

## 40 Jahre Kuerzi Avionics AG – Interview mit Ralf Kürzi

# «Avionik ist sehr kurzlebig»

Mit ihren 35 Mitarbeitenden betreut die Kuerzi Avionics AG aus Lommis Kunden weltweit – und das seit 40 Jahren. Seit 17 Jahren führt Ralf Kürzi die Firma, welche 1978 von seinem Vater gegründet wurde. Im Interview mit SkyNews.ch blickt er auf die vergangenen 40 Jahre zurück.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

### 40 Jahre Kuerzi Avionics, was geht einem da durch den Kopf?

Ja, das ist fast die halbe Zeit der Entwicklung der Luftfahrt. Auf uns bezogen, denke ich an die Gründung der Firma durch meinen Vater 1978. Ebenso denke ich ans Jahr 2000 zurück, als ich in die Firma eingestiegen bin. 2001 erkrankte mein Vater an Krebs und verstarb leider 2003. So musste ich die Firma mit damals acht Mitarbeitenden ziemlich schnell nach meinem Eintritt übernehmen. Wir standen vor der grossen Frage, ob wir auf dem Flugplatz Lommis – wo die Firma seit 1982 ihr Domizil hat – weitermachen sollten oder woanders neu starten. Wir entschieden uns für Lommis und verlagerten unsere Tätigkeiten mehr ins Engineering, um nicht so sehr von einem Flugplatz abhängig zu sein. 2008 erlangten wir alle Zulassungen für Maintenance, Production-Organization und Design-Organization mit einer relativ breiten Angebotspalette. Dies erlaubt uns, auch eigene Geräte und Systeme zu entwickeln und zu verkaufen. Meine Mutter arbeitet heute immer noch mit, sie wohnt hier auf dem Flugplatz in der Wohnung im ersten Stock gleich neben dem Hangar.

### Wie kam es zur Firmengründung vor 40 Jahren?

Mein Vater leitete damals bei Jet Aviation Basel die Avionics-Abteilung, als dort die ersten VVIP-Grossraumjets ausgestattet wurden (DC-8, lange Version). Nebst einem Abstecher bei Pilatus war er immer in der Welt der grossen Flugzeuge unterwegs. Dabei erkannte er, dass es auch einen Markt für den Umbau und Unterhalt von Avionics in Kleinflugzeugen und Helikoptern gibt. Das ermutigte ihn, 1978 seine eigene Firma zu gründen. Eine ehemalige Bäckerei seines Schwiegervaters im Restaurant «Adler» in Bronschhofen diente dabei als erste Werkstatt. Das war der Grundstein für Kuerzi Avionics.

«Die ganze Avionik ist sehr kurzlebig geworden. Zudem hat die technische Entwicklung enorm zugenommen, ebenso die Zulassungsanforderungen, weil jedes Gerät so viele Funktionen ausführen kann.»

### Wie hat sich der Avionik-Markt verändert?

Eigentlich sehr. Die «Durchlaufzeiten» der Geräte sind für Luftfahrtverhältnisse extrem kurz geworden. Dies im Gegensatz zu den Flugzeugen, da fliegen viele noch herum, die 40 Jahre und älter sind. Früher reparierten wir oft 30 Jahre alte King-KX155/165-Geräte, heute sind relativ neue Systeme – wie etwa ein Garmin G500 – nach wenigen Jahren wieder veraltet und werden nicht mehr produziert, oft auch

nicht mehr repariert. Die ganze Avionik ist sehr kurzlebig geworden. Zudem hat die technische Entwicklung enorm zugenommen, ebenso die Zulassungsanforderungen, weil jedes Gerät so viele Funktionen ausführen kann. Das hat auch Kostenfolgen, so kann ein Gerät rund 10'000 Franken kosten, aber der Einbau und alle Zulassungen verteuern es dann auf rund 30'000 Franken, und das müssen wir dann den Kunden erklären. Das ist heute ein Dilemma und kann nur über mehrmalige Installationen reduziert werden, was häufig jedoch nicht möglich ist.

### Ist der Standort Lommis ein Vor- oder Nachteil?

Als Arbeitsplatz für Engineering-Fachleute ist es ein Vorteil, weil sie aus Winterthur oder Zürich verkehrstechnisch besser unterwegs sind und es wunderbar im «Grünen» liegt. Rein flugtechnisch betrachtet wäre ein Standort an einem Regional-Flugplatz natürlich besser, weil eine Hartbelagspiste einfach mehr Aufträge

ZUR PERSON

### Ralf Kürzi

Der 1971 geborene Ralf Kürzi wuchs mit der Fliegerei auf und absolvierte eine Elektroniker-Lehre in Zürich bei Siemens-Albis AG. Anschliessend arbeitete er in der Testsystem-Programmierung, parallel dazu bildete er sich am Juventus-Abend-Technikum in Zürich weiter. Nach einigen Jahren bei Siemens (früher Siemens-Albis) wechselte er zum Sauber-Formel-1-Rennstall in Hinwil. Dort entwickelte er 1998/99 Elektronikschaltungen für die Formel-1-Rennautos und war für das Telemetriesystem und die Programmierung des Rennautos von Jean Alesi im Rennteam verantwortlich. Im Jahr 2000 wechselte er dann in den elterlichen Betrieb nach Lommis. Im Alter von 30 Jahren musste er 2001 die Firma Kuerzi Avionics von seinem Vater übernehmen, weil dieser erkrankt war.

Ralf Kürzi ist verheiratet und Vater zweier zehn- und zwölfjährigen Buben und wohnt in Winterthur. In seiner Freizeit baut er auch Flugzeugmodelle und rudert als Mitglied des Ruderclubs Rorschach gerne auf dem Bodensee oder dem Alten Rhein. Im Militär war er als Gerätemechaniker bei der Rep Kompanie 10 bei den Mirage-Jägern in Buochs tätig, als Spezialist für das Radarsystem Taran, das er in Nachtschichten oft reparieren musste.



Das Cockpit des Rega H125-Ecureuil-Schulungshelikopter hat Kuerzi Avionics auf den AW109-Standard umgebaut.

## STICHWORTE

### Rega

Ist ein sehr guter Kunde von uns, mit dem wir immer gerne zusammenarbeiten. Eine gute, zuverlässige, seriöse Schweizer Institution, welche alle kennen.

### BAZL

Wir haben weniger Kontakt mit dem BAZL als früher, weil die meisten Zulassungen direkt bei der EASA erfolgen. Nur wenn gewisse Projekte ans BAZL delegiert werden, ist der Kontakt wieder enger und immer sehr angenehm.

### Schweizer Luftwaffe

Da kommt mir die RS mit den Mirages in den Sinn. Die Beschaffungsgeschichte finde ich auch sehr interessant, weil ein Radarsystem gekauft wurde, das gar nicht in das Flugzeug passte. So wurden die Schweizer Mirages um zehn Zentimeter verlängert, damit alles eingebaut werden konnte. Dann merkte man, dass die Mirages für die Kavernen zu hoch sind, mit einem Anhebe-Mechanismus des Bugrades schaffte man auch diese Hürde, mit einer speziellen Konstruktion, mit welcher das Radom nach hinten geklappt werden konnte, konnten dann die Flieger in der Kaverne auch gedreht werden, nur um einige Beispiele zu nennen.

### 8,33 MHz

Eine Modifikation wie der Mode-S-Transponder, die nicht nur Freude bereitet. Ich verstehe den Ärger von vielen, weil sie gute Geräte aus den Cockpits entfernen und durch neue und teurere ersetzen müssen. Aber in Europa ist es allgemein etwas zu eng, und es braucht neue Frequenzen.

### Garmin

Der absolute Marktführer, es ist sehr beeindruckend, was sie alles leisten. Die Konkurrenten haben es wirklich schwer. Zudem ist es ja eine Schweizer Firma mit dem weltweiten Hauptsitz in Schaffhausen.

generiert. Aber unsere Fachleute sind auch häufig in den Produktionslinien der Hersteller weltweit tätig, etwa bei Agusta, Bell oder Airbus Helicopters. Und wir gehen dorthin, wo es der Kunde wünscht, so auch schon in den Sudan. In Lommis dürfen Helikopter eigentlich nicht landen, aber wenn sie zu uns kommen, haben wir eine Ausnahmegenehmigung.

### I Kuerzi Avionics ist bekannt dafür, dass keine Herausforderung im Avionikbereich zu gross ist, welches waren die interessantesten Aufträge in diesen 40 Jahren?

Da denke ich an den Cockpitumbau der gesamten Rega-A109-Flotte zurück, welchen noch mein Vater durchführte. Er stattete auch die Kabine einer Gulfstream G-1 mit Messgeräten so aus, dass damit Luftstrassen und Instrumentenlandesysteme vermessen werden konnten. Damals verfügten nur zwei Firmen weltweit über die notwendigen Befähigungen, eine in Kanada und wir. In jüngerer Zeit zählt das AW109-Cockpit für den H125 der Rega zu den spannendsten Aufträgen. Auch für Special Mission PC-12 durften wir das ganze bestehende Cockpit auf ein Glascockpit der Firma Universal Avionics umbauen. Oder das Garmin G950-Cockpit für den PC-6 Turbo Porter war auch ein spezieller Auftrag. Allgemein sind es diese Projekte, in denen wir für den Cockpitbereich ganze Flugzeugzulassungen mitsamt den Testflügen durchlaufen, die am interessantesten sind. Da blühen unsere Leute richtig auf.

«Aber auch unsere Elektro-Systeme mit Verwendung in Roll-in-Systemen für Airliner sind sehr gefragt, welche Zulassungen für Airbus A380, Boeing 747-8 und andere haben.»

### I Welches sind aktuell die gefragtesten Produkte?

Momentan fordert uns der Elektroteil der EMS-Ausstattungen von Rettungshelikoptern und -Flugzeugen, da haben wir auch eigene Produkte entwickelt. Aber auch unsere Elektro-Systeme mit Verwendung in Roll-in-Systemen für Airliner sind sehr gefragt, welche Zulassungen für Airbus A380, Boeing 747-8 und andere haben. Zudem zählen die «normalen» Ausbauten von Cockpits mit (fast) nur noch Garmin-Geräten zu unserer Haupttätigkeit, dabei sind jene, welche GPS und Kommunikation vereinen, am gefragtesten.



Foto Hansjörg Bürgi

Ralf Kürzi, CEO der Kuerzi Avionics AG, vor einem selbst entwickelten Kabelbaum: «Die 'Durchlaufzeiten' der Geräte sind für Luftfahrt-Verhältnisse extrem kurz geworden. Dies im Gegensatz zu den Flugzeugen, da fliegen viele noch herum, die 40 Jahre und älter sind.»

## Wie viele Kunden bedient Kuerzi im Ausland und spielt der hohe Schweizer Franken dabei eine Rolle?

Da wir global tätig sind, spüren wir natürlich die Kursschwankungen. Aber bislang waren diese nie bedrohend für unser Geschäft. Wir rechnen mit unseren Kunden meistens in Schweizer Franken oder Euro ab.

«Heute beschäftigen wir 35 Leute aus vielen Nationen. Vier davon arbeiten an unserem zweiten Standort Buochs.»

## Ist es schwierig, genügend Fachleute zu finden?

Es ist sehr schwierig gutes Personal zu finden, deshalb bilden wir auch oft eigene Fachleute «on the job» aus, ergänzend mit Kursen etwa an der University of Kansas. Seit zwei Jahren befinden wir uns in einem Firmenentwicklungs-

prozess, wobei Personalfragen eine wichtige Rolle einnehmen. Dieser Prozess hat auch dazu geführt, dass sich die Mitarbeitenden als ein Team verstehen. Heute beschäftigen wir 35 Leute aus vielen Nationen. Vier davon arbeiten an unserem zweiten Standort Buochs. Von dort aus betreuen wir unter anderem unsere Kunden in der Zentralschweiz.

## Wird Kuerzi Avionics auch in Zukunft selbständig bleiben?

Eine schwierige Frage. Uns geht es derzeit gut, viel Energie investieren wir in unsere Firmenentwicklung, um eben auch ein guter Arbeitgeber zu sein. Aber man weiss nie, was die Zukunft bringt. Wir sind ein kleines Boot im grossen Ozean, wo es auch hohe Wellen gibt, die uns niederdrücken können.

## Gibt es ein herausragendes Erlebnis der vergangenen Jahre?

Es sind jene Projekte mit den grössten Stolpersteinen, die dann doch gut gelungen sind. Ich denke auch an Projekte mit Herausforderungen im Bereich elektromagnetischer Verträglichkeit

(EMV), bei denen wir tage- und nächtelang mit Geräten in Labors Messungen durchführten. Dabei haben wir auch viel Wissen aufgebaut über Schaltungssystementwicklungen, da gab es einige Wow-Effekte. Auch weil uns die EMV-Fachleute für unsere Leistungen lobten.

## Selber fliegen zu lernen, war nie ein Thema?

Doch, ich wollte eigentlich immer fliegen lernen. Bei meiner Zeit bei Sauber flog ich aber über 200'000 Meilen in zwei Jahren als Passagier, das reichte mir vorerst. Als ich dann ein Jahr später in Vaters Betrieb in Lommis einstieg, nahm ich mir vor, Fliegen zu lernen. Doch ein Jahr später musste ich die Firma übernehmen, da rückte dieser Wunsch in den Hintergrund. Doch einige Zeit später nahm ich einen neuen Anlauf, machte die Theorie, aber bei der medizinischen Untersuchung stellte sich heraus, dass ich eine zu grosse Augenkorrektur benötigt hätte. Heute würde dies keine Hürde mehr darstellen, aber heute habe ich einfach zu viel um die Ohren.

[www.kuerzi.com](http://www.kuerzi.com)