

Balair, Belair, Air Berlin

Für Aussenstehende mögen die Bilder, die sich am Flughafen Zürich bieten, nicht immer einfach zu deuten sein. Da operieren Air Berlin Flugzeuge mit schweizerischen, österreichischen und deutschen Registrierungen. Die Rufzeichen «Balair», «Air Berlin» und «Niki» lassen sich ebenfalls nicht ohne weiteres zuordnen. Zudem sieht man öfters eine A330. Ganz so komplex ist es natürlich nicht, aber etwas Geschichte als Erinnerung kann nicht schaden.

*Text: Markus Trachsler und
Arne von Schneidemesser, Belpers-Vorstand*

Um die Jahrtausendwende kaufte Philippe Bruggisser als Präsident der SAir-Group-Konzernleitung infolge der stipulierten Hunter-Strategie einige Airlines und Beteiligungen. Die Absicht dahinter war die Vormacht der Swissair, der sogenannten «flying bank», zu stärken. Die Balair betrieb schon damals das Chartergeschäft der Swissair. Im Zuge dieser Expansion profitierte auch sie.

European Leisure Group

Im Jahr 2000 wurde die European Leisure Group, bestehend aus den fünf Gesellschaften Balair, LTU, Volare, Sobelair und Air Europe Italy gegründet. Das Ziel war eine Bündelung der (Charter-)Kräfte. So war es etwa für Swissair Cargo plötzlich möglich, Fracht an exotische Destinationen zu liefern. Ausserdem plante man die Crews produktiver einzusetzen, da die Charter-Destinationen aus der Schweiz typischerweise nur ein bis zwei Mal pro Woche angefliegen wurden.

Schöne Wochen-Layovers oder die beliebten drei «Striche» (drei freie Tage an der Destination) hatten für das Management keine Priorität. Darum waren vor allem in die Karibik sogenannte «mixed rotations» vorgesehen. Konkret stellte man sich zum Beispiel vor, eine Balair-Crew mit der Balair-Maschine von Zürich nach Punta Cana fliegen zu lassen. Am nächsten Tag hätte dieselbe Crew dann die LTU-Maschine von Punta Cana nach Düsseldorf geflogen (ähnlich dem Wien-Shuttle-Konzept bei AUA). Die LTU-Crew hätte dafür die Balair-Maschine nach Zürich zurück gebracht.

Allerdings war die Balair damals noch mit dem Airbus 310 «Yellow Wings» unterwegs. Die Partner in der Leisure Group hingegen flogen mit der Boeing 767. Deshalb entschied man sich bei Balair das Typenmuster zu

wechsellern. Dank Goldgräberstimmung («Wann kaufen wir BA? Oder doch zuerst Lufthansa?») erwarb man gleich zwei neue B-767, obwohl eigentlich bekannt war, dass der reine Tour-Operator-Markt in der Schweiz nur gut eine Maschine füllte.

Als Antwort auf die starke Verandelung von Kuoni mit Edelweiss Air hatte Klaus Niederer, CEO Hotelplan Schweiz – und damit grösster Kunde der Balair – im gleichen Zeitraum die Vision einer eigenen Airline. Er bestellte deshalb zwei Boeing 757 in Form eines zehnjährigen Leasings bei IFLC in Kalifornien. Balair betrieb die Flugzeuge dann im Auftrag von Hotelplan.

Swissair oder Balair?

Zusammen mit den zwei B-767 ergab diese Bestellung einen sprunghaften Bedarf an Piloten. Eigentlich sah das Konzernpilotenmodell vor, dass die Swissair die Piloten für die Balair stellte. Man konnte sich als junger First Officer dazu entscheiden, so lange als Charterpilot zu fliegen, bis einen die Senioritätsnummer ins Upgrading bei der Swissair zurückrief. Je nach Dienstalter resultierte das in etwa fünf bis zehn Dienstjahren bei der Balair. Das bedeutete einerseits zwar ein etwas angepasstes Salär, Charter Duty Times, sowie einen Sitz in der Business Class als Ersatz für den Crewbunk. Andererseits beinhaltete es aber auch die Aussicht auf ein früheres Upgrading innerhalb der Balair.

Von den 13 geforderten First Officers konnte die Swissair aufgrund des eigenen Wachstums allerdings nur sieben entbehren. So kamen sechs First Officer und zwei Kapitäne als «Direct Entries» dazu.

Grounding

Beim Grounding vom 2. Oktober 2001 sah die Situation für die Balair wie folgt aus: Die beiden B-767 waren durch die Swissair von der eigenen Flight Lease geleast und somit Teil der Konkursmasse, während Hotelplan plötzlich zwei B-757 besass, aber keine eigenen Piloten hatte. Die Zeit drängte.

Zuerst rechnete man bei Hotelplan mit einem Bedarf von ungefähr 24 Piloten. In einer Zeit, in der es noch keine Buchungen über das Internet gab, hatte das Reisebüro aber nach wie vor Verbindlichkeiten auf der Langstrecke. Um sich die Langstreckenoption auch weiterhin zu erhalten, plante man in der Folge deshalb mit 34 Piloten.

Interessanterweise hatte damals niemand an ein Grounding der Swissair gedacht, wohl aber an eines der Balair. So gab es im Balair-GAV eine Regelung für die Rückkehr zur Swissair, natürlich gemäss der Senioritätsliste, weshalb zuerst die



Balair Airbus 310.

«alten Hasen» zur Swissair/Swiss zurück kehren mussten. Die Jüngeren hingegen konnten wählen, ob sie bleiben oder zur neu gegründeten Belair wechseln wollten. Senioritätstechnisch dürfte dies ein einzigartiges Kapitel gewesen sein. Übrigens wechselte nur ein einziger Kollege zur Swissair/Swiss, denn die allgemeine Lage und die Erfolgsaussichten für die Swiss waren im Oktober 2001 alles andere als rosig.

Gründung der Belair

Mit der Gründung der Belair am 16. Oktober 2001 konnten knapp 140 Stellen für Bodenangestellte, Flight Attendants und Piloten gerettet werden. Die Belair ist juristisch explizit ebenso wenig eine Nachfolgefirma der Balair, wie die Swiss eine Nachfolgefirma der Swissair ist. Um finanziell nicht belangt werden zu können, gab es diesbezüglich intensive Abklärungen seitens Hotelplan – sonst hätte es selbstredend keine Rettung gegeben. Um keinesfalls mehr an die Balair zu erinnern, wurden etwa alle Trolleys und Schubladen neu beschriftet. Das «a» am Rumpf wurde in einer Nacht-und-Nebel-Aktion mit einem «e» überklebt. Alles in allem hatte man nur vier Wochen Zeit zur Verfügung.

Die Geprellten ihrerseits wussten sich ebenfalls zu helfen, als von einem Tag auf den anderen dieselbe «HB-IO» mit leicht verändertem Look am Horizont auftauchte. Wir Piloten mussten deshalb nebst der Bankgarantie von Hotelplan auch Bargeld mitführen. Die entsprechenden Kuverts in Tranchen zu 20 000, 30 000 oder 50 000 Franken wurden vor den Flügen jeweils beim Dispatch abgeholt. Dieses Verfahren kam auch schon in der Übergangsphase im Oktober zur Anwendung. Wenn



Belair Boeing 767.

das Flugzeug auf Aussenstationen im Turnaround ohne Crew abgestellt war, wurde das Geld in der abschliessbaren Pistolenbox versteckt.

Zurück auf die Langstrecke

Im Mai 2002 konnte die Belair endlich wieder eine B-767 von der Air Europe übernehmen. Allerdings gab es Probleme mit der sofortigen ETOPS-Zulassung über 180 Minuten. Die für die Wartung zuständige LTU hatte in der Zwischenzeit auf Airbus umgestellt. Unsere B-767 hatte deshalb anfänglich nur die ETOPS-Zulassung über 120 Minuten. Speziell für den Flug nach Cancun hätte dies enorme Mehrkosten bedeutet. Darum setzten wir die B-767 zuerst nur in Europa ein. Im September 2002 konnten wir dann endlich auch wieder in die Ferne fliegen.

Einstieg von Air Berlin

Mit dem Internet kam das klassische Tour-Operator-Geschäft immer mehr unter Druck. Easy Jet expandierte als direkter Konkurrent ab 2004 auch in Basel. Die Margen nahmen ab, das Flugrisiko blieb unverändert hoch. Unter diesen Vorzeichen wurde die Belair im Jahr 2007 an die Air Berlin verkauft. Diese befand sich damals auf einem enormen Wachstumskurs. Sie hatte sich eben die LTU einverleibt, und kurz nach unserer Übernahme visierte sie schon die Condor an. Dieses Geschäft scheiterte allerdings am deutschen Bundeskartellamt.

Ende 2009 fand der letzte Boeing-Flug von Belair statt. Seither essen wir nicht mehr mit einem Logbuch auf den Knien. Es folgte eine Zusammenführung mit der bis dahin parallel existierenden Air Berlin Switzerland, auf deren Entwicklung wir in der folgenden Ausgabe der «Rundschau» eingehen wollen.

Air Berlin Group heute

Wie bereits angedeutet, ist unsere heutige Operation durch den Zusammenschluss diverser Verbundairlines innerhalb der Air Berlin Group geprägt. In Deutschland zählt die Luftfahrtgesellschaft Walter (LGW) dazu. Diese fliegt mit Bombardier Dash 8-Q400 und kommt auf kürzeren Regionalstrecken mit geringerem Passagieraufkommen zum Einsatz. Zusätzlich fliegen Germania und Tuifly mit einer festen Anzahl B-737-700 und B-737-800 im «wet lease» und in den Farben der Air Berlin.

Belpers

Im Jahre 2002 als Verein gegründet, besteht die Belpers bis heute als aktive Interessensvertretung der Piloten der Belair. Seit der Zusammenführung im Jahre 2009 wurden die Piloten der Air Berlin Switzerland und eine erhebliche Anzahl Neuzugänge sukzessive für die Mitgliedschaft gewonnen. Mittlerweile zählen wir 99 Mitglieder (davon sieben Passive). Gemessen an der Zahl der aktiven Mitglieder erreichen wir aktuell einen Organisationsgrad von 96 Prozent.

Der Vereinsvorstand besteht derzeit aus sechs Mitgliedern. Diese repräsentieren eine ideale Mischung aus Kapitänen und First Officers. Auch kommen diese von der Belair, der Air Berlin Switzerland und von den Neuzugängen und sind sowohl in Zürich wie auch in Basel stationiert.

Die Autoren dieses Beitrags sind Mitglieder des Vorstands. Vizepräsident Markus Trachsler ist Kapitän, kam bereits als First Officer von der Swissair zur Balair und stammt somit aus der ursprünglichen Besetzung der Belair. Präsident Arne von Schneidmesser ist First Officer und erst Anfang 2010 nach der Zusammenführung in den Dienst der Belair getreten.



Air Berlin A320.

Von und nach Österreich betreibt Niki A319, A320, A321 und Embraer 190.

Air Berlin selber operiert zurzeit mit B-737-700, B-737-800, A319, A320, A321 und A330. Letztere kommt sowohl auf der Langstrecke als auch innerhalb Europas zum Einsatz und verstärkt an den Wochenenden unsere Verbindung ab Zürich in das Air Berlin Drehkreuz Palma de Mallorca.

Flugzeugverschiebungen

Daneben betreibt Air Berlin zurzeit noch einige A319 mit österreichischer Registrierung. Diese sollten ursprünglich in das AOC der Niki überstellt werden,

Foto-Impressionen der ehemaligen Balair



Die ersten von Balair operierten Flugzeuge, waren zwei Vickers Viking (1957 bis 1963).



Balair operierte vier Fokker F27, wovon drei hauptsächlich für die Swissair von Bern betrieben wurden.



Balair setzte von 1968 bis 1971 auch eine Convair Coronado CV990 ein.



Balair benutzte eine DC-10 für ihre Langstreckenoperation. Zum Teil wurden auch B-747 der Swissair für diese Charter-Flüge eingesetzt.

verblieben aber letzten Endes auf Druck der deutschen Pilotenvertretungen bei der Air Berlin.

Zusätzlich fliegen diesen Sommer drei Embraer 190 in Niki-Bemalung bei der LGW in Deutschland. Eigentlich sollte die gesamte Embraer-Flotte zur LGW verlagert werden. Niki nimmt diese Flugzeuge nun zum Winter aus ähnlichen Gründen zurück in ihr AOC.

Belair im Auftrage der Air Berlin

In der Schweiz betreiben wir heute sechs A320 und zwei A319. Eine A320 ist in Basel stationiert, der Rest fliegt ab Zürich. Auf Flügen ab der Schweiz verwenden wir das Rufzeichen «Belair» (BHP) zusammen mit dem «4T»-Designator nur noch auf denjenigen Strecken, die aus der EU herausführen. Innerhalb der EU kommt das Rufzeichen «Air Berlin» (BER) mit dem «AB»-Designator zum Einsatz.

Eine Ausnahme stellen die Niki-Flüge dar. Diese werden unter dem Rufzeichen «Fly Niki» (oder einfach «Niki») und dem «HG»-Designator abgehandelt. In der Schweiz betrifft dies hauptsächlich die Verbindung nach Wien. Dank einer Ausnahmeregelung wird in diesem Sommer auch die Verbindung von Zürich nach Fuerteventura von der Niki unter ihrem eigenen Rufzeichen geflogen.

Da grundsätzlich alle Verbundairlines der Air Berlin Group in der Schweiz eingesetzt werden können, ist das Rufzeichen allein kein Hinweis mehr auf den ausführenden Operator. Eines ist jedoch sicher, bis zum heutigen Tage sitzen in schweizerisch registrierten Flugzeugen ausschliesslich Piloten der Belair. ●