

## Gärn ab Bärn

Ein Jahr nach ihrer Neuausrichtung befindet sich die junge Berner Fluggesellschaft SkyWork im Aufwind: Dank eines guten Kabinenprodukts und den Vorzügen ihres kleinen Heimat-Flughafens kann sie immer mehr Kunden für sich gewinnen. Mittlerweile besitzt die Airline bereits fünf Flugzeuge, hat kürzlich ein bekanntes Reisebüro übernommen, und setzt weiterhin auf eine starke Expansion. Wie es sich mit SkyWork fliegt, und welchen Gefahren sich das Unternehmen ausgesetzt sieht, soll dieser Bericht zeigen.



Sehenswert wirft sich SkyWorks Dash8-Q400 HB-JGA über Rubigen ins Visual Circling auf die Piste 32 (Matthias Michel, Bern, 7.5.11).

### VON TIS MEYER

#### Versprechen gehalten: Am Boden...

Ich bin in Eile. 18:26 Uhr zeigt die Uhr im Airport-Bus von BernMobil, als er vor dem kompakten Terminal des Hauptstadt-Flughafens zum Stehen kommt. In genau 19 Minuten startet mein SkyWork-Flieger nach London-City. Jetzt kann und muss der Flughafen seine vielfach beworbenen Qualitäten beweisen. Zwanzig Schritte sind es vom Bus zum Check-in-Schalter von SkyWork – dank bereits zuhause ausgedruckter Bordkarte kann ich diesen jedoch links liegen lassen, und die weitere fünfzehn Schritte entfernte Sicherheitskontrolle aufsuchen. Das dortige Personal scheint nur auf mich zu warten, und nach zwei Minuten ist auch diese Hürde genommen. Schon bin ich im hellen Abflugbe-

reich angelangt, steuere auf den Ausgang für den London-Flug zu, und darf sogleich übers Vorfeld zur attraktiv bemalten Dash8-Q400 mit der Registration HB-JGA spazieren. Das Flugzeug steht einfach da und wartet auf seine Passagiere, die langsam hereintröpfeln. Kein gehetztes Eskortieren in strammer Zweierreihe, kein auf-den-Füssen-Herumstehen in einem zu kleinen Bus. Berner Gemütlichkeit halt. So muss Fliegen sein! Genau vier Minuten nach dem Aussteigen aus dem Flughafenbus betrete ich meine Maschine nach London. Die Abfertigung verlief so reibungslos, wie man es sich im Jahr 2011 in den kühnsten Träumen nicht mehr vorzustellen wagt. Und auch der erste Blick in die Kabine der dreijährigen Maschine überrascht mich: Sie präsentiert sich keineswegs so eng, dunkel und heruntergekommen, wie ich mir das von zahlreichen Turbo-prop-Flügen in aller Welt sonst gewohnt bin:

Stattdessen empfängt mich ein einladend heller und sauberer Passagierbereich, und die angenehm weit voneinander entfernten Reihen hellgrauer Ledersitze geben ein Gefühl von Raum und Komfort. Schnell habe ich mich auf meinem im Internet reservierten Fensterplatz niedergelassen und es mir bequem gemacht.

#### ...sowie in der Luft

Während den nächsten Minuten finden sich auch noch die letzten von insgesamt knapp über 30 Passagieren ein. Pünktlich wird daraufhin die Türe geschlossen und die Triebwerke werden gestartet. Die Rolldistanz ist trotz längerem Backtrack ansprechend kurz, und so stehen wir schon bald startbereit auf der Piste 14. Schliesslich werden die grossen Sechsstab-Propeller auf Startleis-



An einem wunderschönen Sommermorgen macht sich SkyWorks zweite Dornier 328, die im Frühjahr 2011 erworbene HB-AER, bereit für den Flug nach Berlin-Schönefeld (Matthias Michel, Bern, 11.7.11).



tung hochgefahren. Ihre Kraft zieht und zerrt erst an der Maschine, bevor sie schliesslich mit dem Lösen der Bremsen entfesselt wird und wir mit stark ansteigender Geschwindigkeit die Startbahn hinunterschiesen. 25 Minuten, nachdem ich den Flughafen betreten habe, steigen wir in einer engen Linkskurve über die Aare hinweg und nehmen schliesslich Kurs auf London.

**Berliner Bouletten und Bündner Plättli**

Nach den positiven Eindrücken über die Abfertigung am Boden und den Zustand der Kabine, vermag auch das Bordprodukt die Erwartungen zu erfüllen. Ich kann eines von rund zehn iPads ergattern, die für den Flug verteilt werden. Darauf befinden sich Stadtführer über die angeflogenen Destinationen sowie eine angemessene – aber ausbaufähige – Auswahl an bekannten Unterhaltungs- und Dokumentationsendungen des Schweizer Fernsehens. Kaum habe ich mich für einen Film entschieden, wird bereits ein Fläschchen Wasser und ein Häppchen zu Essen gereicht. Wenngleich die Portionen relativ überschaubar sind, weiss die hübsche Aufmachung auf einem kleinen schwarzen Tellerchen trotzdem zu gefallen. Innovativ ist auch das Konzept, je nach Destination unterschiedliche Köstlichkeiten anzubieten. Während einem die ty-

• **SkyWork erwarb ihre erste Dash8-Q400, die HB-JGA, im April 2008 direkt ab Werk. Doch sie hatte einen schweren Start: Zahlreiche technische Defekte zwangen SkyWork immer wieder dazu, die «Problemdash» in München untersuchen zu lassen. Die daraus resultierenden, häufigen Flugausfälle, waren mit ausschlaggebend für die schlechte Stimmung bei den Charterern, allen voran Aaretal Reisen (Milo Kalberer, Bern, 26.4.08).**

• **Die Dornier, mit der alles begann: SkyWork erwarb die mittlerweile 16-jährige Do328 HB-AES im April 2004, nachdem sie zuvor von Dornier an zahlreiche italienische Fluggesellschaften verleast worden war. Das alte Farbleid trugen die Maschinen bis zum «Rebranding» im Herbst 2010 (Milo Kalberer, Bern, 26.4.08).**

• **Um Wartungsarbeiten an der kleinen Flotte zu überbrücken, musste SkyWork häufig auf externe Flugzeuge zurückgreifen: Aus diesem Grund gelangte auch der erste Jet in (ansatzweiser) SkyWork-Bemalung, die BAe146-200A D-AMGL von WDL Aviation, für ein einmonatiges Gastspiel in die Schweiz (Ian Lienhard, Bern, 5.6.11).**



**Reisen mit Stil: Auf dem 100-minütigen Q400-Flug nach Barcelona gab es aufgrund eines kurzfristigen Flugzeugwechsels Berliner Bouletten zu geniessen, während die auf dem ausgeteilten iPad angebotenen SF-Dokumentationen die Reisezeit verkürzten (Tis Meyer, 2.9.11).**

pisch britischen Sandwiches auf dem Flug an die Themse optisch nicht ganz umhauen, haben es mir die Berliner Bouletten und speziell das Bündner Plättli bei Flügen in die Schweiz um einiges mehr angetan. Nach alledem bleibt der einzige negative Punkt der Reise das regnerische Wetter, welches uns nach einer Flugzeit von 95 Minuten am geschäftigen London City Airport empfängt. Die 100 Minuten Blockzeit gemäss Flugplan brauchen den Vergleich mit den Jet-Flugzeiten aus Genf und Zürich keinesfalls zu scheuen: British Airways budgetiert für den zeitlich vergleichbaren Abendflug aus der Limmatstadt (gefliegen mit Embraer 195) 90 Minuten, für ihre Jumbolinos rechnet die Swiss sogar auch mit 100 Minuten. Da sich auch der Grossteil von SkyWorks anderen Verbindungen im Segment unter 800 Kilometer befindet, präsentiert sich dort ein ähnliches Bild. Erst auf noch längeren Flügen werden SkyWorks Turboprops von den Jet-Flugzeugen der Swiss klar distanzieren: So verliert man auf der angekündigten, knapp dreistündigen Route nach Thessaloniki eine gute halbe Stunde auf die Konkurrenz aus Zürich.

**Schwere Anfänge**

SkyWork weiss sich also durchaus zu behaupten, auch wenn der Weg nach oben seit jeher nicht einfach gewesen war. In ihrem ersten Leben war die 1983 gegründete Sky Work AG eine blosse Ausbildungs- und Bedarfsfluggesellschaft – bis heute zeugt ihr Name von der vielen Arbeit in himmlischen Höhen. Seit dem Jahr 2003 führte das Unternehmen mit seiner einzigen Dornier 328 auch Ferienflüge für Aaretal Reisen durch, später wurde dafür auch die erste Dash8-Q400 beschafft. Im Herbst 2010 jedoch folgte der grosse Paukenschlag: Aus der Unzufriedenheit über

viele technisch bedingte Flugausfälle bei der Sky Work AG kündigte das Reisebüro nämlich die Partnerschaft und betraute auf die Sommersaison 2011 hin Helvetic Airways mit der Durchführung der Flüge. Diese Zäsur war für die Sky Work AG nur deshalb zu verkraften, weil sie sich mit ersten Linienflügen nach Rotterdam kurz zuvor ein zweites Standbein aufgebaut hatte. Aus dieser Not heraus setzte sie daraufhin voll und ganz auf den Linienflugbetrieb, nahm Strecken nach Barcelona, Berlin und Hamburg auf, gab sich eine neue Design-Identität, und versuchte sich als «qualitätsbewusster Carrier im niedrigen Preissegment» zu etablieren. Diese rasante Expansion war allerdings nur möglich, weil kurz zuvor ein potenter Investor mehr durch Zufall auf die Airline aufmerksam geworden war: Daniel Borer, Mitglied der Rolex-Gründerfamilie, lernte das SkyWorks Produkt auf zahlreichen Geschäftsreisen schätzen und liess sich schliesslich auch von der Strategie und dem Potential des Unternehmens überzeugen. Der Erfolg gibt ihm recht: Im kürzlich zu Ende gegangenen, ersten Geschäftsjahr der «neuen» – nun bloss noch unter «Sky-Work» firmierenden – Gesellschaft machten auf 2'800 Flügen bereits 65'400 Passagiere von den neuen Angeboten Gebrauch, die Maschinen waren durchschnittlich zu 51 Prozent ausgelastet.

**Mutige Expansion**

Trotzdem ist es nicht einfach, das bisher auf die Flughäfen von Basel und Zürich ausgerichtete Denken der lokalen Bevölkerung zu durchbrechen, und das Angebot ab Bern als valable Alternative in ihren Köpfen zu festigen. Gerade auch deshalb hat sich SkyWork entschieden, mittels eines ehrgeizigen Expansionskurses möglichst schnell, möglichst präsent zu sein und ein grosses

Streckennetz zu spannen. Bereits in den sonst ab Bern schwach beflogenen Wintermonaten werden dieses Jahr zwölf Destinationen angeboten. Auf den Sommer 2012 stossen Köln und Nizza zum Linienflugplan, dazu werden auch wieder zahlreiche Ferienziele ins Programm genommen: Gemäss aktuellem Stand sollen dann 26 Destinationen angefliegen werden – davon alleine je sechs in Spanien (inklusive Balearen) und Italien. Auch darüber hinaus hat SkyWork besondere Anstrengungen unternommen, um im lukrativen Ferienflug-Geschäft rasch an Bekanntheit zu gewinnen. Erst im März 2011 wurde das Reisebüro SkyWork Travel gegründet und präsentiert sich an zentraler Lage in der Berner Innenstadt. Der weit überraschendere Coup folgte jedoch Ende August: SkyWork übernahm den ehemaligen Auftraggeber Aaretal Reisen und inte-

grierte ihn als hundertprozentige Tochter in den Konzern – wenngleich die Traditions-marke weiterhin von Beat Iseli geführt und unter ihrem bisherigen Namen weiterbestehen wird.

In ebenso rasantem Tempo wie die Skywork-Gruppe wuchs auch die Flotte der Fluggesellschaft: Ging SkyWork noch mit je einer einzigen Dornier 328 und Dash8-Q400 an den Start, umfasst der Bestand nun bereits drei Dorniers (HB-AER, -AES, -AEO) sowie zwei Q400 (HB-JGA, -JIK). Auf den nächsten Sommer hin sollen jeweils noch ein Exemplar jedes Typs dazustossen und die Flotte damit auf sieben Flugzeuge anwachsen.

Kürzlich hat die Berner Fluggesellschaft auch ihre Gedankenspiele konkretisiert, ihr Produkt an einen ähnlichen Schweizer Flughafen zu exportieren: nach Lugano. Per

Sommerflugplan 2012 soll eine Dornier im Tessin stationiert werden, und neben zwei täglichen Flügen nach Bern auch zu beliebten Zielen in Frankreich, Italien und Kroatien abheben. Sollte dem SkyWork-Konzept auch in der Südschweiz Erfolg beschieden sein, könnte laut einigen Quellen auch die Eröffnung von Basen in anderen Ländern, zum Beispiel Deutschland, in den Fokus rücken.

### Probleme für den Flugbetrieb...

Diese angedachte Diversifikation kommt nicht von ungefähr: SkyWorks rasantes Wachstum ist mit den Berner Verhältnissen nämlich nicht immer kompatibel. Stets tauchen neue Herausforderungen auf, von denen viele eng mit den eigentlichen Stärken des Angebots ab der Hauptstadt verwachsen sind – und nicht selten auch

untereinander. So sind beispielsweise Flugzeug-Standplätze ein knappes Gut im Belpmoos, zumal sich der Linienbetrieb das einzige Vorfeld mit den Privat- und Geschäftsflugzeugen teilt. Im Rahmen der vierten Ausbautetappe sollen letztere deshalb auf ein anderes Areal im Südwesten der Piste umgesiedelt werden. Diese Massnahmen machten es jedoch nötig, dass das SIL-Objektblatt zum Flughafen Bern abgeändert werden musste. Teil dieses Änderungsverfahrens ist es aber auch, dass das Objektblatt in die Vernehmlassung geht, und sich die umliegenden Gemeinden sowie die Bevölkerung dazu äussern können. Mehrere Gemeinden haben ihre Eingaben bereits getätigt – und die Gelegenheit genützt, sich dabei auch gleich für eine stärkere Beschränkung der maximalen Flugbewegungen (von 75'000

auf 65'000; bisheriger tatsächlicher Durchschnitt: 52'000) und eine Ausweitung des Nachtflugverbotes am Wochenende (von 6 Uhr auf 8 Uhr morgens) stark zu machen. Die Nähe zur Stadt Bern – vier Kilometer Luftlinie liegen zwischen Altstadt und Pistenschwelle – ist nämlich einerseits ein Segen, wird aber gerade in der Fluglärmdiskussion zum grossen Problem. Nicht nur führt der Pfad des ILS auf die Hauptlandepiste 14 – deren ILS wird zudem auch für die meisten Circling-Anflüge auf die Piste 32 verwendet – direkt über die Altstadtquartiere, auch zahlreiche auf der Piste 32 startende Maschinen überqueren den städtischen Ballungsraum mit voller Steigleistung. So sind es immer mehr nicht nur die direkten Anwohner des Belpmoos, sondern verstärkt auch die Stadtberner, welche sich über den steigenden Fluglärm beklagen. Immerhin ist für

Landungen auf der Piste 32 eine Verbesserung in Sicht: Statt weiterhin via ILS-Anflug über die Stadt und nachfolgendem Circling zu landen, soll in Zukunft ein satellitengestützter GNSS-Anflug eingeführt werden, der das Stadtgebiet meiden könnte.

### ...und für die Passagiere

Doch auch die Anbindung des Flughafens an den privaten und öffentlichen Verkehr klappt nicht reibungslos: In der Sommersaison beklagten sich zahlreiche Flugreisende über einen Mangel an Parkplätzen – oder über dreckige und verkratzte Autos auf den unbefestigten Langzeit-Parkarealen. Auch der öffentliche Verkehr ist ein Sorgenkind: Zwar wird das Angebot des Tangentobusses, welcher von der S-Bahn-Haltestelle Belp aus zum Flughafen verkehrt, seit dem Jahr 2009 mit einem direkten Flughafen-



*In London liniert die Do328 HB-AER auf die Piste 10 auf, um den Abendflug nach Bern anzutreten. Startete die London-Verbindung noch mit nur einem Flug am Abend, werden nun werktätlich beide Tagesränder bedient; am Wochenende wird einmal täglich geflogen (Tis Meyer, London-City, 19.5.11).*



*Täglich im Angebot ist die beliebte Strecke nach Barcelona. Hier mischt sich SkyWorks zweite Kanadierin, die gut zweijährige Dash8-Q400 HB-JIK, unter die «Grossen». Die Maschine fand nach etwas mehr als einem Jahr in Diensten von Lynx Aviation (Frontier Express) im März dieses Jahres den Weg in die Schweiz, und trägt das Logo des FC Thun, dessen «Platin Partner» und Sponsor SkyWork ist (Tis Meyer, Barcelona, 2.9.11).*



*Eine Momentaufnahme der gesamten SkyWork-Flotte zum verschneiten Weihnachtstag 2010: Während sich die Dash8-Q400 HB-JGA auf dem Vorfeld von einem Flug nach Rotterdam erholt, bricht die Dornier 328 HB-AES nach Hamburg auf (Matthias Michel, Bern, 25.12.10).*



- Die Viertausender stets in Griffweite: Vor der Kulisse der Jungfrau steigt die Dash8-Q400 HB-JGA von der Piste 32 in den Berner Abendhimmel, auf dem Weg nach London (Matthias Michel, Bern, 29.5.11).
- Das grelle Grün von SkyWorks neuer, im letzten Herbst eingeführter Bemalung, wirkt auch auf Fotos aus der Kabine ausgesprochen gut; hier nach dem Start von der Piste 14 mit Blick auf die Aare (Tis Meyer, Bern, 2.9.11).
- Kurze Wege: Dank der Kompaktheit des Berner Terminals sind es nur wenige Schritte vom Eingang (Standort) über die Check-in-Schalter (links) bis zur Sicherheitskontrolle (Bildmitte); bei Grossandrang können die kleinen Verhältnisse allerdings auch zum Nadelöhr werden (Tis Meyer, Bern, 15.5.11).



bus an den Berner Hauptbahnhof ergänzt. Doch obwohl sich dessen Betriebszeiten am Flugplan orientieren, ist der starre, bestenfalls stündliche Taktfahrplan nicht immer komfortabel: Reisende aus Amsterdam und Barcelona zum Beispiel dürfen nach einer pünktlichen Landung ihren Städtetrip mit einer fast einstündigen Wartezeit auf den Bus beenden. Gemäss der Betreiberin Bern-Mobil lässt es der mittlerweile relativ dichte Skywork-Flugplan auch nicht mehr zu, die Busse wie zuvor auf die einzelnen Flüge abzustimmen. Und für eine Verdichtung des Angebots mittels eines zweiten Fahrzeuges fehlt es an finanziellen Ressourcen. Ohnehin befindet sich der Flughafenbus nur im Versuchsstadium: Wird er nach dessen Abschluss im kommenden März nicht ins Grundangebot aufgenommen, droht ihm das Aus.

Trotz alledem ist der Weg ins Belpmoos bereits heute für weite Regionen des Einzugsgebiets schneller als derjenige nach Basel oder Zürich. Und selbst aus dem Oberwallis ist der Flughafen von Bern dank dem Lötschberg-Basistunnel mit dem ÖV schneller erreichbar als derjenige von Genf. Schliesslich sind mit zunehmender Beliebtheit von SkyWork auch bei der Passagier-Abfertigung Verzögerungen zu erwarten. Während der 7-Uhr- und der 17-Uhr-Welle starten bereits heute drei SkyWork-Flugzeuge innerhalb einer halben Stunde. Dies resultiert in bis zu zweihundert Personen, die es an den wenigen Check-in-Schaltern und der engen Sicherheitskontrolle abzufertigen gilt. Im Dezember soll zwar der Schengen-Anbau des Terminals eröffnen – doch die Passagierströme werden sich erst nach dem Check-in trennen, eine Entschärfung dieses Problems ist also nicht in Sicht. Einzig dank dem Online-Check-in kann man sich als Passagier zumindest teilweise den Schlangen entziehen.

**Fazit: Klein aber fein**

An diesen Problemen und den oft verfahren anmutenden Situationen haben sich schon zahlreiche Airlines die Zähne ausgebissen, und die Bedienung der Schweizer Hauptstadt über kurz oder lang eingestellt. Doch der Elan des SkyWork-Teams, diesen Bann zu brechen, ist deutlich spürbar. Mit einer grossen Portion Mut und Innovation nimmt man die Herausforderung an. Das angestrebte, hervorragende Produkt kann sich bereits jetzt sehen lassen und hat durchaus das Potential, sich in der Nische zu etablieren. Bedingung dafür ist einerseits, dass die potentiellen Fluggäste im Einzugsgebiet des Flughafens von SkyWorks energetischer Aufbruchsstimmung erfasst werden, und sich aus erster Hand vom Produkt überzeugen. Doch auch Anwohner, Behörden und Gemeinden müssen zwingend am gleichen Strick ziehen und für ihre derzeit florierende Heimat-Airline einstehen. Nur dann wird es auch dauerhaft heissen: Gärrn ab Bärn!



**Interview: Tomislav Lang, CEO von SkyWork**

Tomislav Lang, in Stuttgart in einer kroatisch-stämmigen Familie aufgewachsen, beginnt seine Aviatik-Laufbahn als Ramp Agent am dortigen Flughafen. Schliesslich ist er als Station Manager, später auch in weiteren Funktionen, vier Jahre lang für Germanwings in Stuttgart tätig. Im Jahr 2008 führt ihn die Suche nach neuen Herausforderungen zu SkyWork, deren CEO er im Oktober 2010 wird.

**Wie zufrieden sind Sie mit dem ersten Jahr der «neuen» SkyWork?**

Ich bin sehr zufrieden, vor allem mit unseren Mitarbeitern. Was die Frauen und Männer geleistet haben, ist mit einer Mondlandung zu vergleichen. Auch zahlreiche Destinationen bereiten mir Freude: London-City, Barcelona und die Ziele im deutschsprachigen Raum (Berlin, Hamburg, Wien) sind alle sehr gut angelaufen. Rom benötigt etwas mehr Zuneigung, doch das wird schon. Belgrad (zweimal wöchentlich seit 11/2011) scheint ein Renner zu werden!

**Wie sieht Ihre Strategie aus, falls der Ausbau des Flughafens Bern ins Stocken gerät?**

Wir sind zuversichtlich, dass Herr Häberli (CEO des Flughafens) mit seinem Team diesen Wachstumsschub hinkriegt. Falls nicht, müssten wir uns intern besprechen und entscheiden, wie es weiter geht – doch ich glaube nicht, dass es so weit kommt. Wir werden alles tun, um den Airport zu unterstützen. Dies ist als Homebase Carrier unsere Pflicht, denn nur gemeinsam sind wir stark.

**Die ÖV-Anbindung des Flughafens ist ein viel genannter Kritikpunkt. Gibt es Neuigkeiten, wie hier eine Verbesserung erreicht werden kann?**

Wir erfahren leider zu wenig, doch auch wir sind unzufrieden. Ganz nach unserem Motto nehmen wir uns diese Thematik aber sehr zu Herzen und setzen alles daran, für unsere Passagiere eine regelmässige Verbindung sicher zu stellen, die noch besser auf den Flugplan der SkyWork Airlines abgestimmt ist.

Herzen und setzen alles daran, für unsere Passagiere eine regelmässige Verbindung sicher zu stellen, die noch besser auf den Flugplan der SkyWork Airlines abgestimmt ist.

**Bei welcher Grösse von Flotte und Netzwerk hat SkyWork die Grenzen des Wachstums ab Bern erreicht?**

Wir befinden uns noch immer in einer Art Testphase. Ich denke, wir haben nun eine Grösse erreicht, welche es uns erlaubt, unsere weitere Strategie genauer planen zu können und unser Wachstum entsprechend darauf abzustimmen – nach oben oder unten. Im Jahr 2012 ist ganz klar eine Konsolidierung angesagt, um keine Fehler für die Zukunft zu begehen. Wenn man uns aber die notwendige Unterstützung zusagen kann und an einen weiteren Ausbau glaubt, so bietet der Markt bestimmt noch viel mehr Möglichkeiten, als man heute annimmt.

**Besteht die Möglichkeit, dass SkyWork mit etablierten Netzwerk-Airlines zusammenarbeitet und auf Codeshare-Basis als Zubringer agiert?**

Ich drehe mal den Spiess um: Sind die anderen bereit, eine Allianz mit uns einzugehen?

**Wie konkret sind die Pläne, Jet-Flugzeuge in SkyWorks Flotte zu integrieren?**

Diese Pläne sind konkret. Doch die Lösung muss passen. Daher sprechen wir seit neustem auch mit Embraer. Ich denke, ein Zeithorizont von 2014 bis 2015 erscheint momentan realistisch.

**Weshalb sollen unsere Leser für ihre nächste Flugreise SkyWork wählen?**

Weil wir neu sind. Wir sind nicht Low Cost, wir sind nicht High Cost, wir sind Best Cost. Fliegen zu fairen Preisen bei höchstem Qualitätsniveau mit persönlichem Service. Wir heben uns ab durch unseren Spirit und unsere Professionalität. Bei uns merkt man noch, dass Fliegen Spass machen kann und muss. Ausserdem werden Sie auf unseren Flügen zum Economy-Tarif kulinarisch und mit weiteren Leistungen verwöhnt, wie bei anderen Gesellschaften in höheren Klassen. Bei uns ist Fliegen eben Pionierarbeit.

