

Sich vom Island-Virus anstecken lassen

Feuer und Eis, Wasser und Wind – kaum ein Land der Erde ist so stark von der Natur geprägt wie Island. Ein Kurztrip vermittelt Neulingen einen Eindruck von der Insel im Nordatlantik.

Von Hans-Ruedi Rügsegger

Der Himmel meint es gut: Für einen Augenblick regnet es nicht, und zaghaft bahnen sich Sonnenstrahlen einen Weg durch die Wolken. In waserdichte Jacken gehüllt – der nächste Regen kommt bestimmt – eine Mütze auf dem Kopf und Handschuhe gegen klamme Finger, lassen Touristen den Blick über die weite Ebene gleiten. Tief hängende Wolken, Nebelfetzen und vom Boden aufsteigender Dampf verleihen der Szenerie etwas Mystisches.

Island, das ist Natur in ihrer urchältesten Form: Wind und Wasser, Eis und Feuer – Vulkanismus überall. Über die Jahrhunderte haben die Isländer mit ihren Vulkanen leben gelernt, sprechen fast zärtlich von ihnen. «Wir haben schon lange keinen richtigen Vulkanausbruch mehr zustande gebracht», sagt Arthur Björgvin Bollason, Journalist, Schriftsteller und PR-Verantwortlicher bei Icelandair in Deutschland. Und Rikke Pedersen, die Leiterin des Nordic Volcanological Center in Reykjavik, sagt: «Die Hekla ist längst überfällig. Es sieht aber nicht danach aus, dass sie bereit ist.» Zum letzten Mal ist der aktivste isländische Vulkan im Jahr 2000 ausgebrochen. Für die «Verspätung» verantwortlich ist möglicherweise der zurzeit wohl berühmteste isländische Vulkan mit dem für viele unaussprechlichen Namen Eyjafjallajökull. Der mit einem Eispanzer bedeckte Vulkan brach im Frühling 2010 aus und legte den Flugverkehr über Nord- und Mitteleuropa für mehrere Tage lahm. «Es war cool, so etwas mitzuerleben», schwärmt die Vulkanologin heute noch.

Gut möglich, dass Pedersen und Bollason nicht mehr lange auf einen Vulkanausbruch warten müssen – der Vulkan Bárðarbunga im Zentrum von Island zeigt erhöhte Aktivität.

Tourismus ist Nummer eins

Was 2010 die Vulkanologen freute, Airlines und Flugpassagiere ärgerte, war ein Segen für Island. «Der Ausbruch kam zur richtigen Zeit – während der Wirtschaftskrise», sagt Rikke Pedersen. Denn der Eyjafjallajökull wurde zur grossen Attraktion, lockte zahlreiche Touristen ins krisengeschüttelte Island. Und dieser Boom hält an, auch wenn sich der Eyjafjallajökull längst wieder ruhig verhält und sich oft diskret mit einer Kappe bedeckt. «Mittlerweile hat der Tourismus den Fischfang als Islands wichtigsten Devisenbringer abgelöst», sagt Gudmundur Oskarsson, Marketingdirektor von Icelandair. Im vergangenen Jahr besuchten über 780 000 ausländische Touristen die Insel im Nordatlantik. Tendenz steigend.

Längst sind es nicht mehr ausschliesslich Abenteurer, die – mit viel Zeit im Gepäck – nach Island reisen. Von der Hauptstadt Reykjavik aus lässt sich in wenigen Tagen einen ersten Eindruck der Insel gewinnen.

Geysire und Heldensagen

«Nirgends sind wir Isländer internationaler als bei diesem Loch da hinten», sagt Arthur Bollason, als der Bus auf den Parkplatz beim Besucherzentrum einbiegt. Mit «diesem Loch» meint er den Geysir, nach dem alle Springquellen der Welt benannt sind. «Hier muss jeder gewesen sein, der Island besucht.» So erstaunt es nicht: Zwischen dampfenden Wasserlöchern schlendern Touristen und warten beim Strokkur, dem zuverlässigsten aller Geysire auf den «magischen» Augenblick. Alle sechs bis sieben Minuten spritzt der Geysir sein Wasser 25 Meter hoch in den



Zeigt sich ganz kurz den Besuchern: der Eyjafjallajökull, der 2010 den Flugbetrieb über dem Nordatlantik lahmgelegt hat (oben). Ein wahrer Touristenmagnet: Strokkur, der aktivste der Geysire (rechts). Architektonisches Highlight in Reykjavik: das Kultur- und Kongresszentrum Harpa (Mitte). Island, das Land der Wasserfälle – im Bild der Skógafoss (unten links). Was den Isländern ihren Hot-Pot, ist den Touristen die Blaue Lagune (unten).

Bilder Hans-Ruedi Rügsegger und Blue Lagoon

Himmel und lässt Kameraverschlüsse klicken.

Der wohl geschichtsträchtigste Ort Islands ist Thingvellir. Hier, wo imposante Felsspalten und Risse sichtbar machen, wie die europäische und die nordamerikanische tektonische Platte auseinanderdriften, hielten die von Norwegen eingewanderten Wikinger um 930 ihre gesetzgebende Versammlung ab, wurden während Jahrhunderten Gesetze beschlossen und Menschen gerichtet. Und hier besiegelten die Isländer am 17. Juni 1944 ihre Unabhängigkeit von Dänemark. Während sich Touristen – den einen Fuss in «Europa», den andern in «Amerika» – ablichten lassen, zitiert Arthur Bollason den wohl bekanntesten isländischen Autor Halldór Laxness: «Beim Anblick der verhexten Landschaft fühlt ein Isländer das tausendjährige Echo seiner Geschichte fast körperlich; für ihn spiegelt sich hier die Heldensaga wider mit ihrer Mi-

schung aus Schicksalsglaube und Wirklichkeitssinn.»

Wirklich zugetragen hat sich die Geschichte, die Arthur Bollason auf der Fahrt zum Gullfoss, einem der bekanntesten Wasserfälle Islands, erzählt. Anfang des letzten Jahrhunderts wollte eine englische Gesellschaft den Wasserfall kaufen, um einen Staudamm zur Elektrizitätsgewinnung zu bauen. «Ich verkaufe meinen Freund nicht», soll der Bauer Tomas Tomasson gesagt haben. Dass aber heute noch Wassermassen in die Schlucht stürzen und Touristen verzücken, ist dem unermüdeten Kampf seiner Tochter Sigríður Tómasdóttir zu verdanken. Heute gehört der Gullfoss dem isländischen Staat und steht unter Naturschutz.

Nach all den Sehenswürdigkeiten lockt trotz wolkenverhangenem Himmel und kühlen zehn Grad ein Bad – im über 37 Grad warmen Wasser der Blauen Lagune. Sich im grau-blauen

Wasser treiben zu lassen, sich Kiesel-erde ins Gesicht zu schmieren und ein kühles Bier zu geniessen, ist das i-Tüpfelchen eines erlebnisreichen Tages. Die Blaue Lagune – knapp 50 Kilometer von Reykjavik entfernt – ist ein «Abfallprodukt» des geothermischen Kraftwerks in der Nähe

Architektonisches Highlight

Zwei Drittel der Isländer, und 200 000 Menschen, wohnen in der Hauptstadt Reykjavik und Umgebung. Anders als in vielen anderen nordischen Städten pulsiert das Leben – Kneipen, Bars, Musiklokale und Restaurants laden zum Ausgehen ein. Einen Kontrapunkt zur Ausgehmeile mit provinziellem Charme setzt Reykjaviks gläsernes Prunkstück – das Kultur- und Kongresszentrum Harpa am Hafen. In den wirtschaftlichen Boom-Jahren war der Bau des Kultur- und Kongresszentrums in Angriff genommen worden, dann gingen

die Investoren beim Crash Konkurs. Abreissen, die Bauruine als Mahnmal stehen lassen oder fertig bauen? Der isländische Staat und die Stadt Reykjavik entschieden sich für Letzteres und haben die Harpa mit Steuergeldern fertig gebaut. Zum Glück: Die Einheimischen lieben ihr Kulturzentrum. Ob im grossen Konzertsaal das Sinfonieorchester Rachmaninoff spielt oder eine Rockgruppe einheizt – es bleibt kaum ein Platz frei.

Stopover in Island

Zweimal pro Woche fliegt Icelandair von Zürich aus direkt nach Keflavik, dem internationalen Flughafen von Reykjavik. Die Airline forciert seit der Wirtschaftskrise Linienflüge von Europa nach Nordamerika – mit Stop in Reykjavik. Marketingdirektor Gudmundur Oskarsson propagiert ein Stopover auf Island – ohne Aufpreis. Eine Gelegenheit, sich vom Island-Virus anstecken zu lassen.

Ritt auf dem Pulverfass



«Hekla ist überfällig» Rikke Pedersen von der Uni Island.

Friedlich Hekla verhält sich seit 2000 ruhig.

Fotos: AFP, Dukas, ZVG

GUT ZU WISSEN

Vulkane sind ein gutes Geschäft

Vulkane sind ein gutes Geschäft für Island. «Der Ausbruch von Eyjafjallajökull brachte Geld in die Kassen, mitten in der Finanzkrise», konstatiert die Vulkanforscherin Rikke Pedersen. Die feuerspeienden Berge sind erstklassige Touristenattraktionen – 2010 pilgerten Tausende ins Land und bestaunten die Lavamassen und Aschewolken aus der Nähe. Der Bauer Olafur Eggertsson, Besitzer der Farm Thorvaldseyri direkt unter dem Eyjafjallajökull, verkauft in seinem Privatmuseum kleine Portionen Vulkanasche in Ikea-Gläschen für umgerechnet 9 Franken pro Stück. Auch wenn Hekla ausbricht, rechnet Island mit Vulkan-Tourismus. Zwar nicht schon am ersten Tag, die Vorwarnzeit beträgt bestenfalls eineinhalb Stunden. Das reicht für die Evakuierung bedrohter Landstriche, aber nicht für die Anreise aus Europa. Doch Vulkanausbrüche dauern meist mehrere Wochen.

WANN IST ES SOWEIT? ➔ Heute vor vier Jahren war der erste ruhige Tag nach dem Ausbruch des Vulkans Eyjafjallajökull. Seither wartet Island auf eine nächste Eruption.

christian.maurer
@ringier.ch

Wer erinnert sich noch an den Eyjafjallajökull? Genau, dieser isländische Vulkan, der mit seinem Ausbruch 2010 den Flugverkehr über ganz Europa lahmgelegt hat.

Seither ist es ruhig auf Island. Keiner der zahllosen

Vulkane auf dem Inselstaat im Nordatlantik hat sich an der Oberfläche mehr bemerkbar gemacht.

Doch Island ist und bleibt ein Pulverfass. Was der feuerspeiende Berg mit dem unaussprechlichen Namen zwischen dem 20. März und dem 25. Mai 2010 angeordnet hat, kann jederzeit

wieder passieren. Die Wahrscheinlichkeit dafür steigt sogar von Tag zu Tag.

«Ein Ausbruch steht bevor», ist Rikke Pedersen überzeugt. Sie ist Leiterin des Vulkanologischen Instituts an der Universität von Island in Reykjavik.

Allerdings kann auch sie nicht vorhersagen, welcher Vulkan als nächster dran sein wird – trotz modernster Messmethoden mit GPS-Sendern und Modellen, welche die kleinsten Erdbebewegungen bis kilometerweit in die Tiefen des Erdinneren registrieren.

«Vulkane sind so unberechenbar wie Politiker», meint die Forscherin lachend. «Jahrelang erzählen sie uns das Gleiche, und plötzlich dann das Gegenteil davon.» Bei den Vulkanen heisst das: Sie rumoren über Jahrzehnte vor sich hin und brechen in einigemmassen regelmässigen Abständen aus – und plötzlich

sind alle Voraussetzungen für einen Ausbruch gegeben, und der Vulkan bricht trotzdem nicht aus.

Zwei solcher Vulkane hält Pedersen für akut eruptionsfähig: Hekla und Katla. Beide liegen in unmittelbarer Nähe des Eyjafjallajökull an der Südküste des Landes und gehören zu den drei grössten und aktivsten Vulkanen Islands.

«Katla ist bereit. Wir wissen, dass er ausbrechen wird, nur nicht wann. Hekla ist sogar überfällig», erklärt Pedersen bei einem Besuch von *Blick am Abend*.

Etwa alle zehn Jahre ist Hekla bisher ausgebrochen und hat regelmässig grosse Verwüstungen angerichtet. Zuletzt im Jahr 2000 – also vor 14 Jahren. Die überdurchschnittlich lange Ruhepause ist gefährlich, denn je länger sie dauert, desto heftiger wird der nächste Ausbruch sein, erklärt die Vulkanologin.

«Vulkane sind so unberechenbar wie Politiker»



Legte den Flugverkehr lahm Eyjafjallajökull in Aktion.

Ob allerdings ein neuerlicher Grosseausbruch ebenso weitreichende Auswirkungen haben wird wie jener vor vier Jahren, lässt Pedersen offen. «Das hängt davon ab, ob wieder so feine Asche entsteht und ob die Winde sie in Richtung Europa tragen.»

Sicher ist, dass jeder Vulkanausbruch heftige Folgen für die Länder hat. Lava und Asche bedecken die Felder der Bauern, abgeschmolzene Gletscherteile überfluten sie. Und vor allem: Je feiner die Asche, desto gefährlicher für die Gesundheit. Die Mikropartikel werden noch Jahre nach einem Ausbruch immer wieder in die Luft gewirbelt – und wenn sie sich in den Lungen festsetzen, haben sie eine ähnliche Wirkung wie Asbest: Sie können tödliche Lungenkrankheiten auslösen.

Zum Schluss: Frau Pedersen, welcher Vulkan kommt nun als nächster? «Ich tippe auf Hekla, aber das ist auch nur eine Vermutung.» ●

Neue Horizonte entdecken

Island erlebt zurzeit einen unvergleichlichen Tourismus-Boom. Für Piloten ist diese Destination besonders interessant, denn es gibt herrliche Landschaften zu überfliegen. Doch das Fliegen in diesem nordischen Land erfordert auch eine gute Vorbereitung. Die Witterungsbedingungen sind rau und können sich schnell verschlechtern.

Text: Martin Rudaz

In Island hat der Tourismus in jüngster Zeit die Fischerei als Haupteinnahmequelle überholt. Das Land ist dank einem Ausbau des Hotelgewerbes, aber auch durch das im Mai 2011 eingeweihte Konzert- und Kongresszentrum «Harpa» – ein vielfach ausgezeichnetes Meisterwerk zeitgenössischer Architektur – zu einer bevorzugten Destination geworden. Neben dem internationalen Flughafen von Keflavik auf einem fünfzig Kilometer von der Hauptstadt entfernten ehemaligen NATO-Stützpunkt verfügt Reykjavik auch über einen eigenen Flughafen, über den Linienflüge im Inland und nach Grönland abgewickelt werden. Diese Destinationen werden von Air Iceland angefliegen, einer Tochtergesellschaft von Icelandair, die über eine gemischte Flotte von Fokker 50 und Dash-8-200 verfügt. Weitere inländische Flugziele werden von Eagle Air bedient oder von Mýflug, die auch medizinische Flüge unternimmt. Die Reykjaviker Plattform ist auch die Basis für die Freizeitluftfahrt, Flugschulen und Helikopterfirmen. Zudem wird der Flughafen häufig von der Geschäftsluftfahrt frequentiert, sei es als eigentliches Reiseziel oder für eine Zwischenlandung auf Transatlantikflügen. Als Ergänzung zu dieser Infrastruktur betreibt Icelandair das Vier-Sterne-Hotel Reykjavik Nature direkt am Flughafen in der Nähe ihres Verwaltungssitzes.



Oben: Neben dem internationalen Flughafen von Keflavik verfügt Reykjavik auch über einen eigenen Flughafen, über den Linienflüge im Inland und nach Grönland abgewickelt werden. Grosses Bild: Icelandair verfügt über eine Flotte von 21 Boeing 757. Ab Zürich und Genf gibt es jetzt je zweimal wöchentlich eine Verbindung nach Reykjavik.

→ Vulkan Eyjafjallajökull

Während der Vulkan Eyjafjallajökull 2010 den europäischen Luftverkehr lahmlegte, bescherte er den lokalen Luftfahrtunternehmen schöne Zeiten. Abgesehen von den Wissenschaftlern und Fernsteams, die per Helikopter zum Ort des Geschehens anreisten, löste der Vulkan auch einen wahrhaften Tourismus-Boom aus. Die für die feinen Partikel in den Auswürfen des Vulkans weniger anfälligen Leichtflugzeuge mit ihren Kolbenmotoren waren bei den Touristen sehr gefragt. Kristofer Thompson, ein aus England stammender Pilot und Fluginstructor bei Flugskóli Íslands, führte zur Zeit des Vulkanausbruchs zahlreiche Touristenflüge durch: «Der Vulkan wurde gelegentlich von bis zu sechs Maschinen gleichzeitig überflogen, was ständig ein hohes Mass an Aufmerksamkeit erforderte.» Der regionale Flugverkehr mit Turboprop-Maschinen war vom Vulkanausbruch kaum betroffen, während Europa sozusagen gelähmt war. Dies lässt sich dadurch erklären, dass die feinen Partikel sehr hoch geschleudert wurden, nämlich auf bis zu 4300 Meter, aber auch durch die Richtung der Winde, die nach Süd-/Südwest (Jetstream) wehten und damit die meisten Luftfahrtstandorte des Landes verschonten. Icelandair gelang eine Meisterleistung, indem sie ihre operative Basis in wenigen Stunden von Keflavik nach Glasgow verlegte und damit die einzige Fluggesellschaft war, die 80 Prozent ihres Betriebs während des Vulkanausbruchs aufrechterhalten konnte.



Oben: Kristofer Thompson, Pilot und Fluginstructor bei Flugskóli Íslands, hat beim Vulkanausbruch 2010 zahlreiche Flüge durchgeführt. Unten: Davíð Þór Skúlason, Instruktor bei Flugskóli Ísland, betont, dass das Fliegen in Island durchaus eine Herausforderung ist.



Anspruchsvolles Fliegen

Aufgrund seiner geografischen Besonderheiten ist Island sehr eng mit der Luftfahrt verbunden. Hier sind grosse Entfernungen zu überwinden, und die verschiedenen, oft isolierten Orte müssen schnell erreichbar sein, was auf dem Luftweg möglich ist. So verfügt das Land über ein weit gespanntes Netz von rund vierzig Fluggeländen vier internationalen Flughäfen, neun inländischen Plattformen, aber auch von kleinen Flugplätzen oder einfachen Notlandeplätzen wie etwa eine Piste aus Vulkangestein, die «für den Fall der Fälle» sorgfältig unterhalten wird. Im isländischen Luftfahrtregister sind 366 Maschinen eingetragen, in der Luftfahrt sind 9200 Menschen beschäftigt, und ihr Beitrag zum BIP liegt bei 6,6 Prozent.

Touristen finden zahlreiche Angebote, um die faszinierende Landschaft Islands aus der Luft zu geniessen, sei es an Bord von Sportflugzeugen oder von Drehflüglern. Wer eine PPL besitzt, hat die Möglichkeit, vor Ort eine Maschine zu mieten. Bei Flugskóli Ísland gibt es vorher eine Flugstunde in Begleitung eines Instructors. «In Island können sich die Wetterverhältnisse in wenigen Minuten ändern – mit Niederschlägen und heftigen Winden mit Geschwindigkeiten von bis zu 30 Knoten. Eine gute Vorbereitung ist unverzichtbar», unterstreicht Davíð Þór Skúlason, Fluginstructor in der Schule am Flughafen von Keflavik. Er rät von bestimmten Flugplätzen ab, beispielsweise dem auf den Westmännerinseln – kurze Pisten, die ins Meer hinausragen und von Winden gepeitscht werden – oder dem von Isafjordur, der von Bergen umgeben ist und wo der Landeanflug ausgesprochen schwierig ist. Eine besonders interessante Destination für Freunde der Luftfahrt ist Akureyri, wo sich das isländische Luftfahrtmuseum befindet, das die flugtüchtige DC 3 TP NPK unterhält.



→ Icelandair in Zürich und Genf

Seit dem Frühjahr dieses Jahres hat Icelandair ihr Angebot für Schweizer Kunden ausgebaut. Auf der Linie Zürich-Keflavik stehen den Passagieren wöchentlich (bis Mitte Oktober) zwei Verbindungen zur Verfügung. Ab Genf gibt es bis zum 23. September eine Direktverbindung nach Keflavik mit zwei Flügen pro Woche. Für Guðmundur Óskarsson, den Marketing-Direktor von Icelandair, entspricht die Ausweitung des Angebots für die schweizerische Kundschaft der gestiegenen Nachfrage. Die Flüge aus der Schweiz schaffen auch eine attraktive Plattform für Flüge nach Nordamerika. Die isländische Gesellschaft, deren Betriebsstandort auf halber Strecke zwischen Europa und dem amerikanischen Kontinent liegt, operiert nach einem sehr effizienten Konzept: Europa wird vormittags angefliegen und nachdem die Flugzeuge abends zurück sind, starten sie in Richtung Nordamerika. Dadurch ist eine intensive Auslastung der Flotte möglich, die 2013 rund 2,3 Millionen Passagiere beförderte. Wenngleich die 21 Boeing 757 der Icelandair von Boeing nicht mehr produziert werden, wurden sie ständig modernisiert, sei es durch die Installation eines zeitgemässen Inflight-Entertainment-Systems und WLAN oder aber durch Winglets, durch die sich beträchtliche Treibstoffeinsparungen und damit grössere Reichweiten erzielen lassen. Die Maschinen dürften noch bis 2025 fliegen. Icelandair hat 16 Boeing 737 MAX-8 und -9 bestellt, die zwischen 2018 und 2021 in die Flotte aufgenommen werden sollen.

À la découverte de nouveaux horizons

L'Islande connaît actuellement un boom touristique sans précédent. Pour les pilotes, cette destination se révèle très intéressante, tant sont magnifiques les paysages à survoler. Mais piloter dans ce pays nordique nécessite une bonne préparation. Les conditions météorologiques sont rudes et peuvent se péjorer très rapidement.

Texte: Martin Rudaz

En Islande, le tourisme a récemment dépassé la pêche en tant que première source de revenu. Depuis peu, grâce au renforcement de l'offre hôtelière, mais aussi de l'inauguration, en mai 2011, d'un nouveau centre de concert et de congrès, le «Harpa», chef-d'œuvre d'architecture contemporaine, le pays est également devenu une destination privilégiée pour la clientèle d'affaires et les voyages incitatifs, destinés à stimuler la motivation de collaborateurs. Ces clients trouvent en Islande, outre l'exotisme d'une destination hors du commun, toute l'infrastructure nécessaire. Hormis l'aéroport international de Keflavik, situé sur une ancienne base de l'OTAN à une cinquantaine de kilomètres de la capitale, Reykjavik dispose de son propre aéroport. C'est de là que sont opérées les lignes intérieures et à destination du Groenland, qui sont assurées par Air Iceland; cette filiale d'Icelandair dispose d'une flotte mixte de Fokker 50 et Dash-8-200. D'autres destinations intérieures sont assurées par Eagle Air ou encore Mýflug, qui assure également les vols médicaux. Cette plateforme abrite également l'aviation de loisir, des écoles d'aviation, des sociétés d'hélicoptères et constitue aussi un aéroport activement fréquenté par l'aviation d'affaires, que ce soit en tant que destination, ou comme stopover pour les vols transatlantiques. Pour compléter cette infrastructure, Icelandair exploite l'hôtel quatre étoiles Hotel Reykjavik Natura directement sur l'aéroport, à proximité immédiate de son siège administratif.

→ Volcan Eyjafjallajökull

Si, en 2010, le volcan Eyjafjallajökull a paralysé le trafic aérien européen, il a par contre fait les beaux jours des sociétés d'aviation locales. Ainsi, outre les scientifiques et équipes de télévisions, dépêchés sur place par hélicoptère, le volcan a également été à l'origine d'un véritable boom touristique. Moins sensible aux particules fines contenues dans les déjections volcaniques, les avions légers à moteurs à pistons ont été très sollicités par les touristes. Kristofer Thompson, pilote islandais d'origine anglaise, instructeur chez Flugskóli Íslands, a assuré de nombreux vols touristiques au moment de l'éruption: «Il y avait jusqu'à six avions qui survolaient le volcan simultanément et cela a nécessité une attention de tous les instants». Quant au trafic régional, assuré par des appareils à turboprop, il n'a été que très peu affecté par l'éruption volcanique. Le trafic aérien à proximité de l'éruption a été maintenu parce que les particules fines ont été crachées à haute altitude, à plus de 4300 mètres et parce que les vents soufflaient en direction sud, sud-est (Jetstream), épargnant ainsi la plupart des places d'aviation du pays, qui sont restées ouvertes. De son côté, Icelandair a réussi un tour de force, rapatriant une partie de ses vols sur Akureyri, Trondheim et Glasgow, puis déplaçant sa base opérationnelle de Keflavik à Glasgow en l'espace de quelques heures. Ainsi, elle fut l'une des seules compagnies aériennes à maintenir quatre-vingts pourcents de son activité durant l'éruption.



En haut: outre l'aéroport international de Keflavik, Reykjavik dispose également d'un aéroport, d'où sont assurées les lignes intérieures et à destination du Groenland.
En bas: Icelandair dispose d'une flotte de 21 Boeing 757. Zurich et Genève sont désormais reliées à Reykjavik à raison de deux liaisons hebdomadaires.



En haut: Kristofer Thompson, pilote et instructeur chez Flugskóli Íslands, a effectué de nombreux vols lors de l'éruption de 2010.
En bas: Davíð Þór Skúlason, instructeur chez Flugskóli Ísland, souligne le caractère exigeant du pilotage en Islande.

Pilotage exigeant

Du fait de ses spécificités géographiques, l'Islande est un pays intimement lié à l'aviation. Les distances y sont importantes et les différentes localités, souvent isolées, doivent pouvoir être reliées de manière rapide, par la voie des airs. Ainsi, le pays dispose d'un vaste réseau d'une quarantaine de terrains d'aviation, quatre aéroports internationaux, mais aussi de petits aérodromes, voire de simples terrains de secours, telle une piste en pierre volcanique, soigneusement entretenue «au cas où». Pas moins de 366 appareils sont inscrits au registre aéronautique islandais. L'aviation génère 9200 emplois et contribue au PIB à hauteur de 6,6%. Pour qui a été confronté à la beauté saisissante des paysages islandais, les découvrir par la voie des airs est particulièrement tentant et nombreuses sont les offres proposées aux touristes, que ce soit à bord d'avions légers ou de voilures tourmantes. Pour qui dispose d'une PPL, il est possible de louer sur place un appareil. Ainsi, chez Flugskóli Íslands, cette possibilité est assortie d'un vol préalable d'une heure en compagnie d'un instructeur. «En Islande, les conditions météorologiques peuvent se dégrader en quelques minutes, avec des précipitations et des vents violents jusqu'à 30 nœuds. Une bonne préparation est dès lors indispensable», souligne Davíð Þór Skúlason, instructeur de vol dans cette école implantée sur l'aéroport de Keflavik. Pour sa part, il n'hésite pas à déconseiller certains aérodromes, tels que les îles Vestmannaeyjar, pistes courtes, surplombant la mer et balayées par les vents ou encore Isafjordur, entouré de montagne et dont l'approche est particulièrement exigeante. Quant à l'ATC islandais, il communique en anglais et en islandais, ce qui peut surprendre. Une destination intéressante pour les passionnés d'aviation est Akureyri, où se trouve le Musée islandais de l'aviation, qui maintient le DC-3 TF-NPK en état de vol. <

→ Icelandair à Zurich et Genève

Depuis le printemps de cette année, Icelandair a renforcé son offre à destination de la clientèle suisse. Ainsi, la ligne Zurich-Keflavik, inaugurée en 2013, passe désormais à deux liaisons par semaine et ce, jusqu'à la mi-octobre. De son côté, Genève dispose jusqu'au 23 septembre d'une liaison directe avec Keflavik, à raison de deux liaisons hebdomadaires, les mardi et samedi. Pour Guðmundur Óskarsson, Directeur Marketing d'Icelandair, le renforcement de l'offre à destination de la clientèle helvétique correspond à la croissance de la demande sur ce marché. Les vols au départ de la Suisse permettent, outre de découvrir l'Islande, de disposer d'une plateforme très attractive à destination de l'Amérique du Nord. En effet, la compagnie islandaise, dont la base opérationnelle se trouve à mi-chemin de l'Europe et du continent américain, opère selon un mode très efficace: l'Europe est desservie le matin et les avions, de retour en soirée, décollent ensuite à destination de l'Amérique du Nord, ce qui permet une utilisation intensive et quasi permanente de la flotte, laquelle a transporté 2,3 mio de passagers en 2013. Si les quelque 21 Boeing 757 dont dispose Icelandair ne sont plus produits par Boeing, ils ont été constamment mis au goût du jour, que ce soit par l'installation d'un Inflight Entertainment moderne et du wifi, ou encore de winglets, permettant des gains appréciables en matière de consommation et donc de rayon d'action. Ils devraient voler jusqu'en 2025. Icelandair a passé commande de 16 Boeing 737 MAX -8 et -9, lesquels devraient rejoindre la flotte entre 2018 et 2021.



Der Reykjavik International Airport mit seinen drei Start- und Landebahnen.

Icelandair strebt nach Höherem

Island am Polarkreis bietet Aviatik-Begeisterten einiges; sei es am internationalen Flughafen von Keflavik, der auf einer ehemaligen US-Airforce- und Naval Air-Station 50 Kilometer ausserhalb der Hauptstadt gelegen ist, oder sei es am Domestic Airport am Rand von Reykjavik.



Auf dem Vorfeld steht eine Fokker 50 der Air Iceland zum Start bereit.

In Keflavik (KEF/BIKF) kommen alle internationalen Flüge von Europa und Nordamerika an. Die Basis auf Meeks Field wurde am Ende des Zweiten Weltkrieges von den Amerikanern gebaut und beheimatete unter anderem P-3 Orion und später auch F-15-Maschinen. Da der Platz auch als NATO-Basis dient, waren zweitweise auch E-3 Sentry sowie KC-135 Stratotanker auf Island stationiert.

Am 28. Juni 2006 wurde die militärische Basis geschlossen und der Platz der isländischen Regierung übergeben. Bis heute sind aber weiterhin NATO-Kampfflugzeuge, AWACS- sowie Transportflugzeuge auf ihrem Zwischenstopp zu ihren Einsatzorten in Keflavik zu sehen.

Neben der nationalen Fluggesellschaft Icelandair sind noch Maschinen der ebenfalls in Reykjavik ansässigen Billigairline WOW Air sowie wenige andere Fluggesell-



Eine Boeing 757-200 der Icelandair in Zürich.

schaften des Linien- sowie Charterverkehrs auf dem Keflavik International Airport anzutreffen.

Auf dem Domestic Airport (RKV/BIRK) ist hauptsächlich die Flugfélag Islands (Air Iceland) beheimatet, eine Tochtergesellschaft der Icelandair. Diese Gesellschaft hat aktuell sechs Flugzeuge vom Typ Fokker 50 sowie zwei Dash 8-200 im Einsatz. Die Flüge verbinden die Hauptstadt mit sieben Destinationen auf der Insel sowie mit Grönland und den Färöer-Inseln.

Eagle Air Iceland ist eine weitere Fluggesellschaft, welche ab Reykjavik Linienflüge innerhalb Islands anbietet. Verschiedene Charterbetriebe mit Kleinflugzeugen und Helis sowie eine Flugschule ergänzen die Auswahl vor Ort. Aufgrund der Nähe zum Universitätsspital sind auch immer wieder Ambulanz-Flugzeuge auf dem Domestic Airport zu beobachten.

Als einer von vier internationalen Flugplätzen (neben Keflavik, Akureyri und Eglisstaðir) auf Island wird der Reykjavik International Airport, so sein offizieller Name, auch von Piloten von privaten Jets und Propellermaschinen angefliegen. Bis zu 400 000 Passagiere pro Jahr treffen auf diesem Weg auf der Insel ein. Drei Pisten, welche sternförmig ausgerichtet sind, erlauben Starts und Landungen bei fast allen Wetterbedingungen.

Die Hubstrategie von Icelandair

Die Geschäftsstrategie von Icelandair ist durch die Lage der Inseln im Nordatlantik zwischen Nordeuropa und der Ostküste der

USA bestimmt. Sie funktioniert nach dem Prinzip eines Hubs: alle Flüge treffen sich dort, sei es von Nordamerika (12 Destinationen) oder von Europa (24 Destinationen). Die Passagiere wechseln für den Weiterflug das Flugzeug. Auch ein mehrtägiger Zwischenhalt auf der Insel ist das Ziel der Strategien von Icelandair. Diese betreibt aktuell 17 Maschinen des Typs Boeing 757-200 (16), respektive 757-300 (1).

Alternde Boeing 757 werden ersetzt

Mit Blick auf die Zukunft und um die alternden Boeing 757 zu ersetzen, hat Icelandair im Februar 2013 16 Maschinen des Typs Boeing 737 MAX in den Versionen 8 (neun Exemplare) und 9 (sieben Exempla-

re) bestellt. Diese sollten ab 2016 ausgeliefert werden.

Gleichzeitig besitzt Icelandair drei weitere 757-200-Maschinen, welche im Cargo-Dienst eingesetzt werden. Icelandair verbindet die Schweiz und Island mit insgesamt vier Direktflügen; zwei Mal pro Woche mit Genf und zwei Mal pro Woche mit Zürich. Als erste europäische Airline bietet Icelandair ab diesem Sommer den Passagieren einen WLAN-Service während des Flugs an. Dazu wurden die ersten acht Maschinen bereits umgebaut. Anfang 2015 sollten alle Maschinen entsprechend ausgerüstet sein. **cp**

Felix Kälin



Fotos: Felix Kälin

Blick in das modernisierte Cockpit einer Fokker 50.

Icelandair, Pionier der Low-Coster, baut Schweiz-Geschäft aus Island ist ein Renner

Die geografische Lage Islands ist ideal für Transatlantikflüge in zwei Etappen. Icelandair setzt mit dem Hub Reykjavík einerseits auf die Verbindungen zwischen Europa und USA/Kanada. Im Fokus liegt andererseits der Markt zum immer beliebteren Ferienziel Island.

Report Esther Geiger,
Fotos Stefan Wunderlin

«Loftleiðir» war in den frühen 1970er-Jahren der Schlüssel für amerikanische Studenten, um trotz knappem Budget, nach Europa zu fliegen. Der Slogan der Airline «Wir sind langsamer, aber günstiger», galt auch in umgekehrter Richtung. Europäer reisten per Bahn nach Luxemburg, bestiegen dort den Flieger, machten kurz Halt am tristen Flughafen Reykjavík, um schliesslich das Ziel New York zu erreichen. Niemand wäre auf die Idee gekommen, mehr Zeit als nötig auf der unwirtlichen Insel unter dem Polarkreis zu verbringen. Island war die Strafe für den billigen Flug. Das hat sich geändert. Der herbe Charme der Vulkaninsel ist zu einem Magnet geworden für Touristen und Pilgerreisen aller Art. Icelandair nutzt die Nachfrage. Die Fluggesellschaft hat die Frequenzen



Viermal wöchentlich verbindet Icelandair diesen Sommer Zürich mit Reykjavík. Der knapp vierstündige Flug wird mit bewährten Boeing 757-200 ausgeführt.



Keflavík, der Hub von Icelandair, war bis 2006 ein wichtiger Stützpunkt der NATO und US-Streitkräfte. Die früheren Truppenunterkünfte wurden in Sozialwohnungen umgebaut.

zwischen Zürich und Reykjavík bis Mitte Oktober auf vier wöchentliche Verbindungen verdoppelt und bedient neu Genf-Reykjavík zwei Mal pro Woche bis 23. September. Linienflüge rund ums Jahr bietet die Airline ab Frankfurt und München an.

Starke Stellung dank Hub

Die erbitterten Konkurrenten im kleinen Inselstaat, Loftleiðir und Flugfélag Íslands, schlossen sich 1973 zusammen zur neuen Gesellschaft Icelandair. Festgehalten wurde am Grundsatz des Low-Costers. «Unser Trumpf ist das Netzwerk», erklärte Guðmundur Óskarsson, Direktor für Marketing und Geschäftsentwicklung, bei einem Gespräch mit Schweizer Aviatikjournalisten am Hauptsitz von Icelandair in Reykjavík. Er unterstrich, dass sich Icelandair als transatlantische Fluggesellschaft versteht und im Unterschied zu den über 20 europäischen Carriern, die Island im Sommer bedienen, aus der Drehscheibe

Reykjavik Nutzen zieht. Von jenseits des Atlantiks fliegt einzig Delta Air Lines saisonal nach Island. Mit der Ende 2011 gegründeten WOW Air ist Icelandair wiederum inländische Konkurrenz erwachsen.

Den Verkehr von 26 Destinationen in Europa – sie reichen von Sankt Petersburg bis nach Madrid – bündelt Icelandair in Keflavik, dem internationalen Airport bei Reykjavik. Anschlussflüge zu zwölf Zielen in USA und Kanada, von Anchorage über Vancouver bis Orlando, stehen im Angebot. Das Umsteigen in Keflavik können Passagiere von Icelandair ohne Zusatzkosten für den Flug auf bis zu sieben Tage verlängern und so den Weg über den Atlantik mit einem Aufenthalt in Island verbinden. Das seit 2008 verdoppelte Passagieraufkommen erreichte im vergangenen Jahr 2,6 Millionen. Laut Marketingchef Óskarsson machen Touristen den Hauptanteil aus; auf Geschäftsreisende entfallen 20 bis 30 Prozent.

Die Icelandair-Gruppe

2013 hat der Tourismus dem Staat erstmals mehr Devisen eingebracht als die Fischerei, dem traditionell bedeutendsten Wirtschaftszweig Islands. Mit den Icelandair Hotels, der grössten und führenden Hotelkette der Insel, nimmt die privatwirtschaftliche Firmengruppe eine wichtige Position im lokalen Reisemarkt ein. Weiter gehört ein Anbieter touristischer Exkursionen zum Konzern. Hauptpfeiler der insgesamt neun Gesellschaften der Icelandair-Gruppe bildet die Airline; sie liefert rund die Hälfte des Konzernumsatzes. Im Fokus steht, Island auch in der dunklen Jahreszeit durch Kulturangebote, Events und Kongresse mehr zu beleben. Icelandair betreibt 23 Boeing 757-200 (wovon drei Frachter bei Icelandair Cargo), plus eine Boeing 757-300. Ab 2018 soll die Flotte durch die noch in Entwicklung stehenden Boeing 737 MAX aufgestockt werden. 16 Maschinen sind fest bestellt, mit einer Option auf weitere acht. Die bewährten Boeing 757 bleiben in Dienst.

Icelandair hat sich von den für das ganze Land bitteren Konsequenzen der Bankenkrise 2008 erholt; 2013 erwirtschaftete die Gruppe einen Nettogewinn von 56 Millionen US-Dollar. Das gute Ergebnis rief die Gewerkschaften auf den Plan. Ein für den 16. Mai 2014 ausgerufenen Pilotenstreik konnte durch ein Verdict des isländischen Parlaments, das den Schaden eines Pilotenstreiks für das gesamte Land in die Waagschale warf, abgewendet werden. Icelandair ist mit 2800 Vollzeitangestellten, wovon rund die Hälfte in Island, einer der grössten Arbeitgeber des Inselstaats. Island zählt 320'000 Einwohner, flächenmässig ist es gut doppelt so gross wie die Schweiz.

Fragen zu den Flughäfen

Der Binnenflughafen Reykjavik liegt in Gehdistanz zum Stadtzentrum. Air Iceland, eine Tochter der Icelandair-Gruppe, führt mit fünf Fokker 50 und zwei Dash 8-200 Inlandflüge durch und bedient Grönland und die Färöer-Inseln. Der Airport, ausgestattet mit drei Pisten, dient der Geschäfts- und Privatfliegerei, beherbergt Rettungsflieger und eine Flugschule. Das Gelände mitten im Stadtgebiet ist hoch bewertet. Es gibt Pläne, den Flughafen zu schliessen und zu überbauen, nicht zuletzt um den wachsenden Bedarf an Hotels zu decken. Zur Debatte steht, andernorts einen neuen Inlandflughafen zu bauen oder den Binnenverkehr nach Keflavik zu verlegen.

Vom internationalen Flughafen Keflavik dauert die Autofahrt in die Hauptstadt je nach Verkehrsaufkommen um die 45 Minuten. Die Strasse führt durch eine Lavawüste, Bahnen gibt es in Island keine. Keflavik war bis 2006 ein wichtiger Stützpunkt der US Navy/NATO. Nach Abzug der Truppen wurden die Unterkünfte zu Sozialwohnungen umgebaut. Auf dem früheren Militärgelände hat sich kürzlich ein Datenzentrum für Cloud-Computing angesiedelt. Strom ist billig in Island, Wasserkraft und geothermische Energie sind Geschenke der Natur.


Der staatlich geführte Flughafen Keflavik verzeichnet seit 2011 steigende Passagierzahlen. 2013 wurden 2,85 Millionen Fluggäste abgefertigt. An den Verkehrsspitzen kann es eng werden. Der Flughafen empfiehlt, 2,5 Stunden vor Abflug am Airport zu sein. Bei



Foto Esther Geiger

Arthur Björgvin Bollason

Der 1950 geborene Isländer – Buchautor, Journalist, Übersetzer und Vermittler isländischer Kultur – ist bei Icelandair zuständig für die Öffentlichkeitsarbeit in Deutschland. Er ist ein profunder Kenner seiner Landsleute, von Politik und Geschichte sowie dem literarischen Reichtum der Insel. Als Reisebegleiter verstand es der launige Kommunikator, die Studienreise der Schweizer Aviatikjournalisten mit Icelandair massgeblich zu bereichern.

unserer Abreise fiel das Gepäcksystem, das in Erneuerung steht, zeitweise aus. Der Flug nach Zürich hatte gut 30 Minuten Verspätung, was aber nicht kommuniziert wurde. Schliesslich gelangten die Passagiere von Flug FI568 in strömendem Regen über das Vorfeld zum Flugzeug. Der etwas ärgerliche Abschied vermag das Erlebnis Island indessen nicht zu trüben. www.icelandairgroup.is 



Der Binnenflughafen Reykjavik Airport liegt in Gehdistanz zum Stadtzentrum. Er dient dem Inlandverkehr, Flügen nach Grönland und den Färöern sowie der General Aviation.



Katastrophen

Was den gewohnten Lauf der Dinge über den Haufen wirft, wird in unserer durchprogrammierten Gesellschaft schnell einmal zur «Katastrophe» hochstilisiert. Unerwartetes führt zu Übertreibungen. Hoch im Kurs stehen da Naturereignisse. Die prickelnde Mischung aus Staunen, Gefahr, Sensationslust und Mitgefühl für Betroffene ist im Kommunikationszeitalter ein Bestseller.

Der Eyjafjallajökull, einer von 30 aktiven Vulkanen im abgelegenen Island, legte im April 2010 durch die besonderen Gegebenheiten seines Ausbruchs den Flugverkehr über halb Europa während Tagen lahm. Menschenleben kostete die Eruption nicht, doch wirtschaftlich forderte die bis nach Polen und in den Mittelmeerraum verfrachtete Aschewolke durchaus ihren Tribut. Icelandair reagierte rasch. Die Airline verlegte ihren Hub über Nacht von Keflavik nach Glasgow, das nicht tangiert wurde durch die schwarze Wolke. Flexible Planung und enge Kommunikation mit den Geschäftspartnern machten es möglich, den Flugbetrieb aufrecht zu erhalten.

Den Isländern, die von Kindsbeinen an mit den Vulkanen leben lernen, kam der Ausbruch nicht ungelegen. Das Land steckte aufgrund der Bankenkrise wirtschaftlich in einem Loch. Am 20. März 2010 regte sich der Vulkan, der in 1100 Jahren drei Mal ausgebrochen war, mit einem harmlosen Ausbruch, einer «Tourist Eruption», wie die Vulkanforscher in Reykjavik zu sagen pflegen. Die Schaulustigen kamen in Scharen; trotz Kälte und einem langen, beschwerlichen Weg kämpften sie sich möglichst nahe an den Ort des Geschehens heran. Der grosse Ausbruch erfolgte am 14. April 2010. Durch dessen Auswirkungen auf den internationalen Flugverkehr rückte das sonst wenig beachtete Island ins Zentrum weltweiten Interesses. Die Reisebranche machte sich die Gratiswerbung für die wilde Schönheit der Insel durch den «bösen» Eyjafjallajökull erfolgreich zu Nutzen. Der Ascheregen mutierte zu Gold. Heute mehrten sich warnende Stimmen, dass sich die steigende Flut an Touristen zur Katastrophe für die urtümliche Landschaft Islands auswachsen könnte.

Der Zusammenbruch des Flugverkehrs über Europa brachte den Wissenschaftlern am Nordic Volcanological Center in Reykjavik einige Schelte ein. Warum habt ihr uns nicht gewarnt? Rikke Pedersen, Direktorin des Instituts, erklärt, dass trotz gewisser Gemeinsamkeiten, kein Vulkan in seinem Ausbruchverhalten einem anderen gleicht. Beim Eyjafjallajökull war unter anderem die Pulverisierung der Asche durch Wasserdampf eine Besonderheit. Hinzu kamen Winde, welche die dichten Aschewolken verfrachteten. Trotz zunehmend verfeinerter Frühwarnsysteme und stets neuen Erkenntnissen werden sich Unberechenbarkeiten bei Vulkanausbrüchen nie ganz ausschalten lassen. Gestützt auf Langzeitbeobachtungen erwarten die Forscher in Island, dass der Vulkan Hekla als nächster Feuer speien wird. Wann, wie heftig und für wie lange, das wissen die Götter. Die Katastrophenskala ist offen.

Esther Geiger, Freie Aviatikjournalistin

NEXT

+ **SkyStory:** 75 Jahre Pilatus Flugzeugwerke

+ **SkyForce:** 50 Jahre Lufttransport Staffel 4

Die Augustausgabe erscheint am 21. Juli 2014.

EVENTS	
Juni	
26. – 30.	Seaplane-Meeting Bouveret, Genfersee www.seaplanes.ch
27.	100 Jahre Wiege der Luftwaffe in Dübendorf mit PC-7 TEAM und Super-Puma
28./29.	Oris Fly-in Ambri, www.orisambriflyin.ch Fête de l'hélicoptère in Dax (F) mit Super-Puma-Demo Roma International Air Show mit Hornet-Display
Juli	
4.	Nacht der Technik an der ZHAW School of Engineering, Winterthur, 18-23 Uhr, Sonderausstellung «Mensch und Maschine», www.zhaw.ch
4. – 6.	Scalaria Seaplane-Meeting St. Wolfgangsee (A) www.seaplanes.ch
5.	Eidgenössisches Jodlerfest in Davos mit Patrouille Suisse Wake+Jam in Mursten mit PC-7 TEAM und Super Puma Flüügerhilbi Beromünster mit PC-7 TEAM und Super Puma
5./6.	RAF International Airshow in Waddington mit Hornet-Display
11. – 13.	Royal International Air Tattoo in Fairford mit Patrouille Suisse, Hornet-Display und Super Puma www.airtattoo.com (Leserreise mit SkyNews.ch)
14. – 20.	Farnborough International Airshow
18. – 26.	Basel Tattoo mit Paras
19.	50 Jahre Luftseilbahn Kronberg mit Super Puma
26.	RAF International Airshow Yeovilton mit Hornet-Display
27.	Brünig Schwinget mit Paras Crédit Agricole Open Tennisturnier in Gstaad mit PC-7 TEAM
30./31.	Seplane-Meeting in Cassis, www.seaplanes.ch
August	
1.	Rollout-Event PC-24 und 75 Jahre Pilatus Flugzeugwerke in Stans mit PC-7 TEAM, www.pilatus-aircraft.com
9.	Festival du Film in Les Diablerets mit Super Puma
9./10.	«Gern ab Bern» mit Super Connie und Twin Bonanza, www.superconstellation.org Seaplane-Meeting Lac de Joux, www.seaplanes.ch
15. – 17.	Seaplane-Meeting Bönigen, www.seaplanes.ch
16.	Seenachtfest in Lachen mit Patrouille Suisse
23.	20 Jahre Hunterverein Obersimmental, Hunterfest in St. Stephan, www.hunterverein.ch Sonchoux Acro Show in Villeneuve mit PC-7 TEAM
28./30./31.	AIR14 in Payerne, www.air14.ch
30./31.	Oldtimer Classic Hittnau mit Flugplatz www.oldtimerclassic.h
September	
1. – 7.	AIR14 in Payerne, www.air14.ch
12.-14.	Seaplane-Meeting Morcote, Lago di Lugano www.seaplanes.ch
13./14.	Flüügerfäscht Flugplatz Schaffhausen. www.schmerlat.ch
21.	Modellflug Warbird-Treffen in Mollis, www.igwarbird.ch Luftfahrtbörse Flughafen Strasbourg www.aileshistoriquesdurhin.fr
23./14.	A century + Air Power in Belgium mit PC-7 TEAM
27./28.	Malta Air Show mit Hornet Display
Oktober	
10./11.	AIRE75 in Madrid mit Patrouille Suisse und PC-7 TEAM
11.	Super Puma und Paras im Verkehrshaus 50 Jahre Helibasis Alpnach mit Super Puma und Paras
Airshow-Infos: www.milavia.net/airshows www.armee.ch/airshows	