eine Entflechtung des Verkehrs erzielen. Zudem bin ich auch aus militär-strategischer Sicht überzeugt, dass es im bevölkerungsreichen Raum Zürich/Ostschweiz einen Militärflugplatz braucht.

! Wie geht es der Stiftung Luftbild Schweiz, die ja in Dübendorf ansässig ist?

Seit rund fünf Jahren präsidiere ich diese Stiftung für das ehemalige Swissair Fotoarchiv. Sie wurde bereits 1997 gegründet. Zum Glück konnten die über 300'000 Fotos und Luftbilder

vor dem Grounding gerettet werden. Diese Aufnahmen sind von höchstem historischen Wert, darunter befinden sich auch solche von Walter Mittelholzer, so von seinem Afrika-Flug, dann viele Landschaftsaufnahmen aus der ganzen Schweiz, mit denen man die Entwicklung des Mittellands bis hin zu den Gletschern verfolgen kann. Es ist eigentlich eine Art «Google Earth» der letzten 100 Jahre. Auf der Suche nach einem Partner sind wir nun auf die Bibliothek der Eidgenössischen Technischen Hochschule ETH gestossen. Bis 2013 wird die ETH alle Bilder doppelt abspeichern, einerseits auf Mikrofilm, andererseits auch digitalisieren. Damit sollten die Bilder für mehrere 100 Jahre zugänglich und nutzbar sein. Auch physisch wird das ganze Archiv nach und nach in die Räume der ETH verlegt werden. Ausserordentlich hilfreich ist dabei eine etwa 20-köpfige hochkarätige Pensionierten-Gruppe der Swissair, die mit ihrem leider aussterbenden Fachwissen dafür sorgt, dass die Bilder aus der Frühzeit der Fliegerei richtig angeschrieben und inventarisiert werden. Finanziell sind wir auf Spender und Gönner angewiesen.

! Und die Zukunft des Flughafens Zürich?

Die Stimmberechtigten des Kantons Zürich sind im Allgemeinen als sehr vernünftig bekannt und können den nachhaltigen volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens richtig einschätzen. Die Abstimmung Ende November ist völlig «match-entscheidend» für die Zukunft des Flughafens. Ich denke, der Flughafen selbst, und insbesondere die Swiss, müssen sich nun vermehrt dafür einsetzen, damit ein doppeltes Nein erreicht werden kann. Es ist noch viel Aufklärungsarbeit erforderlich. Ich hoffe, dass sich all die Pro-Flughafen-Zürich-Organisationen koordinieren und ihre Kräfte vereinen. Die Exportnation Schweiz ist auf einen gut funktionierenden Flughafen Zürich zwingend angewiesen, und zwar nicht nur für die Passagiere, sondern insbesondere auch für die Fracht. Der Flughafen Zürich wächst derzeit im internationalen Vergleich unterdurchschnittlich, es braucht aber eine gewisse Mindestgrösse, um das heutige, gute Angebot aufrechterhalten zu



Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'007
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 30
Fläche: 179'786 mm²

können. Sowohl Ökonomen wie auch Ökologen wollen grosse Flugzeuge, dazu braucht es aber einen Flughafen, der es erlaubt, dieselben auch füllen zu können.

I Und der Luftfahrtstandort Schweiz?

Direkte Nonstopverbindungen, so wie sie heute von Swiss angeboten werden, sind extrem wichtig für die schweizerischen Exportfirmen wie auch für international tätige Firmen, die ihre Hauptsitze in die Schweiz verlegen. Wie man am Beispiel von «Google Zurich» sieht, geht es dabei nicht nur um Holding-Sitze mit und ohne Personal, sondern auch um höchstwertige Forschungs- und Entwicklungszentren, deren international rekrutierten Arbeitskräfte auf einen zuverlässig und effizient funktionierenden Luftverkehr angewiesen sind. Etwas Sorgen bereiten mir die sehr stark wachsenden Mega-Drehscheiben am Golf, wie Dubai, Abu

Dhabi oder Doha. Die dortigen Airlines saugen mit sehr attraktiven Preisen viel Verkehr via ihre Hubs aus Europa ab. Das ist vielen Schweizern nicht bewusst. Gemäss der neuesten Studie über die Wertschöpfung der Schweizer Luftfahrt zeigt sich, dass alleine durch die Fliegerei 30 Milliarden Franken pro Jahr erwirtschaftet werden. Das ist nicht nichts. Und diese Wertschöpfungskette muss gepflegt werden, sonst wird sie nach Asien abgesaugt.

I Gibt es einen unvergesslichen Flug?

Das prägendste Flugerlebnis ist wohl mein erster Soloflug als Flugschüler in den USA. Ich spüre heute noch die kleine Schweissperle auf meiner Stirne, als ich nach etwa zehn Minuten Flug die Piper Archer wieder sicher auf den Boden gebracht hatte. Das Gefühl war einfach überwältigend. ☺

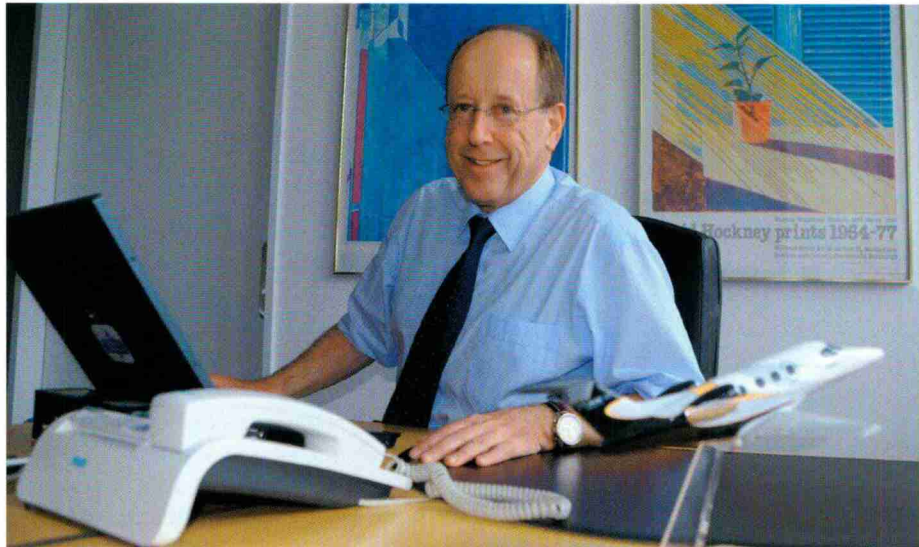


Foto hjb

Hans Jörg Hunziker ist neu auch in der Kaderpersonal-Vermittlung tätig: «Wenn ein Pilot oder ein anderer Fachspezialist in seinem Heimatland keine Arbeit findet, dann muss er für ein paar Jahre in ein Land gehen, wo Arbeitskräfte fehlen.»



Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'007
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 30
Fläche: 179'786 mm²

STICHWORTE

Balsberg

Meine berufliche Heimat, in der ich auch heute wieder wirken kann. Ich habe keine negativen Gefühle, wie andere, die nie wieder einen Schritt in den Balsberg wagen würden. Es ist alles neu renoviert. Es gibt jetzt viele KMUs dort, die Infrastruktur ist hervorragend und die Nähe zum Flughafen optimal.

Aerosuisse

Eine nützliche und notwendige Interessenvertretung für eine sehr wichtige, aber nicht durchwegs geliebte Branche. Die Aerosuisse hat einen sehr guten Draht zum Parlament, auch dank ihres Präsidenten Paul Kurrus. Viele betrachten Luftverkehr nach wie vor nicht als öffentlichen Verkehr, da ist noch Aufklärungsarbeit notwendig.

Tiger-Ersatz

Es liegt alles auf dem Tisch, und es sind keine Technologiesprünge zu erwarten. Deshalb sollte man jetzt vorwärts machen und entscheiden, denn abgesehen von attraktiven Gegengeschäften, wären die Offerten bei den derzeitigen Dollar- und Eurokursen rund 25 Prozent billiger!

EASA

Das europäische Gegenstück zur FAA ist grundsätzlich zu begrüßen. Einerseits weil dadurch ganz Europa (inklusive Schweiz) einheitlich abgedeckt wird, andererseits weil es gegenüber den USA gewisse spezifische europäische Besonderheiten (Topographie oder Wetter) gibt, welche die EASA besser berücksichtigen kann. Wenn es die EASA mit der Zeit noch schafft, ihre «Neurose», immer besser (sprich: immer strenger) als die FAA sein zu wollen, abzulegen, dann haben wir hier optimale Rahmenbedingungen zur Verfügung.