

RUNDSCHAU

Publikation des Pilotenverbands AEROPERS – Swiss Air Line Pilots Association (SwissALPA)

3 • 2007



Lesen am Bildschirm ■ GAV-Monitoring ■ CO₂ - Emissionen von SWISS-Flügen ■ Flughafenabstimmung – ZFI plus ■ Grosses Interview mit BAZL-Chef Cron ■ Embraer-Ausbildung bei Swiss Aviation Training

Inhalt

| | |
|--|---------|
| Liebe Mitglieder | 2 – 4 |
| Editorial | 3 |
| Die Krux mit dem Lesen am Bildschirm | 5 – 7 |
| Raymond Cron besucht die AEROPERS-GV | 8 – 9 |
| Grosses Interview mit Raymond Cron | 10 – 14 |
| Ein Mass für die Lärmbelästigung der Bevölkerung | 14 – 19 |
| CO ₂ -Emissionen von SWISS-Flügen | 19 – 21 |
| Civilized thinking | 22 |
| Das Embraer-170/190-Geschäft bei SAT | 23 – 25 |
| Pensionierte besuchen Payerne | 25 |
| Wichtiges Monitoring des GAV 2006 | 26 – 27 |
| Auflösung des Vereins «airjob.ch» | 27 – 28 |
| Mutationen im AEROPERS-Vorstand | 28 – 29 |
| On the air | 30 – 31 |
| Zeitreise | 31 – 32 |
| Seitenblicke | 33 |
| Gelesen | |
| ▪ Erinnerung-Prozess | 34 |
| ▪ Wir waren die Swissair | 35 |
| Pensionierungen/Neueintritte | 36 – 37 |
| Nationalratswahlen vom 21. Oktober 2007 | 38 |
| Gedanken eines Fliegenden | 39 |
| Wir trauern/Termine & Mitteilungen | 40 – 41 |

Impressum

Herausgeber

AEROPERS / SwissALPA
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
Telefon 044 816 90 70, Fax 044 816 90 75
E-Mail aeropers@aeropers.ch

Redaktion

E-Mail rundschau@aeropers.ch
André Ruth, Redaktionsleiter
Jürg Ledermann, Redaktor
Roland Zaugg, Redaktor
Christoph Ulrich, Geschäftsführer AEROPERS
Lukas Viglietti, Illustrationen

Ständige Mitarbeiter

Peter Küng («Civilized thinking»)
Zbigniew Bankowski («On the air»)
Viktor Sturzenegger («Gelesen»)
Christoph Jordan («Zeitreise»)
Dieter Eppler (Ausland)
Peter Tilly («Gedanken eines Fliegenden»)

Layout

Caroline Wangler, Akeret Druck AG

Druck

Akeret Druck AG, 8600 Dübendorf

Auflage

2600 Exemplare

Erscheinungsweise

Viermal pro Jahr
Cover vierfarbig, Innenseiten schwarz/blau

Inseratenannahme

Akeret Druck AG, Druckerei am Lindenplatz
Wallisellenstrasse 2, 8600 Dübendorf
Telefon 044 801 80 10, Fax 044 801 80 11
akeret.ag@bluewin.ch
www.akeret-ag.ch

Frontseite

© André Ruth

Redaktionsschluss «Rundschau» 4/2007: 16. November

Liebe Mitglieder

Der Arbeitsmarkt hat sich zugunsten der Piloten gedreht. Gut ausgebildete Piloten sind gefragt und Mangelware. Auch die SWISS braucht dringend neue Piloten trotz ausgetrocknetem Markt, um das kommunizierte Wachstum bewältigen zu können. Der Druck auf die Airlines – auch auf die SWISS – nimmt zu, Piloten mit verbesserten Bedingungen an sich zu binden. Der Markt beginnt zu spielen.

Christian Frauenfelder, Präsident



Wie sich die Zeiten doch ändern können. Standen vor ein paar Jahren weltweit noch Tausende Piloten auf der Strasse, stehen heute bei vielen Airlines Flugzeuge am Boden – wegen Pilotenmangels. Asien und der Mittlere Osten haben einen schier unstillbaren Bedarf an Airline-Piloten. Aber auch in Europa und den USA trocknet der Markt an ausgebildeten Piloten immer mehr aus. Gründe dafür sind neben dem weltweiten Wachstum und der Gründung ständig neuer Airlines auch die Reduktion von Schulungskapazitäten und die Verteuerung der Ausbildung (keine Übernahme der Ausbildungskosten durch den Staat oder die Airlines) in den vergangenen Jahren. Die Sünden von kurzfristiger Gewinnmaximierung – Ausbildung wird nur als Kostenfaktor, nicht aber als Investition gesehen – schlagen immer mehr zurück. Die fehlende Kapazität kann kurzfristig nicht ausgeglichen werden. Der Pilotenmangel wird immer grösser. Allerdings investieren nur wenige Airlines – darunter die SWISS – wieder langfristig mehr in die Ausbildung. Die meisten versuchen kurzfristig, mit Geld, seien dies Einmalzahlungen oder Lohnerhöhungen, Piloten anzuwerben, um ihr Wachstum nicht an Pilotenmangel scheitern zu lassen. Der Marktwert der heutigen «Mangelware Airline-Pilot» ist international daher im Steigen begriffen. Wie sieht aber die Situation für die SWISS-Piloten mit gerade abgeschlossenem GAV aus, wenn verständlicherweise das Bedürfnis nicht gross ist, seinen Arbeitsplatz nach Dubai, China oder Indien zu verlegen oder bei einem Billig-Airliner anzuheuern?

Die SWISS kommt unter Druck – auch mit gültigem GAV

Es ist eine Tatsache, dass der GAV bis 2009 (maximal bis 2010) gilt und nicht kündbar ist. Dies mag heute als Nachteil angesehen werden, ist langfristig aber ein Schutz für schlechtere Zeiten, denn eine Kündigungsklausel kann nur für beide Seiten im GAV verankert werden. Was eine beidseitige Kündigungsklausel 2005 bedeutet hätte, als die SWISS mit dem berühmten Eckwertpapier auf fuhr, muss ich an dieser Stelle nicht weiter erläutern. Mit den Zugeständnissen im GAV 2006 bezüglich Produktivität haben wir die Grundlage für unser heutiges Wachstum und auch den Erfolg der SWISS gelegt, der uns nach einer Situation mit Überbestand (bis Mitte 2006) die heutigen neuen Karriereperspektiven gebracht hat. Ich gebe zu, die heutige Situation wäre luxuriös, um GAV-Verhandlungen zu führen. Alle Komponenten, um seitens der AEROPERS druckvolle Verhandlungen führen zu können, wären vorhanden: Unterbestand, internationaler Pilotenmangel, steigender Marktwert der Piloten und sogar seit Jahren zum ersten Mal wieder eine hochrentable Firma. Vergessen darf man dabei allerdings nicht, dass diese «komfortable Situation» grösstenteils erst durch den Abschluss des GAVs herbeigeführt wurde. Wir können den GAV als zuverlässiger Sozialpartner – auch eine Erfolgsbasis in der Vergangenheit – in guten Zeiten nicht einfach ausser Kraft setzen. Im umgekehrten Fall würden wir die SWISS auch auf Vertragseinhaltung behaften. Das heisst aber nicht, dass wir nichts ändern können oder wollen. Die heutige Marktentwicklung setzt die SWISS unter Druck, Hand zu Verbesserungen und marktgerechten Bedingungen zu bieten: einerseits moralisch durch die Rekordgewinne bedingt, die Mitarbeiter am Erfolg zu beteiligen, aber auch vertraglich begründet, wenn Bestimmungen im GAV nicht mehr eingehalten werden können (zum Beispiel bei Personalmangel). Ich sehe kein Problem, bei laufendem Ver-

«Unterbestand darf aus Gründen der Safety und der Lebensqualität nicht zum «temporären Dauerzustand» werden.»

trag Forderungen an die Firma zu stellen, wenn sich Möglichkeiten und Gründe in guten Zeiten bieten, denn in schlechten Zeiten hat die SWISS(AIR) das gleiche getan und wird es auch sicher wieder tun. Es gilt nur – für beide Seiten –, das Augenmass bei laufenden Verträgen zu behalten.

Unterbestand – langfristig nicht haltbar

Die SWISS braucht bis Sommer 2008 etwa 100 neue Piloten im Airbus-Segment, um das vorgesehene Wachstum

abdecken und die Bestandssituation ausgleichen zu können. Über diese Periode hinaus ist die AEROPERS nicht bereit, einen Unterbestand zu akzeptieren, denn bis Sommer 2008 ist es für die SWISS möglich – bei voller Schulungskapazität –, die Lücken zu füllen. Unterbestand darf nur eine Massnahme zur Überbrückung kurzfristiger Engpässe sein, wenn sich dafür die Perspektiven langfristig stark verbessern. Unterbestand darf aber aus Gründen der Safety und der Lebensqualität nicht zum «temporären Dauerzustand»

werden. Die SWISS ist verpflichtet, genügend Personal zu rekrutieren, damit gemäss GAV die Arbeitsbedingungen wie Ferien und FDRs eingehalten werden können. Sonst sehe ich es als Recht des Sozialpartners an, Kompensationen zu verlangen. Gelingt es der SWISS also nicht, die A320-Kurse bis nächsten Sommer mit geeigneten Piloten zu füllen, wird die AEROPERS Entschädigungen einfordern. Die SWISS wird dann auch nicht darum herkommen, mindestens bei den Copiloten (F/Os) die Bedingungen so weit zu verbessern, um genügend Leute zu finden. Wir sind nicht bereit, die Lasten des Wachstums zu tragen, wenn die SWISS ihre Aufgaben und Verpflichtungen nicht erfüllt. Umgekehrt wird es für uns als Verband nicht einfach sein, den veränderten Markt als Argument ins Feld zu führen, wenn sich genügend geeignete Piloten

EDITORIAL



«Diffuse Unzufriedenheit» – das ist die Diagnose OC für die Befindlichkeit seiner Cockpit-Besatzungen – einem Personalkörper, bei dem die Arbeitnehmer ihre Tätigkeit nicht nur gerne, sondern sogar sehr gerne gut machen. Was bei Arbeits- und Betriebspsychologen die Warnglocken läuten lässt, führt auf Management-Ebene zu einer diffusen Wahrnehmung. Als Abhilfe könnte der erste Schritt der viel gelobten Kaizen-Vorgehensweise dienen: «Die Meinung der Mitarbeitenden zur präzisen Beurteilung des Status quo einholen». Die Antwort wäre in ihrer Deutlichkeit kaum zu übertreffen: Die Auswirkungen des im Turnaround entstandenen GAVs hinterlassen Spuren. Weniger Erholung, ein Planungssystem, das weit davon entfernt ist, den gestellten Anforderungen auch nur in einem minimalen Mass gerecht zu werden, und die Aussicht darauf, auch bei den Ferien wegen Unterbestands Kompromisse eingehen zu müssen, nehmen mir die Lust, mich frohlockend am Aufschwung zu erfreuen. Habe ich – und mit mir viele Kollegen – solche harten Massnahmen während des Turnarounds mit Verständnis und Weitsicht getragen, stelle ich jetzt fest, dass sich die Zeiten deutlich geändert haben.

Mich stört zudem das Gefühl, ausgerechnet in dieser schwierigen Zeit nach dem billigen «Hol-Prinzip» geführt zu werden. Ein Prinzip, bei dem der Mitarbeiter dazu angehalten wird, sich die für ihn wichtigen Informationen selber zu beschaffen. CrewLink-Offline und AirCrews spielen da eine zentrale Rolle. Die neuen IT-Tools führen zu einer zusätzlichen Belastung der Crew-Member. Es ist doch nicht verwunderlich, dass es mich stört, wenn ich mich in der spärlich gewordenen Freizeit mit zusätzlichen Hürden herumschlagen muss, die mir die Firma in den Weg stellt, anstatt mir einen Support zu bieten, der seinen Namen verdient. Würden die Mitarbeiter den Einfluss einer Führung spüren, die sich an ihren Bedürfnissen orientierte, sähen sie automatisch ein halbvolles Glas. Ich wünsche Jean-Pierre Tappy die Kraft für den notwendigen Kurswechsel. Uns wünsche ich ein Team-Coaching, das uns

bei der Erledigung unserer Aufgabe unterstützt. Nur so kommen wir aus der «Storming»-Phase heraus und können wieder «Performer» werden.

Ein etwas anders gelagertes politisches Thema ist die Situation an unserer Homebase in Zürich. Am 25. November steht die Abstimmung über die Plafonierungsinitiative und den kantonsrätlichen Gegenvorschlag bevor, dessen Kern der Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) ist. Roland Zaugg hat sich damit beschäftigt und erklärt in dem Bericht «Ein Mass für die Lärmbelastung der Bevölkerung» nicht nur die Wirkungsweise des ZFI, sondern auch seine Vor- und Nachteile. Raymond Cron, der Direktor des BAZL, äusserte sich ebenfalls zu diesem und weiteren Themen bei seinem Besuch an der AEROPERS-GV. In einem darauffolgenden Interview mit der «Rundschau» erklärte er seine Sichtweise und gab Antworten auf brennende Fragen.

In der weltweiten Diskussion um die fragile Ökologie unseres Planeten sind die Emissionen des wachsenden Flugverkehrs ein Thema. Dabei werden Berechnungen angestellt, die ein Laie kaum nachvollziehen kann. Um hier für Aufklärung zu sorgen, berechnet Felix Egolf in seinem Artikel die wahren CO₂-Emissionen der SWISS-Flotte und vergleicht sie fair mit anderen Verkehrsmitteln.

Ein Problem ökonomischer Natur hat wahrscheinlich jeder bei der Vorbereitung des nächsten Simulator-Checks. Ein Kollege hat berechnet, dass er dafür über 600 Seiten durchgehen müsste. Er meinte, dass er wohl über mehrere Tage vor dem Computer sitzen werde und mit Lesen im CrewLink-Offline beschäftigt sei. Was es bedeutet, so viel Information ab Bildschirm konsumieren zu müssen, können Sie gleich anschliessend in einem interessanten Vergleich lesen. Und zwar immer noch präzise gedruckt und mit schönem Layout.

Ich wünsche beim Lesen entspannte Momente.

Jürg Ledermann

bereit finden, unter den heutigen Bedingungen bei der SWISS zu arbeiten. Gemäss Aussagen der SWISS sind die A320-Kurse bis Januar 2008 gefüllt. Das vertragliche Recht auf ausgeglichene Bestände und somit einen gewissen Standard an Lebensqualität bleibt jedoch in jedem Fall bestehen.

Rekordgewinne – das Personal hat Anrecht auf eine Beteiligung

Die Gewinne der SWISS sind weit höher ausgefallen und weit schneller gekommen, als dies – auch in strategischen Vorgaben der Lufthansa – erwartet werden konnte. Sicher, die Gewinne verdanken wir auch den Synergien mit der Lufthansa und dem wirtschaftlichen Umfeld. Einen wesentlichen Teil an diesem Erfolg hat die SWISS jedoch ihrem Personal zu verdanken. Das Management und der Verwaltungsrat täten gut daran, nicht nur vom Personal Sparprogramme zu verlangen, sondern in aussergewöhnlich guten Zeiten dem gesamten Personal (inklusive Management) auch etwas – aber nicht nur wenig – zurückzugeben. Der moralische Druck auf die SWISS-Führung dürfte noch steigen, wenn – was wahrscheinlich ist – die Piloten der Lufthansa in den Tarifverhandlungen im Herbst Lohnverbesserungen erreichen. Wie soll dem SWISS-Personal dann erklärt werden, dass trotz Rekordgewinnen nichts fürs Personal abfällt, obwohl die operativen Ergebnisse jedem Konzernvergleich standhalten? Hier liegt es am Fingerspitzengefühl der SWISS-Führung, ihre soziale Verantwortung wahrzunehmen und ihren Beitrag an die Zufriedenheit des Personals zu leisten. Ich kann verstehen, wenn ein verantwortungsvolles Management auch bei den heutigen finanziellen Erfolgen die Kostenstrukturen nicht explodieren lassen will, um den nachhaltigen Erfolg der Firma nicht zu gefährden

Es gibt einiges anzupacken

Die SWISS wird mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht darum herumkommen, gewisse Anpassungen an die veränderte Arbeitsmarktlage und Beiträge an die Verbesserung der Arbeitsbedingungen zu leisten. Als Priorität muss die Bestandssituation bis nächsten Sommer ausgeglichen werden. Dann gilt es, die Arbeitslast fairer und gerechter zu verteilen sowie die Freizeit verbindlicher planbar zu machen. Dazu ist eine Verbesserung des jetzigen Planungssystems oder die Einführung eines neuen Planungssy-

pro Monat im Shorthaul-Bereich sowie eineinhalb bis zwei Freitage weniger in der Longhaul-Operation. Der Trend der letzten Monate darf sich aber nicht weiter verschärfen. Zweck dieses Monitorings ist es, frühzeitig Spitzenbelastungen und Trends zu erkennen, die über unsere Zugeständnisse bei der Produktivität hinausgehen, um korrigierende Massnahmen einleiten zu können. Last but not least gilt es die Bedingungen der First Officers zu verbessern, denn dort klafft die grösste Lücke zum heutigen Markt.

«Einen wesentlichen Teil am Erfolg der SWISS hat diese jedoch ihrem Personal zu verdanken. Das Management und der Verwaltungsrat täten gut daran, in guten Zeiten dem gesamten Personal auch etwas – aber nicht nur wenig – zurückzugeben.»

stems ein «MUST», auch wenn dies einiges kosten sollte. Spätestens im Oktober – nach der Korrektur der grössten AirCrews-Probleme – muss dieses Projekt auf höchster Prioritätsstufe in der Flugoperation beziehungsweise Planung angegangen werden. Die SWISS hat ihre Bereitschaft dazu signalisiert. Beide Anliegen gehören zur Verpflichtung eines sozialen Arbeitgebers: genügend Personal für zugewiesene Arbeiten bereitzustellen sowie ein planbares, ausgeglichenes Sozialleben zu ermöglichen. Um die Auswirkungen des GAVs bezüglich Arbeitsbedingungen genau analysieren zu können, haben wir ein eigenes Überwachungssystem (Monitoring) aufgebaut, da das AirCrews immer noch keine verlässlichen Daten liefert

Der Markt spielt im heutigen Zeitpunkt zu unseren Gunsten. Er setzt die Firma unter Druck und ausnahmsweise nicht uns Piloten. Wenn sich aus dem GAV oder einer Situation die Gelegenheit ergibt, Verbesserungen zu erzielen, werden wir alles daran setzen, dies innerhalb der Grenzen der Sozialpartnerschaft umzusetzen. Wir müssen den GAV aber als sozialpartnerschaftliche Basis akzeptieren. Der grösste Hebel bietet sich dann, wenn es der SWISS nicht gelingt, genügend Piloten zu finden. Wir werden die Marktkräfte ohne Hemmung für uns nützen, wenn sie einmal für uns wirken. Nur dürfen wir das Augenmass nicht verlieren, damit sie sich nicht gegen uns wenden. ■

«Die SWISS wird nicht darum herumkommen, gewisse Anpassungen an die veränderte Arbeitsmarktlage und Beiträge an die Verbesserung der Arbeitsbedingungen zu leisten.»

und beim nächsten Downturn eine massive Gegenkorrektur einleiten zu müssen. Bei einem Gewinn, der bereits nach sechs Monaten die Gewinnziele des gesamten Jahres erreicht hat, ist aber Spielraum für Gewinnausschüttungen vorhanden.

(siehe Beitrag von Mario Achermann). Die Grafiken zeigen, dass die Produktivitätssteigerungen in dem Bereich liegen, wie sie vom Vorstand anlässlich der GAV-Abstimmung vorgestellt wurden: zirka zehn Prozent Produktivitätssteigerung generell, ein Freitag weniger



Zu verkaufen

Im steuergünstigen (89%) Brütten 4½ (5½)-Zimmer-Maisonette-Wohnung mit Terrasse (unverbaubare Aussicht) und 2 Balkonen, separatem Bad/WC, Du/WC, Cheminée, Parkett oder Plattenböden, eigene WK mit Wa/Tu und separatem Keller, zwei Einstellplätze.

Preis auf Anfrage.

Für weitere Fragen oder Besichtigung:
Christian Dunkel, Immobilien-Dienstleistungen
Schlachthofstrasse 1, 8406 Winterthur
T. 052 345 25 45/cd@dunkel-immobilien.ch

Die Krux mit dem Lesen am Bildschirm

Text auf Papier lässt sich einfacher lesen. Dabei spielen nicht nur die bessere Auflösung und der gute Kontrast eine Rolle, sondern auch der Umgang mit dem Medium. Wollen uns die Macher des CrewLink-Offline die Freude am Lesen nicht verderben, müssen sie gewichtige, systembedingte Nachteile kompensieren.

Text: Jürg Ledermann

Wer sich vorgenommen hat, diesen Text am Bildschirm seines Computers zu lesen, wird mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht bis ans Ende gelangen. Das liegt, so hoffe ich, nicht am Inhalt des Artikels, sondern vielmehr daran, dass er seinen Augen zu viel abverlangt. Zunächst ist es, im Vergleich zum Lesen ab Papier, für die Augen schwieriger, die Wörter am Bildschirm zu erfassen. Die Lesegeschwindigkeit nimmt deshalb um rund 25 Prozent ab. Zudem macht das Auge durch das angestrengte Starren auf den Monitor weniger Lidschläge. Die Folge davon sind schnell austrocknende, gereizte Augen. In der Fachliteratur spricht man von «Office Eye Syndrome».

Nachdem sich das Management entschieden hat, unsere Handbücher und Unterlagen nur noch in elektronischer Form zu publizieren, drängt sich ein

«Vom Standpunkt der Lese-Ergonomie aus gesehen ist die rustikale Darstellung der Schrift am Bildschirm ein Rückschritt ins tiefe Mittelalter.»

Vergleich der beiden Medien – Papier und Bildschirm – geradezu auf. Bei der Beantwortung der Frage, wieso uns das Lesen am Bildschirm so schwer fällt, hilft zunächst ein Blick in die Vergangenheit.

Gutenberg und Pixel

Der Buchdruck kann seit dem Erscheinen der ersten Gutenberg-Bibel (Bild 1) auf eine 500-jährige Evolution zurückblicken. In dieser Zeit wurde viel ergonomische Entwicklungsarbeit bei der Anpassung von Schrift und Text an die speziellen Informationsaufnahme-Eigenschaften des Auges geleistet. Wissenschaftliche Studien befassten sich mit der Lesbarkeit von verschiedenen Schrifttypen. Zum Beispiel sind grosse, runde Buchstaben wie O, C oder Q minimal grösser als die anderen Grossbuchstaben, damit sie für den Leser gleich gross erscheinen und bei der Textaufnahme keine Irritation verursacht. Es wurden Serifenschriften entwickelt (Schrift mit Füsschen), womit sich der Lesefluss markant erhöhte, da das Auge

die Worteinheiten so besser erfassen konnte. Feinste Details und dünne Linien sind im Buchdruck möglich, weil die Konturschärfe der Buchstaben nur durch die Grösse der Russpartikel in der Tinte limitiert ist. Die Auflösung erreicht dabei Werte um 2000 dpi (dots per inch). Ein handelsüblicher Bildschirm kommt hingegen auf vergleichsweise magere 100 ppi (pixels per inch). Um den Vergleich zu verdeutlichen, sei hier erwähnt, dass ein Bildschirm-Pixel eine Kantenlänge von rund 0,25 Millimetern hat und er somit etwa der Grösse eines typografischen Punktes entspricht. Vom Standpunkt der Lese-Ergonomie aus gesehen ist die rustikale Darstellung der Schrift am Bildschirm ein Rückschritt ins tiefe Mittelalter.

Es erstaunt deshalb nicht, dass viele Texte zwar am Computer geschrieben, zum Gegenlesen aber ausgedruckt werden. Denn auch billige Tintenstrahldrucker bringen schon 400 dpi auf das Papier. Bei der Verbesserung der Auflösung der Computerbildschirme ist leider kein technologischer Sprung zu erwarten. Denn nur schon eine Verdoppelung auf 200 ppi verlangt ein Vielfaches an Rechenleistung, zudem würde die Produktion der heiklen Matrizen die Monitore stark verteuern. Unter diesen Gesichtspunkten ist die Auswahl gut lesbarer Schrifttypen die einzige Möglichkeit zur Verminderung dieser Unzulänglichkeit. Verdana zum Beispiel wurde speziell für das Lesen am Bildschirm entworfen (Grafik 1). Weitere wichtige Kriterien für eine gute Lesbarkeit sind die Zeilenlänge (rund 60 Zeichen) und der Zeilenabstand.



Grafik 1: Bei einer für den Bildschirm entwickelten Schrift (rechts Verdana) sind die kleinen Buchstaben überproportional gross, die Linien gleichmässig dick und die Hohlräume grösser als bei einer Buchschrift (links Times New Roman).

Reflektieren und leuchten

Der Bildschirm unterscheidet sich als selbst leuchtendes Medium grundsätzlich vom Papier, welches das einfallende Licht reflektiert. Nur gerade in der Dämmerung kann er diese Eigenschaft als Vorteil ausspielen. Er ist gegenüber

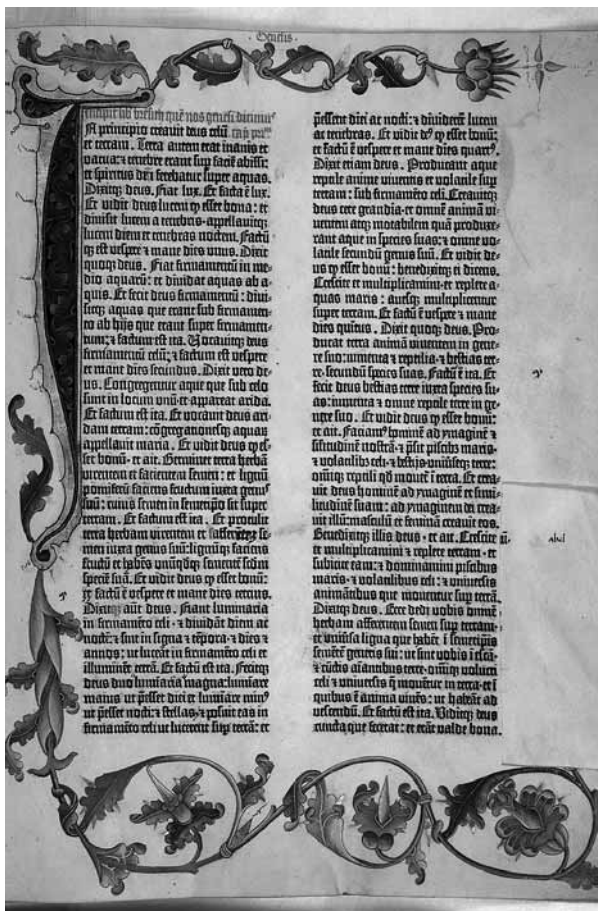
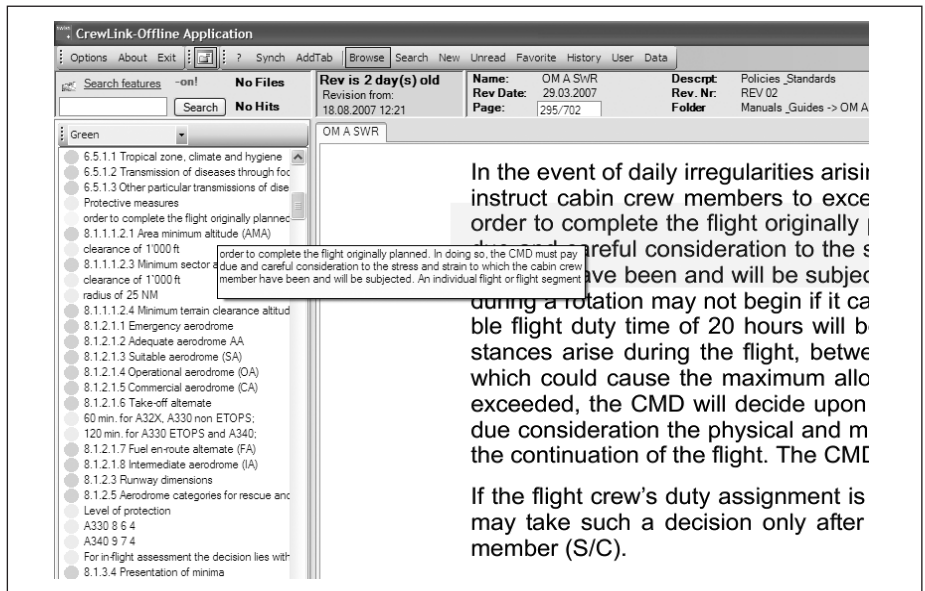


Bild 1: Der Beginn des Buches «Genesis» aus der lateinischen Göttinger Gutenberg-Bibel (um 1454).

Tageslicht anfällig, weil starkes Umgebungslicht zu einer Reduktion des Zeichenkontrasts und der Abbildungsschärfe führt. Um eine gute Lesbarkeit zu erreichen und das Ermüden der Augen zu verringern, müssen die Lichtverhältnisse der Umgebung und des Bildschirms einander angepasst werden. Um störende Reflexionen zu vermeiden, sollte die Lichtquelle zudem nicht direkt auf den Bildschirm gerichtet sein. Auf Laptops mit Klarglas-Bildschirm (Glossyscreen) wird die Lesbarkeit wegen der deutlicheren Spiegelungen weiter erschwert.

Die von der Werbung suggerierte Mobilität bei der Benutzung von Laptops wird unter Berücksichtigung dieser Aspekte stark relativiert. Helles Sonnenlicht lädt uns eigentlich dazu ein, uns im Freien aufzuhalten. Der Computer-User zieht sich aber gezwungenermassen ins Haus zurück. Unter dem Sonnenschirm kann ein Buch in der Rücken-, Seiten- oder Bauchlage, flach auf dem Boden oder im Liegestuhl gelesen werden. Für die Arbeit am Computer eignet sich trotz allem nur der Tisch. Eine rigide Zwangshaltung von Oberkörper und Kopf ist die unnatürliche Folge. Nebst den Augen wird so auch der Rücken in Mitleidenschaft gezogen.



Grafik 2: Schrifttyp und -grösse der Highlights sind für eine rasche Informationsaufnahme untauglich. Bei dunklem Texthintergrund vermindert der schlechtere Kontrast die Lesbarkeit.

Blättern über Funktionstasten auf dem Screen verlangen hingegen mehr Konzentration und motorischen Aufwand, sei es mit der Maus oder über das Mouse-pad. Der Leseprozess wird unterbrochen. Die Augen müssen anschliessend die passende Textstelle finden, die sich nicht wie im Buch natürlicherweise oben links befindet, sondern irgendwo auf dem Bildschirm, je nachdem, wie weit die Seite nach oben verschoben wurde.

Alle Gedächtnis wissen wir, wo auf dem Blatt die gesuchte Information steht, wo der zuvor gelesene Abschnitt platziert ist. Zudem bestand bei unseren Manuals die Möglichkeit, mehrere Seiten, auch aus verschiedenen Büchern, nebeneinander auf den Tisch zu legen und so nach Zusammenhängen, Gemeinsamkeiten oder Differenzen zu suchen. Auch konnten wir uns ein Ringbuch mit Seiten verschiedener Manuals als Quick-guide zusammenfügen.

Bei der Arbeit am Computer sehen wir immer denselben Bildschirm, der mit abwechselndem Inhalt gefüllt wird. Haben wir einen Crewbag-tauglichen Laptop mit 15-Zoll-Bildschirm vor uns, sehen wir stets nur ein Fragment einer Seite. Die vorherige oder die nachfolgende Seite ist unsichtbar. Die Übersicht über das gesamte Werk wird dadurch erheblich erschwert. Natürliche Ressourcen unseres Gehirns werden nicht mehr genutzt.

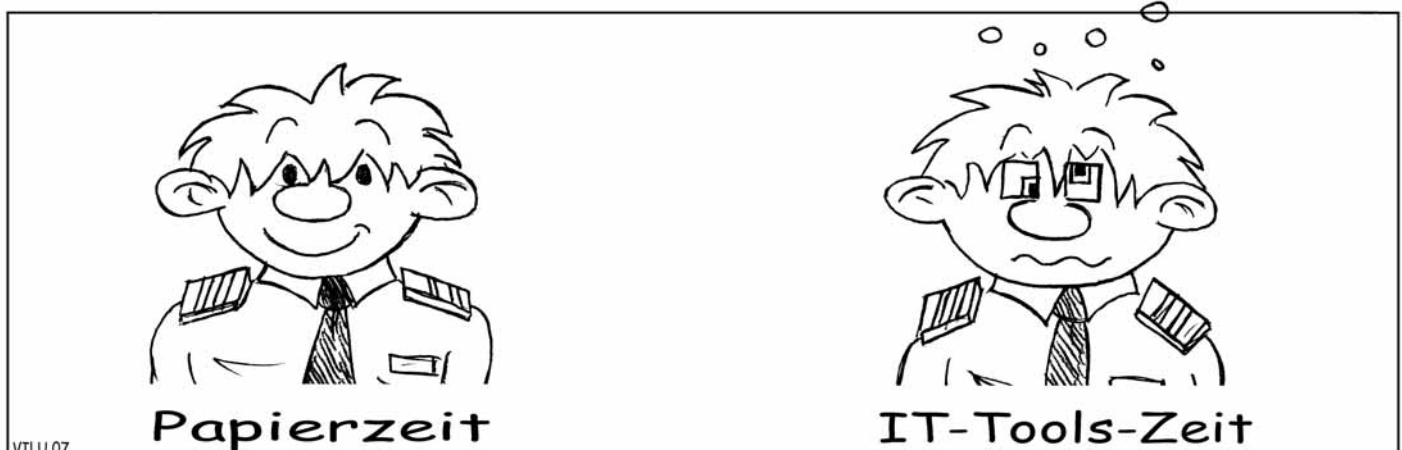
Auch hier stehen sich die geschichtliche Entwicklung von Buch und Bildschirm gegenüber. Das Buch hat sich ergonomisch zu einem hochformatigen

«Der Computer-User zieht sich bei hellem Sonnenlicht gezwungenermassen ins Haus zurück.»

Blättern und Scrollen

Bei der Handhabung des Buchs fallen weitere Unterschiede auf. Das Blättern ist eine intuitive Bewegung und unterbricht den Lesefluss kaum. Die Augen bleiben auf dem Text, wir ertasten den Seitenrand, und die Finger erledigen den Rest. Scrollen und

Ein kurzes Zurückblättern im Buch oder der Blick auf die gegenüberliegende Seite erhöhen den Überblick über den Lese- oder Lernstoff. Jede Seite ist zudem als eigenständige Einheit inklusive Titel und Fusszeile stets im Blickfeld. Jedes Blatt hat seine eigene Identität. Durch das visu-



«Zukünftige Bildschirm-orientierte Dokumente dürfen sich auch in ihrer Funktionalität nicht mehr fundamental von Web-pages im Internet unterscheiden.»

Medium entwickelt, während der Bildschirm in seiner kurzen Lebenszeit von Fernsehen und Kino im Querformat geprägt wurde. Heutige Laptops werden praktisch nur noch in trendigen, 16:9-ähnlichen Formaten hergestellt.

Lesen im CrewLink-Offline

Bei der Gestaltung der Benutzeroberfläche haben sich die Macher des CrewLink-Offline (CLO) ebenfalls am Querformat orientiert. Da erstaunt es schon, dass die Beschreibung dieser Applikation im gewohnten A4-Hochformat 13-seitig daherkommt. Wenigstens dieses Dokument müsste der neuen Technologie entsprechend aufgemacht sein, um den Leser nicht gleich zu Beginn abzuschrecken. Studien haben gezeigt, dass die Informationsaufnahme vom Bildschirm weniger mit mühevolem Lesen von langen Passagen geschieht, sondern dass eine Seite vielmehr nach interessanten und wichtigen Stichworten überflogen wird. Dieser Umstand muss in Zukunft zu Bildschirm-orientierten Dokumenten führen, die sich auch in ihrer Funktionalität nicht mehr fundamental von Web-pages im Internet unterscheiden dürfen. Zu dieser Erkenntnis seien auch renommierte Zeitungsverlage wie das «Wall Street Journal» gekommen, schreibt Kurt W. Zimmermann in der «Weltwoche» Nr. 29. Die ernüchternden Geschäftszahlen belegen, dass ihre Abonnenten lieber eine Zeitung in der Hand halten als sie am Bildschirm zu lesen.

Wenn es darum geht, persönliche Notizen und Markierungen im Text anzubringen, sind der Gestaltungsfreiheit auf Papier kaum Grenzen gesetzt. Der gelbe Leuchtstift hinterlässt eine Spur, die den Augen als Orientierung dient und dazu einlädt, die hervorgehobenen Stellen zu lesen. Im CLO haben wir ebenfalls die Möglichkeit, zu markieren und Notizen anzufügen. Der Schrifttyp und die -grösse sind aber denkbar unglücklich gewählt (Grafik 2). Der versprochene Nutzen, man könne sich im Schnelldurchlauf einen Überblick verschaffen, tritt nicht ein, weil die Schrift für einen rasche Informationsaufnahme untauglich ist. Zudem beginnt die markierte Auswahl meistens mit einem störenden Satzfragment, da es nicht möglich ist, dem Textfluss logisch folgend zu

markieren. Die markierte Textstelle wird sogar weniger lesbar, da ein dunkler Hintergrund den für das Auge wichtigen Kontrast am Bildschirm vermindert.

Beim Scannen pausieren

Um das Lesen am Bildschirm so mühelos wie möglich zu machen, können folgende Punkte als Empfehlung gelten.

«Die Produzenten der Manuals stehen nun bei der Neugestaltung der Dokumente vor einer grossen Herausforderung.»

Bei der Herstellung von Dokumenten ist ein grundsätzlicher Wechsel auf das Querformat dringend nötig. Dabei sollte eine Schrift verwendet werden, die für den Bildschirm entworfen wurde. Das Layout und die Gestaltung der Texte sollten den Gewohnheiten der Bildschirmarbeit – Scannen anstatt Lesen – angepasst werden.

Der User sollte beim Kauf neuer Hardware das Gewicht nicht nur auf die Schnelligkeit des Prozessors und die Grösse der Speicher legen. Die Qualitäten des Bildschirms sind ebenfalls gründlich zu prüfen. Bei der Arbeit am Bildschirm sind nicht nur die Lichtverhältnisse wichtig. Regelmässige Pausen für die Regeneration der Augen sind empfehlenswert: Nach einer Stunde Bildschirmarbeit sollte den Augen während fünf bis zehn Minuten Ruhe gegönnt werden.

Die Produzenten der Manuals stehen nun bei der Neugestaltung der Dokumente – im Speziellen des OM C – vor einer grossen Herausforderung. Wenn schon das Lesen mühevoll ist und viel Konzentration erfordert, bleibt für den eigentlichen

Zweck, die Informationsaufnahme, nur noch wenig Energie übrig. Wenn es nicht gelingt, die Leser bei der Stange – sprich am Lesen – zu halten, verkommt die Umstellung auf das neue Medium zum teuren Selbstzweck. Denn nichts ist einfacher, als ein Bulletin – oder noch drastischer: eine Revision – mit einem Mausklick als gelesen zu markieren. ■

Quellen

- Boesken, G.:* Lesen am Computer – Mehrwert oder mehr Verwirrung? Untersuchung zur «Konkurrenz» zwischen Buch und Hypertext. München: Computerphilologie, Uni München, 2002
- Büchner, K.:* Lesbarkeit von Bildschirmtext. München: Büro für konzeptionelle Gestaltung, 2003
- Larson, K.:* The Technology of Text. IEEE Spektrum, Ausgabe Mai 2007
- Kleck, T., Lachenmaier, J., Ochmann, M.:* Technische und grafische Standards für Bilder, Schrift, Audio und Video im Internet. Stuttgart: Fachhochschule Stuttgart, Hochschule für Medien, 2003
- Kossak, H.-Ch.:* Lernen leicht gemacht. Heidelberg: Carl-Auer Verlag, 2006
- Kraus, T.:* Lesen mit Aspekten zum Medium Internet beziehungsweise Bildschirm. Vorlesungsskript «Digitale Medien» von Prof. Hussmann. München, Zentrum für Internetforschung und Medienintegration, 2003
- Rundnagel, R.:* Augen und Bildschirmarbeit. Gesellschaft Arbeit und Ergonomie, 2004
- Ziefle, M.:* Lesen am Bildschirm; eine Analyse visueller Faktoren. Münster, New York, München, Berlin: Waxmann, 2002

Raymond Cron besucht die AEROPERS-GV

Der Direktor des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL), Raymond Cron, nahm die Anwesenden anlässlich der Generalversammlung der AEROPERS zu einem «luftfahrtpolitischen Rundflug» an verschiedene Orte seines Wirkens mit. Die folgende Auswahl befasst sich mit der Entwicklung des Flugplatzes Zürich, dem BAZL im europäischen Umfeld und schliesst mit dankenden Worten.

Text: Jürg Ledermann

Der Flugplatz Zürich ist ein Ort, der bewegt. Nicht nur im direkten Sinn, dokumentiert durch die wachsenden Bewegungszahlen, sondern gegenwärtig vor allem im indirekten, nämlich emotionalen. Er ist nicht nur ein Thema im Kanton, sondern zieht seine Kreise auch bis weit über die kantonalen und nationalen Grenzen hinaus. Im Zentrum des Geschehens stehen das BAZL und sein Direktor Raymond Cron. Trotz allem Wirbel versucht er beharrlich, die Basis für eine sachliche Diskussion zu schaffen.

werden, so weit das aufgrund der Realität, zum Beispiel der deutschen Durchführungs-Verordnung (DVO), möglich ist.

Beim SIL geht es darum, behördlich verbindlich festzulegen, welches der Entwicklungshorizont des Flughafens sein soll und wie er grundsätzlich betrieben werden soll. In Zürich geht es um die langfristige Rechts- und Planungssicherheit für alle Betroffenen: also für die Flughafenbetreiberin, die Flughafenutzer und die Bevölkerung rund um den Flughafen. Jeder Flugplatz in der Schweiz, ob klein oder gross, brauche, so Cron, einen solchen Sachplan. Dieser raumplaner-



Wettbewerb im Korsett

Im Rahmen des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) wurden deshalb bis jetzt die fachtechnischen Grundlagen für den zukünftigen Betrieb des Flughafens Zürich erarbeitet. Bei jeder der 19 möglichen Varianten wurde minutiös untersucht, welche Auswirkungen sie auf die Bevölkerung und die verkehrstechnische Leistung des Flughafens haben würde. Denn der bundesrätliche Auftrag lautet, dass der Flughafen den Airlines eine wettbewerbsfähige Infrastruktur zur Verfügung stellen muss, die einen Hub-Betrieb zulässt. Der Lärm des Flugbetriebs solle so weit wie möglich konzentriert

sche Prozess für die Infrastrukturanlagen der Luftfahrt hat einen entsprechenden zeitlichen Horizont von 20 bis 25 Jahren.

Cron meint, dass die Präsentation der 19 Varianten in der gezeigten Transparenz so in der Vergangenheit noch nie durchgeführt wurde. Er wollte diese Offenheit für den jetzt laufenden politischen Meinungsbildungsprozess über die zukünftige Gestaltung des Flughafens Zürich. Das ehrgeizige Ziel ist, dass im Jahr 2009 das Objektblatt, das Resultat des Prozesses, vom Bundesrat verabschiedet wird.

ZRH – einziger Schweizer Hub

Der Flughafen Zürich sei eine nationale Schlüsselinfrastruktur, wie Cron ausführte, und habe neben den anderen Landesflughäfen Genf und Basel die Funktion der interkontinentalen Anbindung. Er ist der einzige Flughafen mit einem eigentlichen Drehkreuz. Der Bundesrat hat sich im Luftfahrtpolitischen Bericht (LuPo) für die nachfrageorientierte Entwicklung dieses Flughafens ausgesprochen und gleichzeitig gesagt, dass es aus Überlegungen der Nachhaltigkeit, der Umwelt- oder Gesellschaftspolitik Abweichungen von diesem Grundsatz geben kann. Der Bundesrat hat im LuPo ausserdem den Anstoss zur Klärung der Frage gegeben, ob Trägerschaft der Landesflughäfen richtig geregelt ist. Ist es richtig, dass der Flughafen Zürich eine Anlage ist, die von der kantonalzürcherischen Politik massgeblich mitgestaltet wird? Oder gehört eine nationale Schlüsselinfrastruktur nicht auf Bundesebene? Eine Vorstufe zu dieser Frage lautet: Sind die Kompetenzen zwischen Bund und Kanton im Bereich der Flughafenplanung richtig verteilt? Das sind hochpolitische und komplizierte Fragen, die laut Cron aber angegangen werden müssen, weil er sieht, dass mit den heutigen Strukturen und Konzepten keine einfachen Verhältnisse bestehen, die nicht zu einfachen Lösungen führen können. Die divergierenden Interessen der Betroffenen anlässlich der Koordinationsgespräche zum SIL zeigen, wie dringend solche Fragen beantwortet werden müssen.

Gekröpft im Norden

Ein weiteres Thema ist der gekröpft Nordanflug. Auch das ist laut Cron eine komplexe Angelegenheit. Die Bewilligungsprozedur für diesen unkonventionellen Anflug ist im Gange. Dass der Luftraum sicherheitstechnisch in Ordnung ist, wurde anhand einer von der skyguide durchgeführten Sicherheitsüberprüfung belegt. Dabei kamen ganz verschiedene Methoden zum Einsatz. Die operationellen Aspekte wurden im Simulator und mit Business-Jets erfolgen. Die Themen Flugsicherung, Luftraumstruktur und das operationelle Konzept der Flugsicherung werden bei standardisierten Safety-Assessments nach ESAR-4 (Vorschriften, anhand derer solche Überprüfungen stattfinden) begutachtet. Inzwischen hat das BAZL das Gesuch des Flughafens öffentlich aufgelegt. Vor dem definitiven Entscheid möchte es aber mit einer externen ausländischen Firma eine Gesamtsicherheits-Überprüfung machen.

Aufgrund der grenznahen Lage des Anflugs müssen die Deutschen in die Diskussion einbezogen werden. Obwohl der Anflug den deutschen Luftraum nicht beansprucht, besteht für sie die Möglichkeit, durch Veränderung der Luftraumstruktur im Grenzbereich den gekröpften Nordanflug so zu beeinflussen, dass er praktisch nicht mehr geflogen werden kann.

Cron ist sich bewusst, dass der gekröpte Nordanflug kein Standardverfahren für einen Interkontinentalflughafen ist. Gerade darum muss er aber auch für eine ausländische Besatzung sicher zu fliegen sein, die seit mehr als zehn Stunden unterwegs ist und in Zürich zum ersten Mal landet. Dieser Massstab müsse gelten, sonst dürfe man das Verfahren nicht freigeben, so Cron. Der Anflug ist das Resultat der heute real existierenden Situation in Zürich und als Lösung dafür entstanden, die dicht besiedelten Gebiete unter dem Anflug 34 in den frühen Morgenstunden zu entlasten.

Start 16 mit Durchstart 14

Die grossen Sicherheitsabstände für den Start eines Flugzeugs auf der Piste 16 bei gleichzeitig landenden – und möglicherweise durchstartenden – Maschinen auf der Piste 14 sorgen in der anschliessenden Fragerunde für eine engagierte Diskussion. Die Fragesteller meinen, dass die Leute an der Front – Piloten und Fluglotsen – eine andere Risikobeurteilung als das BAZL vornehmen.

«Gehört eine nationale Schlüsselinfrastruktur wie der Flughafen Zürich nicht auf Bundesebene?»

In Chicago gebe es Staffellungen von weniger als 20 Sekunden. Die Situation in Zürich sei derart unmöglich, weil niemand die Verantwortung für eine bessere Lösung übernehmen wolle.

Cron erwidert, dass das BAZL Verantwortung übernommen habe und im Herbst 2004 anlässlich einer Inspektion und nach der Analyse des Vorfalls im August 2003 (Airprox bei Start 16 und Durchstart 14) zur Ansicht gelangt sei, dass der Sicherheitsstandard damals ungenügend gewesen sei. Zusammen mit skyguide, dem Flughafen und der SWISS wurde eine bessere Lösung gesucht. Nach intensiver Suche nach Alternativen blieb nichts anderes übrig, als die grosse Separation einzuführen. Die ganze Problematik wurde zudem im amerikanischen ATSI-Institut (Air Traffic Simulation, Inc.) nachgestellt. Anhand dieser Ergebnisse wurde die Staffellung

festgelegt. Weil die externe Berechnung die Weisungen des BAZL gestützt hatte, herrschte von diesem Moment an in den entsprechenden Expertengremien Konsens.

Cron ist überzeugt, dass die heutige Lösung die richtige ist, was ja auch durch die verschiedenen Berechnungen und Abklärungen belegt worden ist. Niemand, auch nicht die Experten der SWISS, konnten den Gegenbeweis liefern. Darum trägt er die Verantwortung für den jetzigen Zustand und die damit einhergehenden Verspätungen mit gutem Gewissen.

BAZL in Europa

Die General Aviation legt dem BAZL die Anwendung zwingender Vorschriften als voraussetzenden Gehorsam oder «Musterknaben-Attitüde» aus. Es gibt laut Cron aber eine Anzahl Vorschriften, bei denen die Schweiz und die anderen Staaten keinen nationalen Handlungsspielraum haben. Gerade im EASA-Umfeld (European Aviation Safety Authority) sei diese Situation, so Cron, tatsächlich neu. Da gibt es zudem Regulierungen, die nicht optimal sind, bei denen die Mitgliedstaaten der EASA eine andere Meinung haben und versuchen, die Denkweise der EASA zu beeinflussen und bei unsinnigen Vorschriften nach vernünftigeren Lösungen zu suchen. Gerade bei der Vorbereitung über die Regulationen, die Flugplätze betreffen, ist Cron klar der

Meinung, dass sich die EASA nur um Plätze ab einer bestimmten Grösse kümmern sollte und sich nicht mit dem Hasenstrick abgeben müsse.

Laut Cron ist das BAZL an allen wichtigen internationalen Projekten direkt beteiligt. Es geht derzeit darum, das europäische Regelwerk zu vereinfachen und zu vereinheitlichen. Die für diese Reformen benötigte Roadmap auf EU-Ebene wurde in einer kleinen High-level-group gezeichnet, worin er vertreten ist. Die Gruppe besteht aus fünf Vertretern von Staaten und Vertretern der Industrie. Es gelingt dem BAZL also, auch als Nicht-EU-Land in solche Gremien zu gelangen, dort mitzuarbeiten und damit einen Informationsvorsprung zu haben. Das ist umso wichtiger, als die entscheidenden luftfahrtpolitischen Prozesse nicht in Bern, sondern zum Beispiel in Brüssel stattfinden.



Orientierungstafel beim BAZL-Eingang in Ittigen.

Personalverbände wichtig für Safety

Zum Schluss seines Referats fügt Cron einige Bemerkungen zur Rolle der Personalverbände an. Sie sind im Luftfahrtsystem wichtige Stakeholder und Partner und damit auch unentbehrliche und akzeptierte Gesprächspartner für ihn. Er achtet den institutionalisierten Austausch mit den Personalverbänden als bedeutsam und schätzt die regelmässigen Kontakte mit der AEROPERS und auch der kapers. Er findet es wichtig, dass die Sichtweise der Cockpit-Besatzungen bei der Ausgestaltung des Luftfahrtsystems einfließen kann. Als grösster Pilotenverband in der Schweiz hat die AEROPERS zudem eine tragende Rolle bei der Sicherheit und bei der Umsetzung des Grundsatzes «Safety first».

Die obersten luftfahrtpolitischen Ziele sind laut Cron eine möglichst optimale Anbindung der Schweiz auf dem Luftverkehrsweg und ein hoher Sicherheitsstandard. Er ist persönlich davon überzeugt, dass sich das Gesamtziel nur erreichen lässt, wenn alle Akteure in diesem Luftfahrtsystem erstens in diesem Gesamtsystem zu denken versuchen und zweitens kompromissbereit sind, zugunsten der Interessen des Gesamtsystems vielleicht eigene Interessen im Einzelfall zurückzustellen. Das kann nur gelingen, wenn man einen konstruktiven Dialog pflegt und die Bereitschaft zu dauernder Systemoptimierung hat.

Damit richtet Cron am Schluss den Dank an die anwesenden Piloten und Pilotinnen dafür, was sie einerseits jeden Tag am Arbeitsplatz zugunsten des Luftfahrtsystems leisten. Andererseits bedankt er sich, vor allem bei den Verantwortlichen des Verbands, für die konstruktive Mit- und Zusammenarbeit im Rahmen des Luftfahrtsystems. Er schätze den Austausch sehr und freue sich darauf, den Dialog auch in Zukunft fortsetzen zu können. ■

«Das Gericht wird uns das Problem mit dem süddeutschen Luftraum nicht lösen»

Über das straffreie Meldewesen, Qatar Airways in Genf, die deutsche Verordnung, den gekröpften Nordanflug und die Probleme, die sich ergeben, wenn in Zürich Flugzeuge gleichzeitig starten und anfliegen wollen: Der Direktor des Bundesamts für Zivilluftfahrt, Raymond Cron, im Gespräch mit der «Rundschau».

Interview:
Roland Zaugg und Jürg Ledermann

«Rundschau»: Eine angemessene Berichterstattungskultur erhöht die Sicherheit in der Luftfahrt. Der straffreie Umgang mit Fehlern hat deshalb in der Swissair/SWISS eine langjährige Tradition. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat das straffreie Meldewesen in der Schweizer Luftfahrt dagegen erst in diesem Jahr eingeführt. Was waren die Gründe für diese Verzögerung?

Raymond Cron: Ob es hier zu Verzögerungen gekommen ist oder nicht, darüber könnte man diskutieren. Klar ist, dass die Swissair und die SWISS in diesem Bereich ihrer Zeit immer voraus waren. Das erachte ich als positiv. Für uns bestand die Herausforderung darin, dass die Einführung des straffreien Meldewesens eine Änderung im Luftfahrtgesetz und in der Luftfahrtverordnung bedingt hat. Das ging nicht von gestern auf heute. Zudem war keineswegs klar, ob ein straffreies Umfeld überhaupt mit unserem Rechtssystem vereinbar sein würde. Da hat es in der Vorbereitungsphase intensive, juristisch-philosophische Grundsatzdiskussionen gegeben. Ich persönlich bin aber überzeugt, dass die Einführung des straffreien Meldewesens eine richtige und wichtige Sache ist, zumal es Leute gibt, die glauben, dass die internationale Entwicklung eher noch weiter in diese Richtung gehen wird. Die Schweiz gehört nun zu den ersten Ländern, die die rechtlichen Grundlagen für das straffreie Meldesystem geschaffen haben. Und erste Erfahrungen deuten bereits an, dass wir mit diesem neuen System in der Tat mehr Daten und Informationen erhalten, die uns helfen, Trends im Sicherheitsbereich zu erkennen.

«RS»: Das BAZL auditiert als Aufsichtsbehörde Entwicklungs-, Herstellungs- und Unterhaltsbetriebe, Airlines und Flugschulen sowie skyguide, MeteoSchweiz und Flughäfen. Das ist sehr aufwendig und braucht viel Know-how. Hat das BAZL die Ressourcen dafür, und was halten Sie von der Idee, bestimmte Aufsichtsfunktionen an «vertrauenswürdige» Airlines, Flughäfen usw. zu delegieren, wie das in gewissen anderen Ländern der Fall ist?

R.C.: Es ist eine Tatsache, dass in den letzten Jahren die Aufsichtstätigkeit in der Zivilluftfahrt in Bezug auf Umfang und Tiefgang zugenommen hat und in Zukunft noch weiter zunehmen wird. Das gilt für ganz Europa, und dafür gibt es im Wesentlichen drei Gründe. Erstens nimmt die Komplexität der Regulation laufend zu. Dann schreitet die internationale Standardisierung vor allem in Europa – Stichwort: European Aviation Safety Agency (EASA) – weiter voran. Und schliesslich erhöht sich auch das Sicherheitsbedürfnis der Öffentlichkeit ständig. Obwohl das BAZL im Jahr 2005 im Rahmen der Reorganisation schon einmal 60 zusätzliche Stellen bekommen hat, stehen wir aufgrund dieser zum Teil internationalen Entwicklungen bereits wieder vor der Tatsache, dass wir unseren Auftrag mit den heutigen Ressourcen nicht mehr bewältigen können. Wir haben darum Ende Mai weitere 44 Stellen beantragt und vom Bundesrat in einem ersten Schritt 20 zugesprochen erhalten. Das zeigt, dass Sie mit Ihrer Frage ein wichtiges Thema ansprechen.

Wie gehen wir mit dieser Situation um? In Übereinstimmung mit dem luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrats konzentriert sich das BAZL bei der Aufsicht klar auf die kommerzielle Luftfahrt, weil dort der Nutzen unserer Tätigkeit sowie das

Schadenspotenzial am grössten sind. Im Bereich der General Aviation haben wir gewisse Aufgaben delegiert, wie zum Beispiel die Zulassung von Experimental-Flugzeugen oder die Aufsicht über die Ballonfahrei und das Hängegleiterwesen. Ich glaube indes nicht, dass man etwas Ähnliches auch in der kommerziellen Luftfahrt machen und die Aufsicht zum Beispiel an eine Fluggesellschaft delegieren kann. Von mir aus gesehen ist dies eine Kernaufgabe des Staates, schon aus Gründen der Unabhängigkeit und der Gleichbehandlung.

Trotzdem erachte ich natürlich Initiativen wie IOSA (IATA Operational Safety Audits) als sehr wertvoll: Gilt es, eine Fluggesellschaft in der Schweiz neu zuzulassen, die nicht aus der EU stammt, dann überprüfen wir zunächst, ob sie IOSA-zertifiziert ist. Ist das der Fall, dann gehen wir eigentlich davon aus, dass sie in Bezug auf die Sicherheit in Ordnung ist. Andernfalls müssen wir uns über Fragebögen oder sogar Besuche vor Ort ein eigenes Bild verschaffen.



«RS»: Die Aufsicht über die kommerzielle Luftfahrt soll nicht delegiert werden. Aber was halten Sie vom Gedanken eines schweizerischen Kompetenzzentrums, wie es zum Beispiel das holländische NLR ist? Könnte ein solches das BAZL, das ja nicht operativ tätig ist und trotzdem mit der überaus dynamischen Entwicklung in der Luftfahrt Schritt halten muss, nicht unterstützen?

R.C.: Sie sprechen verschiedene Aspekte an. Erstens ist das NLR im Prinzip nichts anderes als eine normale Beratungsfirma. Zweitens ist es richtig, dass es für eine Behörde grundsätzlich sehr anspruchsvoll ist – und das sage ich jetzt als jemand, der früher in der Industrie tätig war –, in einem Umfeld mitzuhalten, das sehr dynamisch ist und in dem Technologien eine grosse Rolle spielen. Dennoch ist es unsere Aufgabe, technologisch à jour zu bleiben, um die Entwicklungen in der Luft-

fahrt beurteilen zu können. Das bedingt zum Beispiel, dass unsere Inspektoren im Bereich der Operation so nahe wie möglich am Puls des Geschehens sind und regelmässig Flugdienst leisten.

Dass wir die Aufsicht über die Schweizer Zivilluftfahrt an ein privates Unternehmen – zum Beispiel an eine Beratungsfirma – auslagern, kann ich mir, wie bereits erwähnt, nicht vorstellen. Denkbar wäre allenfalls, dass man die Aufsicht in eine öffentlich-rechtliche Anstalt ausgliedert. Das wäre dann immer noch eine staatliche Stelle. Der Finanzierungsprozess stünde dann aber nicht mehr direkt in der politischen Mechanik, und höchstwahrscheinlich müsste eine solche Anstalt zu 100 Prozent über Benutzergebühren finanziert werden.

Die Aufsicht über die Schweizer Kernanlagen wird bereits heute so gehandhabt, durch die Hauptabteilung für die Sicherheit der Kernanlagen (HSK). Und im Bereich der Medikamente ist Swissmedic, das Schweizerische Heilmittelinstitut, eine solches öffentlich-rechtliches Institut des Bundes, das für die Kontrolle der Heilmittel zuständig ist. So etwas wäre theoretisch auch im Bereich der Zivilluftfahrt möglich.

«Die heutige Situation ist unter keinem Titel sinnvoll.»

«RS»: Nur theoretisch, oder gibt es auch praktische Bemühungen in diese Richtung?

R.C.: Wenn das Parlament zustimmt, wird das BAZL am 1. Januar 2008 ein sogenanntes FLAG-Amt. FLAG bedeutet «Führung mit Leistungsauftrag und Globalbudget». Von dieser «Flagisierung» erhoffe ich mir eine grössere betriebswirtschaftliche Ausrichtung und Verstärkung der Wirkungsorientierung unserer Tätigkeit und insgesamt eine grössere Flexibilität. Der Status als FLAG-Amt wäre ein erster Schritt in die Richtung, die ich vorher angedeutet habe.

«RS»: In der Luftfahrt wurde die Eigenverantwortung immer hoch gewertet. Das schreibt das BAZL in seinem Bericht über die «Schweizer Zivilluftfahrt 2007». Täuscht unser Eindruck, dass in den letzten Jahren eine Trendwende stattgefunden hat, indem nämlich der individuelle Spielraum für die Akteure an der Front, der «common sense», durch immer mehr Vorschriften, Verordnungen und Richtlinien eingeengt wurde?

R.C.: Wir wissen alle, dass das Luftfahrtsystem komplexer geworden ist

und weiter an Komplexität zunehmen wird. Zudem hat die tief greifende Liberalisierung im Airline-Bereich zu einem Wettbewerbs- und Kostendruck geführt, den Sie selber jeden Tag spüren, vor allem, wenn Sie schon länger dabei

«Das Instrument des ZFI wäre flexibler als eine reine Bewegungsplafonierung, wie sie in der Flughafeninitiative gefordert wird.»

sind. Mit diesen Entwicklungen konnten die früheren Schweizer Aufsichtsstrukturen nicht mithalten, wie der NLR-Bericht gezeigt hat.

Der Schlüssel für einen hohen Sicherheitsstandard in der Zivilluftfahrt liegt heute in einer Kombination aus Eigenverantwortung und einer systematischen, vorausschauenden Sicherheitsaufsicht, die auf einem SMS basiert. Die Eigenverantwortung habe ich hier bewusst zuerst genannt, denn ich bin zu tiefst davon überzeugt, dass sie ein zentrales Element bleiben wird. Ich verstehe jedoch, dass der Akteur an der Front einen anderen Eindruck bekommen mag.

Das hängt jedoch nicht damit zusammen, dass man die Eigenverantwortung zurückdämmen will. Es ist vielmehr eine Folge davon, dass das Umfeld komplexer geworden ist und die Regulierungsbreite und -tiefe zugenommen haben.

«RS»: Bundesrat Leuenberger hat schon durchblicken lassen, dass er die Forderungen der Plafonierungsinitiative kaum tel quel umsetzen würde. Wäre der Gegenvorschlag, der ZFI plus, ein geeignetes Mittel, mit dem sich der Kanton Zürich beim Bund mehr Gehör verschaffen könnte? Anders gefragt: Wenn der ZFI-Richtwert in Zürich nur noch mit einer Bewegungsbeschränkung eingehalten werden könnte, würde der Bund dann eine solche zulassen?

R.C.: Bei dieser Thematik sind im Moment noch so viele Fragen offen, dass ich mich weigere, über diese Fragen zu spekulieren. Bundesrat Leuenberger hat im Rahmen der Beantwortung eines parlamentarischen Vorstosses die Haltung des Bundes in dieser Frage klar umrissen, eine Haltung, die auf den luftfahrtpolitischen Grundsätzen basiert. Si-

cher ist aber, dass das Instrument des ZFI flexibler wäre als eine reine Bewegungsplafonierung, wie sie in der Flughafeninitiative gefordert wird. Ausserdem sind wir der Meinung, dass eine reine Bewegungsplafonierung kein sinn-

und wirkungsvolles Mittel ist, um den Lärm und die Schadstoffbelastung ein-dämmen zu können.

«RS»: Laut SWISS-CEO Christoph Franz («DAS MAGAZIN» vom 15. Juli) müsste die Schweiz aufgrund der bilateralen Verträge in Sachen Luftfahrt eigentlich wie ein EU-Staat behandelt werden. Trotzdem habe Deutschland dem Flughafen Zürich Auflagen gemacht hat, die ungesetzlich wären, wenn die Schweiz zur EU gehören würde. Wie beurteilen Sie die Situation?

R.C.: Zuerst möchte ich festhalten, dass das Thema Flughafen-DVO (Durchführungsverordnung) nicht ein Problem zwischen der Schweiz und der EU ist, sondern ein Problem zwischen der Schweiz und Deutschland. Zweitens hat die Schweiz mit der EU zwar ein bilaterales Luftverkehrsabkommen, sie ist aber nicht Mitglied der EU! Die ganze Integration der Schweiz im Luftfahrtbereich ins europäische Recht erfolgt über einen separaten Mechanismus, über den sogenannten Gemischten Ausschuss. Trotzdem haben wir im Zusammenhang mit der DVO die Instanzen der EU eingeschaltet. Zuerst die Europäische Kommission, die uns aber nicht Recht gegeben hat. Dann den Europäischen Gerichtshof, der noch keinen Entscheid gefällt hat. Ich bin allerdings der klaren Meinung, dass uns das Gericht das Problem, das wir im Zusammenhang mit der Benützung des süddeutschen Luftraums haben, gar nicht lösen wird. Wenn wir eine Lösung wollen – und ich bin überzeugt, dass wir eine brauchen –, dann geht das nur, wenn wir gemeinsam mit den Deutschen nach einer solchen suchen. Das ist ein sehr anspruchsvoller und schwieriger Prozess – eine Klettertour und kein Spaziergang.

«RS»: Sie glauben also, dass Deutschland nicht auf seinen DVO-Entscheid zurückkommen wird – ausser die Schweiz kommt den Deutschen entgegen?

Raymond Cron (geb. 1959) wuchs in der Region Basel auf. 1983 schloss er sein Studium als dipl. Bauingenieur an der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) in Zürich ab. In einem Nachdiplomstudium bildete er sich in Technischen Betriebswirtschaften am Betriebswissenschaftlichen Institut der ETH weiter, während er parallel dazu als Assistent am Institut für Bauplanung und Baubetrieb der ETH arbeitete.

Seine berufliche Laufbahn begann Cron als projektierender Ingenieur in einem Ingenieurbüro in Zürich und Lausanne. Anschliessend wechselte er als Chef von Grossbaustellen zu einer der führenden Bauunternehmungen der Schweiz. 1996 nahm er Einsitz in der Gruppenleitung der Preiswerk Holding AG, die 1997 mit der Stuaq-Gruppe und der Schmalz Holding zur BATI-GROUP Holding AG fusionierte, der Cron von Beginn weg als Mitglied der Gruppenleitung und Spartenleiter angehörte.

Ende 2003 wurde Raymond Cron vom Bundesrat zum Direktor des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) gewählt. Neben der Führung des Amtes zeichnete Cron für die komplette Reorganisation des BAZL verantwortlich, die im Juni 2005 erfolgreich abgeschlossen wurde. Zudem ist er Vizepräsident der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz und von Eurocontrol.

Raymond Cron lebt mit seiner Frau und seinen drei Kindern in der Region Basel.

R.C.: Das würde ich nicht so sagen. Wenn wir eine bessere Lösung als die heutige wollen, dann muss Deutschland in irgendeiner Form auf die heutige DVO zurückkommen. Ich habe das der deutschen Seite auch immer wieder gesagt: Das Beharren auf der heutigen Lösung führt dazu, dass wir keine tragfähige Lösung finden können. Denn die heutige Situation ist unter keinem Titel sinnvoll. Ich bin überzeugt, dass es Spielraum für bessere Lösungen gibt und wir irgendwann auf unserer schwierigen Klettertour auch ans Ziel kommen werden.

«RS»: In Zürich wird der Flugbetrieb in einem unüblich grossen Mass durch politisch bedingte Rahmenbedingungen bestimmt. Neuerdings will man sogar ein Sichtflugverfahren in den frühen Morgenstunden einführen, obwohl eigentlich vier Instrumenten-Landesysteme (ILS) zur

Verfügung stünden. Müsste das BAZL als Safety-Regulator solchen Bestrebungen nicht einen Riegel schieben («best use of equipment»), statt ein Gesuch dafür aufzulegen?

R.C.: Beim gekröpften Nordanflug, den Sie ansprechen, geht es um ein Gesuch, das der Flughafen Zürich bei uns eingereicht hat. Dieses Gesuch zu bearbeiten und zu prüfen ist unsere Pflicht. Ein Verfahrensschritt ist die Auflage des Gesuchs. Wir haben aber immer gesagt, dass der endgültige Entscheid von einer Reihe weiterer sicherheitstechnischer Abklärungen abhängig sei, die im Moment noch am Laufen sind.

Der gekröppte Nordanflug ist letztlich eine Folge davon, dass der Flughafen Zürich ein komplexes System ist, das sich nicht im «luftleeren Raum» befindet, sondern in ein politisches System und eine gewachsene Agglomeration eingebettet ist, die sich laufend weiterentwickeln. Das führt dazu – und macht die Angelegenheit auch so spannend –, dass wir nicht nur technische Aspekte, sondern auch politische Implikationen beurteilen müssen. Ich möchte hier aber glasklar festhalten, dass für mich die Sicherheit nicht verhandelbar ist. Nur wenn wir überzeugt sind, dass der gekröppte Nordanflug sowohl in Bezug auf das Verfahren selbst als auch in Bezug auf die Integration ins ganze System sicher ist, werden wir ihn bewilligen.

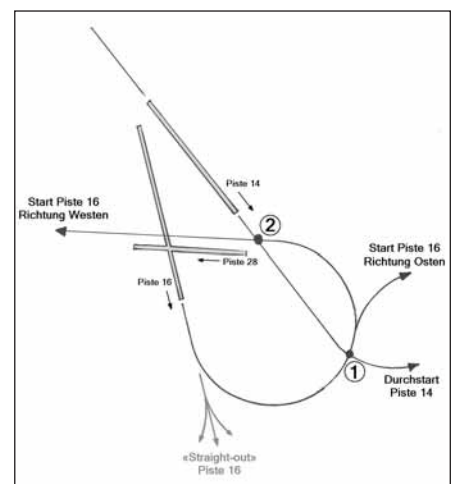
«RS»: Man hört immer wieder, das Instrumenten-Landesystem (ILS) der Piste 28 entspreche nicht in allen Teilen den ICAO-Empfehlungen. In der Tat wurde die Anlage, die eigentlich Category-1-Anforderungen entspricht, als «uncategorized ILS» deklariert, ein Begriff, den wir bis anhin nicht kannten. Was hat es mit diesen Behauptungen auf sich und was bedeuten sie?

R.C.: Eigentlich ist das ILS 28 tatsächlich eine Category-1-Installation. Gewisse Empfehlungen bezüglich der Hindernis-Freihalteflächen im Flughafenbereich können aber nicht vollumfänglich eingehalten werden. Aus diesem Grund haben wir uns entschieden, das Category-1-ILS als «uncategorized ILS» zu publizieren, als ILS, das nicht 100-prozentig den internationalen Empfehlungen entspricht. Damit erhöhen wir die Aufmerksamkeit derjenigen Piloten, die Zürich nicht wie ihre Hosentasche kennen. Aber selbstverständlich ist dieser Anflug absolut sicher, sonst hätten wir ihn gar nicht genehmigt. Es gibt jedoch ein paar Spezialitäten, denen wir auf diese Art am besten Rechnung getragen zu haben glauben.



«RS»: Das BAZL hat nach einem Vorfall, bei dem die Mindestabstände nicht ganz eingehalten wurden, die Staffelung zwischen Flugzeugen, die auf der Piste 16 starten, und Flugzeugen, die auf die Piste 14 anfliegen, erheblich ausgedehnt. Dies führt nun zeitweise zu einer spürbaren Einschränkung der Kapazität in Zürich. Bevor der Entscheid gefällt wurde, liessen Sie die Situation von der Firma Air Traffic Simulation, Inc. (ATS) analysieren. Wie muss man sich eine solche Analyse vorstellen und zu welchen Resultaten hat sie geführt?

R.C.: Wir kamen nach dem Vorfall zur Erkenntnis, dass einerseits der ICAO-Mindestabstand von drei nautischen Meilen zwischen zwei Flugzeugen nicht immer gewährleistet war und andererseits die Nachlauferturbulenzen («Wake-turbulence») in gewissen Konstellationen zu einem Problem hätten führen können. Diese Probleme haben wir mit einer Staffelung von acht respektive elf Meilen gelöst. Ich bin mir bewusst, dass unsere Lösung nicht ideal ist. Aber die ICAO-Standards müssen eingehalten werden: Zuerst die Sicherheit und dann alles andere, wie zum Beispiel die Wirtschaftlichkeit. In der Analyse, die Sie angetönt haben, wurden weder Wahrscheinlichkeits- noch Risikoberechnungen gemacht, es war eine reine Simulation, um das Problem der Nachlauferturbulenzen in den Griff zu bekommen.



Die Flugwege nach dem Start auf Piste 16 und dem Durchstart auf Piste 14 kreuzen sich.

Ich möchte anfügen, dass unser Entscheid damals kein Hüftschuss war. Wir haben uns zwei Wochen Zeit gegeben, um zusammen mit allen Beteiligten eine bessere Lösung zu finden. Dabei wurden alle möglichen und unmöglichen Vorschläge auf den Tisch gebracht, aber letztlich blieb nur die heute angewendete Staffelung übrig. Nur so kann verhindert werden, dass ein Flugzeug, das auf der Piste 16 gestartet ist, in den Kreuzungspunkten 1 oder 2 zu nahe an ein Flugzeug gerät, das gleichzeitig während des Anflugs auf die Piste 14 einen Durchstart einleiten muss (siehe Grafik). Startet das Flugzeug auf Piste 16 Richtung Osten, ist nur der Kreuzungspunkt 1 relevant, startet es Richtung Westen, müssen beide Kreuzungspunkte berücksichtigt werden. Gäbe es in Zürich den «Straight-out»-Start auf Piste 16, hätten wir übrigens keine Probleme, und die Staffelung von acht beziehungsweise elf Meilen wäre dann hinfällig.

«RS»: Wir haben das Gefühl, dass mit der Erhöhung der 14-16-Staffelung keinem einfachen, sondern einem doppelten oder sogar einem dreifachen Systemversagen vorgebeugt wird. Wenn man aber dieses Prinzip in der Aviatik konsequent anwenden wollte, dürfte man eigentlich überhaupt nicht mehr fliegen. Zudem war beim erwähnten Vorfall die Unterschreitung des Mindestabstands von drei Meilen nur minimal, und auch von Problemen mit Nachlaufbubulenzen haben wir nichts gehört.

R.C.: Es geht hier nicht um das Abdecken eines doppelten oder sogar dreifachen Systemversagens, sondern es geht schlicht um das Problem, dass sich die Flugwege nach dem Start auf Piste 16 und nach dem Durchstart auf Piste 14 kreuzen. Start und Durchstart sind aber zwei ganz normale Standardverfahren, die internationalen Vorschriften genügen müssen. Zudem haben wir nach dem Vorfall auch eine Sicherheitsempfehlung des BFU erhalten.

Wir wissen, dass die 14-16-Staffelung teilweise zu Wartezeiten führen kann, die unerfreulich sind. Das Chaos oder sogar die faktische Schliessung des Flughafens Zürich, die man nach meinem Entscheid an die Wand gemalt hat, sind aber auf jeden Fall ausgeblieben. Trotzdem sind Abklärungen im Gang, um die Situation weiter zu optimieren.

«RS»: Früher hat sich ein Pilot in Zürich aufgrund des aktuellen Startgewichts für einen Start auf der kürzeren Piste 28 oder auf der längeren Piste 16 entschieden. Heute fliesst in die Entscheidung auch die mögli-

«Klar ist, dass die Swissair und die SWISS im Fehlermeldewesen ihrer Zeit immer voraus waren.»

che Wartezeit ein, die ein Start auf der Piste 16 wegen der 14-16-Staffelung zur Folge haben könnte. In sicherheitstechnischer Hinsicht ist das wiederum ein Schritt in die falsche Richtung in Zürich.

R.C.: Der Kommandant ist für eine sichere und Vorschriften-konforme Operation seines Luftfahrzeugs verantwortlich. Und solange sie das ist, kann auf Piste 28 gestartet werden. Ist sie es nicht, dann muss auf Piste 16 ausgewichen werden. Die Startgewichtsberechnungen sind relativ exakte Mathematik. Man erhält also entweder «kleiner als» oder «grösser als», und daraus gilt es dann den richtigen Schluss zu ziehen. Natürlich gibt es immer Lösungen, die noch sicherer sind. Aber ich finde es problematisch, wenn man einen Sicherheitsaspekt gegen einen anderen ausspielen will.

«RS»: Qatar Airways darf neuerdings, von Doha kommend, in Genf zwischenlanden und Passagiere nach New York aufnehmen (und umgekehrt). Wie kam es zu diesem Entscheid? Und was hat die SWISS dafür im Gegenzug bekommen?

R.C.: Um die Verkehrsrechte der SWISS nach der Übernahme durch die Lufthansa sicherstellen zu können, brauchte es eine Anpassung verschiedener Luftverkehrsabkommen. Es ging darum, die alte «Ownership & Control»-Klausel durch eine «Principal Place of Business»-Klausel zu ersetzen. Im Zuge dieser Neuverhandlungen mit Katar haben wir für Qatar Airways den Flughafen Genf Richtung New York geöffnet. Ganz bewusst haben wir Genf gewählt und damit den Hub Zürich, die Homebase der SWISS, geschützt. Weiter haben wir Qa-

tar Airways in Genf zwar die fünfte Freiheit gewährt, aber eben nicht nach JFK, wo bereits die SWISS hinfliegt, sondern nach Newark.

Grundsätzlich versuchen wir mit unserer Luftverkehrsrecht-Politik eine möglichst gute internationale Anbindung unseres Landes sicherzustellen. Das kann man auf zwei verschiedene Arten erreichen: Entweder mit einem Home-Carrier, der in unserem Land ein Drehkreuz betreibt, wie das mit der SWISS der Fall ist. Oder indem man attraktive Flughäfen anbietet, die von möglichst vielen verschiedenen Airlines mit einem breiten Angebot von Destinationen bedient werden. Ideal ist eine Kombination dieser zwei Möglichkeiten.

Bei den Luftverkehrsrecht-Verhandlungen versuchen wir jeweils alle Stakeholder einzubinden. Dazu gehören aber nicht nur die Fluggesellschaften wie die SWISS, sondern auch die Flughäfen. Und deren Interessenlage ist zum Teil anders als diejenige der Airlines. In diesem Spannungsfeld gilt es somit nach Lösungen zu suchen, die einerseits den Home-Carrier und dessen Drehkreuz «schützen» und auf der anderen Seite trotzdem eine vernünftige Diversifikation des Destinations- und Airline-Portfolios ermöglichen. Dabei lassen wir uns von einer möglichst liberalen Grundhaltung leiten, die auf der Gewährung von Gegenrechten beruht. Aus Sicht der Fluggesellschaften sollte man natürlich nur so viel liberalisieren, wie es nützlich ist, und dann aufhören. Aus luftfahrtpolitischen Gründen müssen wir aber weiter gehen. Wir vergessen allerdings nicht, dabei nach links und nach rechts zu schauen.

Richtigstellung

In der letzten «Rundschau»-Ausgabe war zu lesen, Qatar Airways dürfe auf dem Flug Doha–GVA–JFK bei der Zwischenlandung in Genf Passagiere nach New York aufnehmen. Diese Aussage ist nicht ganz richtig. Die Fluggesellschaft aus dem Emirat Katar darf zwar in Genf Passagiere nach New York aufnehmen, sie fliegt aber nicht nach JFK, sondern nach Newark (EWR). Siehe dazu auch die Websites von Qatar Airways (http://www.qatarairways.com/new_destinations/Newyork.htm) und vom Flughafen Genf (http://www.gva.ch/de/DesktopDefault.aspx?tabid-343/755_read-3611).

Sollte ausserdem in der letzten «Rundschau» der Eindruck erweckt worden sein, das BAZL verhandle mit Emirates über ähnliche Verkehrsrechte wie für Qatar Airways, dann legt das Bundesamt Wert auf die Feststellung, dass das nicht der Fall ist.

«RS»: Wir befürchten, dass mit dem Qatari-Entscheid Arbeitsplätze in der Schweiz unter Druck kommen könnten. Ist das ein Thema für das BAZL?

R.C.: Ja, durchaus. Wir tragen dem Rechnung, indem wir in jedem Fall abwägen zwischen der Existenz und den Interessen eines Home-Carriers und einem möglichst breiten Angebot an Destinationen aus der Schweiz heraus.

«RS»: Werden bald noch andere Middle-East-Airlines ähnliche Verkehrsrechte erhalten?

R.C.: Es sind keine entsprechenden Verhandlungen im Gange oder geplant. Falls es aber soweit kommen sollte, werden wir wieder die Grundsätze anwenden, die ich soeben skizziert habe. Diesen Frühling haben wir mit China ein sehr liberales Abkommen unterzeichnen können, das einem «Open Skies»-Abkommen recht nahe kommt. Es war die Voraussetzung dafür, dass die SWISS demnächst nach Shanghai fliegen kann. Und eines unserer nächsten Themen wird die Überprüfung des «Open Skies»-Abkommens mit den USA sein.

«RS»: Wie wird sich die Luftfahrt in den kommenden zehn Jahren entwickeln? Und was bedeutet das für die Schweiz?

R.C.: Die Luftfahrt wird weiter wachsen, und um dieses Wachstum bewältigen zu können, ist eine Modernisierung des Luftfahrtsystems auf europäischer Ebene nötig. Die EU hat deshalb in der ersten Hälfte dieses Jahres eine High-Level-Group eingesetzt, bei der ich als einziger Nicht-EU-Vertreter mitmachen durfte. In dieser Gruppe ging es genau um dieses Thema: Wie muss das Luftfahrtsystem Europa modernisiert werden, damit es für die nächsten 10 bis zwanzig 20 genügend leistungsfähig ist?

In diesem Zusammenhang möchte ich einige Stichworte erwähnen, zum Beispiel den Single European Sky (SES) und SESAR (Single European Sky ATM Research), die beide zusammenhängen. Beim SES geht es darum, den europäischen Luftraum so zu gestalten, dass ein möglichst effizienter Luftverkehr möglich wird. SESAR soll den ganzen technologischen Unterbau dazu liefern. Ein weiteres Stichwort, das ich bereits erwähnt habe, ist EASA – quasi die Vereinheitlichung des regulatorischen Umfeldes. EASA wird nicht dazu führen, dass die nationalen Luftfahrtbehörden verschwinden, aber es wird eine neue Rollenteilung geben. Eurocontrol wird sich ebenfalls weiterentwickeln müssen, damit die Leistungsfähigkeit des Systems gesteigert werden kann.

Und schliesslich geht es beim ganzen Komplex auch um die Frage, wie man dem Klimawandel begegnen und die Umweltbelastungen reduzieren will. Die Luftfahrt kann und muss hier ihren Beitrag leisten.

Auf nationaler Ebene besteht die Herausforderung in der Flughafenkapazität: Wie bringt man die Flugzeuge, für die

man den Luftraum geschaffen hat, überhaupt in die Luft und dann wieder zurück auf den Boden? Insbesondere am Flughafen Zürich sind wir diesbezüglich gefordert. Der momentan laufende SIL-Prozess (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) liefert das geeignete Instrument, um den langfristigen Betrieb des Flughafens zu organisieren und sicherzustellen. ■

Ein Mass für die Lärmbeeinträchtigung der Bevölkerung

Demnächst findet im Kanton Zürich die Abstimmung über die Flughafeninitiative statt. Der Inhalt dieser Initiative ist klar, und man ist entweder dafür oder dagegen. Nicht ganz so einfach ist der Entscheid über den Gegenvorschlag, den ZFI plus, dessen Wirkungsweise im Folgenden vorgestellt werden soll.

Text: Roland Zaugg



Matthias Hess, Leiter Beteiligungen Flughafen und Luftverkehr, und Daniel Spörri, Leiter Fachstelle Flughafen und Luftverkehr, vom Amt für Verkehr der Zürcher Volkswirtschaftsdirektion. Die beiden relativieren damit den Vorwurf, die mathematischen Formeln für den Zürcher Fluglärmindex (ZFI) seien zu kompliziert, um mit diesem viel bewirken zu können. Der ZFI seinerseits ist das Kernstück des ZFI plus (siehe Kasten). Wie beim Aspirin muss man laut Hess und Spörri auch beim ZFI keine Formeln verstehen. Es reicht vollauf, wenn man dessen Wirkungsweise kenne.

Auf lärmtechnische (und einige andere) Details soll in den folgenden Erklärungen verzichtet werden. Dieses Vorgehen bietet sich an, da sich die Autoren des ZFI, eine interdisziplinäre Gruppe von Wissenschaftlern, auf weitgehend bewährte Lärmgrundlagen stützen. Dazu gehört zum Beispiel das Lärmbelastungsmass Leq (Level, Energy-equivalent – energieäquivalenter Dauerschallpegel), und auch der Zusammenhang zwischen ob-

jektiver Lärmbelastung und daraus resultierender subjektiver Lärmbeeinträchtigung ist für den ZFI nicht neu entdeckt worden. Für den Leq habe unter anderem gesprochen, dass er auch auf Bundesebene als Beurteilungsmass bei Lärmfragen zur Anwendung komme (Belastungsgrenzwerte der Lärmschutzverordnung).

Der Zürcher Fluglärmindex besteht aus vier Elementen: einem festen Richtwert von 47 000, einem jährlich zu ermittelnden Monitoring-Wert und einem dazugehörigen Bericht des Regierungsrats zuhanden des Kantonsrats und der Öffentlichkeit, in dem der Regierungsrat die Entwicklung des Monitoring-Werts kommentieren und die Ursachen dafür darlegen muss; dazu kommen viertens allenfalls konkrete Massnahmen, mit denen verhindert werden soll, dass der Monitoring-Wert den Richtwert überschreitet.

Ermittlung der Lärmbelastung

Zur Bestimmung des Monitoring-Werts wurde ein Gebiet, das über die Grenzen des Kantons Zürich hinausgeht, in Quadrate von 100 mal 100 Meter aufgeteilt. In jedem dieser Hektarquadrate ist die Zahl der Einwohner bekannt. In der Schweiz stammen die entsprechenden Daten vom Geografischen Informationssystem (GIS). Das «Monitoring-Gebiet» umfasst indes auch Teile Süddeutschlands. Da die Einwohnerzahlen dort nicht wie in der Schweiz pro Rasterquadrat bekannt sind, muss man etwas anders vorgehen. Das ändert aber nichts an der Tatsache, dass man auch in Deutschland

recht genau bestimmen kann, in welchem Quadrat wie viele Leute wohnen.

Nach der Bevölkerungsverteilung gilt es, den Fluglärm beziehungsweise die Fluglärmbelastung in jedem dieser Hektarquadrate zu ermitteln. Das ist eine aufwendige Rechenarbeit, der nicht nur die aktuellen An- und Abflugrouten, die unterschiedliche Lärmentwicklung der verschiedenen Flugzeugtypen, die Zahl der Bewegungen und die Dauer der Nachtsperre des Flughafens zugrunde liegen, sondern zum Beispiel auch das Geländere relief, das ebenfalls einen erheblichen Einfluss auf die lokale Lärmbelastung haben kann.

Es ist bei Verkehrslärm üblich, den 24-Stunden-Tag in eine 16-stündige Tagesphase, die von 6 bis 22 Uhr dauert, und in eine achtstündige Nachtphase von 22 bis 6 Uhr einzuteilen. Am Tag wird die Fluglärmbelastung durch den Mittelwert des Fluglärms zwischen 6 und 22 Uhr ausgedrückt, den sogenannten 16-Stunden-Leq. Die Einheit dafür ist das Dezibel (dB). Allerdings werden – und das ist nun eine der Spezialitäten beim ZFI – bei dieser Lärmmitelung nicht alle 16 Stunden gleich behandelt. Die beiden Tagesrandstunden von 6 bis 7 respektive von 21 bis 22 Uhr erhalten ein höheres Gewicht, weil man in diesen beiden Stunden im Vergleich zu den übrigen 14 Tagesstunden sensibler auf Lärm reagiert. Auch wenn also beispielsweise die tatsächliche Fluglärmbelastung zwischen 6 und 7 Uhr gleich hoch ist wie in der unmittelbar folgenden Stunde von 7 bis 8 Uhr, dann fliesst der Lärm zwischen 6 und 7 Uhr mit fünf Dezibel mehr in die Leq-Berechnungen ein als der Lärm der Folgestunde. Im Prinzip läuft diese Erhöhung um fünf Dezibel darauf hinaus, dass man jede Flugbewegung in den beiden Tagesrandstunden dreifach zählt.

In der Nacht wird die ZFI-Lärmbelastung nicht durch einen Lärmmitelwert ausgedrückt, sondern durch die Höhe der Maximalpegel der einzelnen Lärmergebnisse (Überflüge) sowie deren Anzahl. Dr. Robert Hofmann, der Wegbereiter des ZFI und ehemaliger Leiter der Abteilung Akustik bei der EMPA, bezeichnet

dies als bemerkenswerte Änderung gegenüber der bisherigen Praxis, die einem alten Anliegen der Anwohner entgegenkomme.

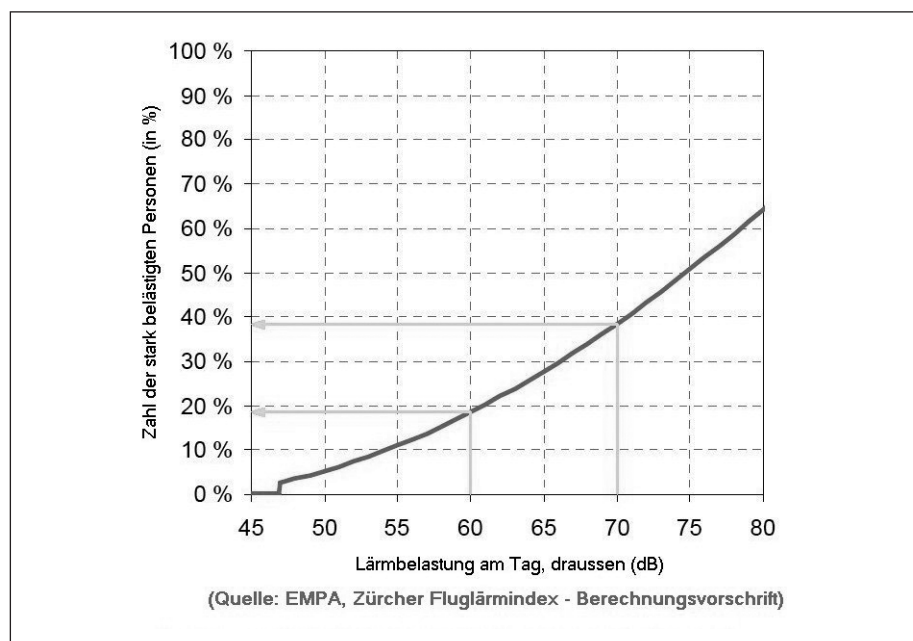
Aus Belastung wird Belästigung

Für jedes Quadrat kennen wir somit die Einwohnerzahl sowie die Fluglärmbelastungen am Tag und in der Nacht, basierend auf den gültigen An- und Abflugrouten, den eingesetzten Flugzeugtypen, der Zahl der Flugbewegungen und der geltenden Nachtsperreordnung. Daraus gilt es nun abzuleiten, wie viele Leute in jedem Quadrat tagsüber stark belästigt beziehungsweise in der Nacht stark schlafgestört sind. Zu diesem Zweck greift der ZFI auf eine Arbeit des Holländers H. M. E. Miedema zurück, der aus sehr vielen internationalen Studien über Fluglärm, denen Tausende von Einzelbefragungen zugrunde lagen, einen statistischen Zusammenhang zwischen der Lärmbelastung und der dadurch verursachten Lärmbelästigung abgeleitet hat (siehe Grafik 1). Laut Hess und Spöri gäbe es auch andere Dosis-Wirkungs-Beziehungen, die man hätte verwenden können. Man habe aber festgestellt, dass sie ähnliche Resultate liefern würden. Die schon etwas ältere Dosis-Wir-

kungs-Beziehung von Miedema sei unter anderem deshalb gewählt worden, weil sie auf dem grössten empirischen Datensatz beruhe.

Ein Lesebeispiel soll Grafik 1 erläutern: Beträgt am Tag die mittlere Fluglärmbelastung im Freien in einem bestimmten Gebiet 60 Dezibel, dann fühlen sich dort nach Miedema statistisch gesehen etwa 19 Prozent der Einwohner durch den Fluglärm stark belästigt. Wohnen in diesem Gebiet 200 Personen, dann sind es also 38 Leute. Steigt nun die Lärmbelastung zum Beispiel wegen einer Zunahme der Zahl der Flugbewegungen auf 70 Dezibel an, dann sind gemäss Grafik nicht mehr nur 19, sondern rund 38 Prozent aller Einwohner stark belästigt, neu also 76 der 200 Personen.

Die Dosis-Wirkungs-Beziehung von Miedema wird nur für die Tagesphase benützt. Nachts verwendet der ZFI die Resultate einer Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) aus dem Jahr 2005. Da eine Belästigung während des Schlafs nicht erfragt werden kann, hat man in dieser DLR-Studie sogenannte «Aufwachreaktionen», das heisst starke Schlafstörungen, als Indikator für die Lärmbelästigung genommen und einen statistischen Zusammenhang



Grafik 1: Aus der Lärmbelastung am Tag die Lärmbelästigung ableiten.

WINGS
AIRLINE BAR & LOUNGE

Herbstkarte: Mo – Fr täglich wechselnde Menüs

www.wings-lounge.ch

zwischen Lärmbelastung und dadurch hervorgerufener Belästigung abgeleitet. Das Resultat war eine Dosis-Wirkungs-Beziehung, mit der nun aus der nächtlichen Lärmbelastung auf die Zahl stark schlafgestörter Personen in Prozent geschlossen werden kann.

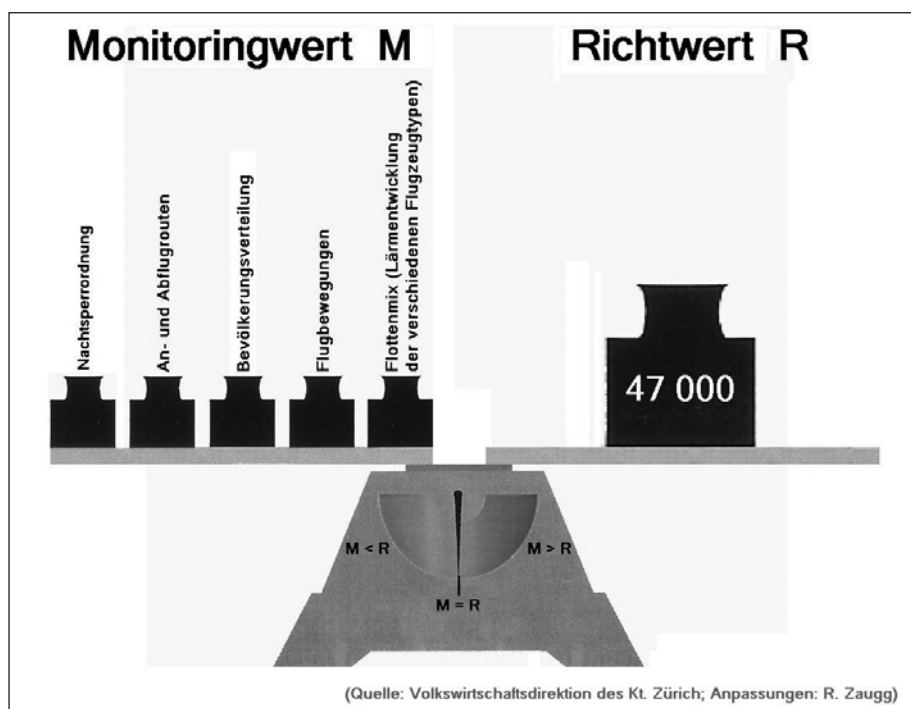
Man mag sich gefragt haben, weshalb nur während der beiden Tagesrandstunden von einem Lärm-Malus von fünf Dezibel die Rede ist, nicht jedoch während der Nachtstunden. Der Grund dafür liegt in der Tatsache, dass man in der Nacht nicht die Miedema-Kurve verwendet, um aus der Lärmbelastung die subjektive Belästigung abzuleiten, sondern die eben skizzierte DLR-Dosis-Wirkungs-Beziehung. In diese ist der Umstand, dass man nachts sensibler auf Fluglärm reagiert als am Tag, sozusagen schon eingebaut.

Der Monitoring-Wert – die Summe aller Belästigungen

Damit haben wir alle Elemente beisammen. Aus den Einwohnerzahlen und den für jedes Hektarquadrat rechnerisch ermittelten Fluglärmbelastungen am Tag beziehungsweise in der Nacht kann man nämlich mit Hilfe der beiden Dosis-Wirkungs-Beziehungen ableiten, wie viele Leute in jedem Quadrat am Tag stark belästigt und in der Nacht stark in ihrem Schlaf gestört werden. Beispiel: In einem Hektarquadrat sollen wiederum 200 Personen leben. Diese seien am Tag einer Fluglärmbelastung von 70 Dezibel (im Freien) und in der Nacht einer Belastung ausgesetzt, unter der gemäss DLR 40 Prozent aller Leute starke Schlafstörungen zeigen. Dann sind in diesem Gebiet am Tag 76 Einwohner (38 Prozent von 200) stark belästigt und in der Nacht 80 stark schlafgestört. Zusammen ergibt das 156 durch den Fluglärm stark beeinträchtigte Personen. Dieses Beispiel zeigt,

nen. Der Monitoring-Wert ist damit ein Mass für die Beeinträchtigung der Bevölkerung, und je mehr Leute unter dem Fluglärm leiden, desto grösser ist M. Allerdings darf der veränderliche Monitoring-Wert wie auch der fixe Richtwert nicht als absolutes Mass verstanden

eine Veränderung der An- oder Abflugrouten (siehe Grafik 2). Ist die Zunahme nicht die Folge eines einmaligen Ereignisses, sondern eines anhaltenden Trends, dann signalisiert schliesslich ein solcher rascher Anstieg des Monitoring-Werts, dass der Richtwert von 47 000 dem-



Grafik 2: Der Monitoring-Wert hängt von verschiedenen Faktoren ab, zum Beispiel vom Flottenmix.

werden. Denn es handelt sich, wie gezeigt, um einen mathematisch-statistisch ermittelten Schätzwert. Da die Schätzung aber immer auf der gleichen Rechenmethode beruht, ist der Monitoring-Wert trotzdem ein gut geeigneter «Fiebermesser» für die Fluglärmprobleme.

Ein Wert von $M = 45\,000$ bedeutet deshalb nicht, dass sich tatsächlich genau 45 000 Personen durch den Fluglärm stark belästigt fühlen. Und noch viel weniger kann man aus dieser Zahl ableiten, um welche Personen es sich namentlich

nächst überschritten wird und deshalb dringend Gegenmassnahmen ergriffen oder in die Wege geleitet werden müssen.

Der grosse Einfluss der Flugzeugtypen

Im Jahr 2000 wurden auf dem Flughafen Zürich 326 000 Flugbewegungen verzeichnet. Hätte es damals den ZFI bereits gegeben, wäre man auf einen Monitoring-Wert von 60 000 gekommen (siehe Grafik 3). Dieser Wert wurde nachträglich ermittelt, indem man die Ist-Daten für das Jahr 2000 in die Berechnungen eingesetzt hat, also die seinerzeit gültigen An- und Abflugrouten, die effektive Zahl der Flugbewegungen, die damals im Einsatz stehenden Flugzeugtypen – den sogenannten Flottenmix – sowie die Nachsperrordnung und die Bevölkerungszahlen aus dem Jahr 2000. Auch für das Jahr 2004 wurde entsprechend zurückgerechnet, mangels neuerer Daten allerdings wiederum mit den Bevölkerungszahlen aus dem Jahr 2000. Mit diesen Werten ist man für 2004 auf einen Monitoring-Wert von etwa 38 000 gekommen. Ein Grund für die markante Abnahme des Monitoring-Werts zwischen 2000 und 2004 war die rückläufige Zahl

«Je länger diese erstaunliche Bautätigkeit anhält, desto weniger Flugbewegungen wird der ZFI in Zukunft erlauben.»

dass eine Doppelzählung von Leuten erfolgt. Das ist gewollt, kann doch ein und dieselbe Person tagsüber stark belästigt und nachts im Schlaf stark gestört sein.

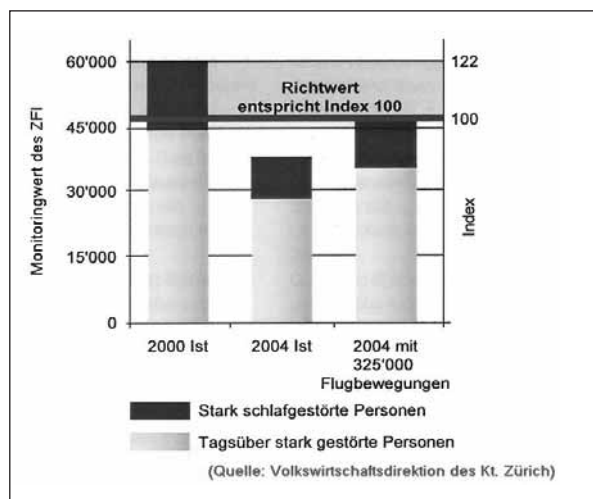
Addiert man nun noch die Zahl der stark beeinträchtigten Personen in allen Quadraten, erhalten wir den gesuchten Monitoring-Wert als Summe aller durch den Fluglärm stark belästigten beziehungsweise stark schlafgestörter Perso-

handelt. Hat jedoch die Zahl M im Vorjahr beispielsweise noch bei 39 000 gelegen, dann zeigt ein Indexwert von 45 000 in diesem Jahr eine erhebliche Verschärfung der Lärmproblematik an. Es ist dann die Aufgabe des Regierungsrates, in seinem jährlichen Bericht zu erklären, worauf diese Zunahme zurückzuführen ist, also zum Beispiel auf ein Anwachsen der Bevölkerung in der Flughafenregion oder

der Flugbewegungen. So wurden im Jahr 2004 fast 20 Prozent weniger Flugbewegungen gezählt als noch im Jahr 2000, nämlich nur noch 267 000. Mindestens so fest zu Buche geschlagen hat indes auch die Tatsache, dass in Zürich in der gleichen Zeit relativ laute Flugzeugtypen durch lärmgünstigere ersetzt wurden. Erwähnt sei hier insbesondere der Ersatz der SWISS-MD-11-Flotte durch moderne Airbus 340, die allerdings während des Steigflugs einen Teil ihres Lärmvorteils wegen geringerer Überflughöhen wieder einbüßen.

Hätte man im Jahr 2004, wieder unter Zugrundelegung der schon etwas älteren Bevölkerungszahlen aus dem Jahr 2000, statt der effektiven Anzahl von

267 000 Bewegungen 325 000 Flugbewegungen gehabt, dann wäre man anstatt auf 38 000 auf einen Monitoring-Wert von 47 000 gekommen. Dass dieser Wert dem Richtwert entspricht, ist kein Zufall, denn genauso wurde dieser konstruiert. Der Entscheid, den Richtwert bei 47 000 festzulegen, entspricht also letztlich der Absicht, dem Flughafen Zürich theoretisch einen Entwicklungsspielraum bis zu 325 000 Flugbewe-



Grafik 3: Lärmgünstigere Flugzeuge und weniger Bewegungen führten 2004 zu einem tieferen Monitoring-Wert.

gungen zuzugestehen. Theoretisch deshalb, weil der Monitoring-Wert eben nicht nur von der Zahl der Flugbewegungen, sondern auch entscheidend von der Bevölkerungsentwicklung in der Flughafenregion und – wie bereits erwähnt – vom Flottenmix abhängig ist.

Mehr bauen – weniger fliegen

Da auf dem Flughafen Zürich bereits heute eine relativ moderne Flotte zum Einsatz kommt, wären massive Lärmreduktionen an der Quelle nur dann möglich, wenn Langstrecken- durch Mittel- oder Kurzstreckenflugzeuge ersetzt würden. So entspricht die Lärmbelastung durch einen lauten Jumbojet gemäss «Newsletter zur Zürcher Flughafenpolitik» der Volkswirtschaftsdirektion 73 Airbus 320. Flüge in Zürich also nur ein einziger Jumbojet weniger an, könnte dieser durch 73 anfliegende Airbus 320 ersetzt werden, ohne dass sich dadurch die Lärmbelastungssituation ändern würde. Diese Tatsache wird von den Gegnern des ZFI kritisiert. Sie argumentieren, dass 73 Airbus 320 in Tat und Wahrheit sehr viel lästiger seien als ein einziger, wenn auch wesentlich lauterer Jumbojet. Dem stellt Hofmann im «Newsletter» folgende Aussage entgegen:

«Rein arithmetisch stimmt diese Rechnung. Es liegt tatsächlich im Wesen des Leq, dass er den Ersatz lärmiger Flugzeuge durch leise honoriert. Aus betrieblicher Sicht ist die Rechnung aber völlig unsinnig, denn wo wären die Passagiere zum Füllen der 73 Ersatzflugzeuge? Im Übrigen wären gar keine Zeitfenster für Start und Landung vorhanden. Das Pistensystem hat gegenüber heute eine Leistungsreserve um 30 Prozent, nie aber um ein Vielfaches. Solche Zahlengaukeleien erweisen sich deshalb letztlich als Irreführung, sobald man sie genauer unter die Lupe nimmt.»

Die Flughafeninitiative und ihr Gegenvorschlag

Am 25. November wird der Kanton Zürich über die Initiative «für eine realistische Flughafenpolitik» abstimmen. Würde sie angenommen und umgesetzt, dann dürfte künftig in Zürich «die jährliche Zahl von Flugbewegungen des Flughafens 250 000 nicht überschreiten und die Nachtflugsperrung nicht weniger als neun Stunden betragen». So soll es neu in der Verfassung des Kantons Zürich heissen.

Laut «Newsletter zur Zürcher Flughafenpolitik» der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich anerkennt der Regierungsrat die Absicht der Initianten, Massnahmen zur Lärmbegrenzung einzuführen. Er erachtet die «Plafonierungsinitiative» jedoch als untaugliches Mittel, unter anderem, weil die Beschränkung der Flugbewegungen sowie die Festlegung der Nachtsperreordnung gar nicht in den Zuständigkeitsbereich des Kantons fallen, sondern Bundessache seien. Beides würde aber den Absichten des Bundes widersprechen, die dieser erst kürzlich neu im «Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004» formuliert hat. Danach erachtet der Bundesrat den Betrieb eines Drehkreuzes «als effizientes Mittel, um die Anbindung unseres Landes zu optimieren. Die Infrastrukturen sollen die Realisierung kompetitiver Luftverkehrsverbindungen ermöglichen.» Nach Annahme der «Plafonierungsinitiative» wäre das Makulatur.

Der Regierungsrat hat deshalb die Volkswirtschaftsdirektion und externe Fachleute nach einem zweckmässigeren Mittel für die Begrenzung der Lärmbelastung suchen lassen. Das Resultat dieser Suche ist der sogenannte Zürcher Fluglärmindex (ZFI). Der Kantonsrat hat diesen ZFI als Kernstück übernommen, ihn jedoch mit einer Interventionsmöglichkeit bei 320 000 Flugbewegungen und einer Nachtruhe von sieben Stunden ergänzt, die eine halbe Stunde für den Verspätungsabbau enthalten soll. Dieses als «ZFI plus» bekannt gewordene Paket wurde schliesslich mit knappem Mehr als kantonsrätlicher Gegenvorschlag zur Initiative verabschiedet, der ebenfalls am 25. November zur Abstimmung kommt.

Laut Dr. Robert Hofmann würde mit der Annahme des Zürcher Fluglärmindex ein neues Prinzip in die Politik eingeführt: Wenig Lärm dort, wo viele Menschen wohnen – und umgekehrt. Deshalb würde es bei der Abstimmung im November auch gar nicht um eine komplizierte oder einfachere mathematische Formulierung einer Zählung gehen, sondern um die viel wichtigere Grundsatzfrage, ob man dieses neue Prinzip wolle oder nicht.

Die beiden Vertreter der Volkswirtschaftsdirektion betonen allerdings, dass der Kanton Zürich auch mit dem ZFI plus in der Rolle des Bittstellers beim Bund bliebe. Sie sind indes überzeugt, dass die Zürcher Lärmprobleme beim Bund ein höheres Gewicht erhalten, wenn sie mit einem derart aussagekräftigen Hilfsmittel belegt werden können, wie es der ZFI ihrer Meinung nach ist.

STELLUNGNAHMEN ZUM ZFI PLUS UND ZUM ZFI

Stellungnahme der Swiss International Air Lines

Die Bemessungsgrundlage «Lärm» beim ZFI plus ist zweckmässiger als ein starrer Bewegungsplafond. Auch der Gegenvorschlag kann aber dazu führen, dass insbesondere in den Tagesrandstunden der Flugbetrieb zusätzlich eingeschränkt wird. Zürich hat gegenüber allen anderen vergleichbaren Flughäfen in Europa schon heute die schärfste Nachtflugsperrung. Die SWISS ist darum darauf angewiesen, dass sie den Flughafen während der gesamten Öffnungszeiten uneingeschränkt nutzen kann. Zusätzliche Beschränkungen in den Tagesrandstunden haben ähnliche Effekte wie eine Ausdehnung der Nachtflugsperrung.

Auch der Bauboom in der Flughafenregion ist problematisch, da die damit einhergehende Bevölkerungszunahme vom ZFI-Richtwert nicht ausreichend berücksichtigt wird. Die Regionen um den Flughafen gehörten in der Periode von 1999 bis 2004 zu den am stärksten wachsenden Regionen des Kantons (Kanton +6,1 Prozent, Glatttal +9,8 Prozent, Unterland +11,5 Prozent), und das Wachstum hält weiter an. Das kann dazu führen, dass der Richtwert erreicht wird, obwohl der Fluglärm abnimmt und kein einziges zusätzliches Flugzeug startet oder landet.

Der Flughafen Zürich ist eine nationale Infrastruktur. Darum soll sein Betrieb durch Bundesrecht definiert sein, nicht durch kantonales oder sogar Gemeinderecht. Unter Einbezug aller Effekte trägt der Flughafen mit der SWISS jährlich über 13 Milliarden Franken zur Wertschöpfung in unserem Land bei, und 21 000 Personen finden hier Arbeit.

Gute Luftverkehrsverbindungen sind auch ein wichtiger Standortvorteil zur Ansiedlung und zum Verbleib von Unternehmen in der Region Zürich und der Schweiz. Ausländische Unternehmen mit Sitz in der Schweiz steuern rund zehn Prozent zu unserem Bruttoinlandsprodukt bei; das ist mehr als der Kanton St. Gallen oder die ganze schweizerische Maschinenindustrie.

Aus diesen Gründen hat die SWISS grösste Bedenken gegenüber dem Gegenvorschlag und kann ihn nicht unterstützen.

Von Unique (Flughafen Zürich AG)

Der Gegenvorschlag ZFI plus entfaltet wie die Flughafeninitiative ebenfalls eine plafonierende Wirkung. Zwar begrenzt er nicht direkt die Anzahl der Flugbewegungen, sondern die Anzahl lärmbelasteter Personen. Dies kann zweckmässiger sein als ein starrer Bewegungsplafond, ist aber nicht frei von Risiken. Die bis heute fehlende raumplanerische Vorsorge könnte dazu führen, dass selbst bei einer Abnahme der Flugbewegungen der Richtwert erreicht oder allenfalls sogar überschritten wird, nämlich dann, wenn die rasante Bevölkerungsentwicklung in der Flughafenregion unvermindert anhält.

Unique (Flughafen Zürich AG) kann deshalb den Gegenvorschlag nicht unterstützen, auch wenn sie Verständnis für die politischen Erwägungen hat, die diesem zugrunde liegen. Weil Veränderungen am Pistensystem gemäss Zürcher Flughafengesetz schon heute einem referendumsfähigen Beschluss des Kantonsrats unterliegen, kann ein Wachstum über die Kapazitätsgrenze des heutigen Pistensystems hinaus (zirka 350 000 Flugbewegungen pro Jahr) nicht gegen den Willen der Bevölkerung erfolgen.

Von Dr. Robert Hofmann, dem Initiator des ZFI

Pro-Argumente:

- Der ZFI ist ein zukunftsweisender Indikator zur zahlenmässigen Erfassung der Fluglärmbelastung der Zürcher Bevölkerung. Überschreitet er einen von der Regierung festgelegten Grenzwert, verpflichtet sich diese zum Ergreifen von Gegenmassnahmen.
- Auch der Grenzwert der jährlichen Bewegungszahl (gemäss Initiative 250 000 Bewegungen) ist ein Versuch zur Begrenzung der Fluglärmbelastung. Die Überschreitung dieses Wertes verpflichtet die Zürcher Regierung, sich für Gegenmassnahmen durch den Bund einzusetzen. Die Gesamtbewegungszahl ist jedoch ein untaugliches Mass für die Lärmbelastung. Sie zählt grosse und kleine, laute und leise Flugzeuge gleich und macht keine Aussage über die Verteilung dieser Bewegungen auf die Pisten und auf die Tageszeiten. Im ZFI dagegen wird die Lärmerzeugung jedes Flugzeugs berücksichtigt. Bewegungen in den Tagesrandstunden und in der Nacht wiegen stärker. Lärm und Bevölkerungsverteilung werden zu einer einzigen Angabe zusammengefasst. Damit entsteht eine Lenkung der Lärmpolitik auf leisere Flugzeuge und Führung des Verkehrs über weniger besiedelte Gebiete. Die Politik erhält ein klares, methodisches Prinzip: Weniger Flüge über dicht besiedeltem Gebiet!
- Der ZFI ist in seiner Konzeption mit der bestehenden Lärmschutzverordnung vereinbar, obschon er gewisse Neuerungen und Ergänzungen enthält. Es besteht eine gute Chance, dass er vom Bund als Leitgrösse anerkannt wird, wobei in Details Anpassungen möglich sind. Die Ziele der Initiative dagegen sind sowohl mit der Luftfahrtspolitik als auch mit dem Umweltschutzgesetz schwer vereinbar, da mit der Bewegungszahl nur ein Teilaspekt der Lärmbelastung erfasst wird. Ausserdem besteht keine Verbindung zur Bevölkerungsverteilung. Die Chance ist deshalb sehr gross, dass der Bund aus Rücksicht auf die nationalen Interessen die Beschränkung der Bewegungszahl auf 250 000 pro Jahr nicht realisiert, selbst wenn das Zürcher Stimmvolk das wünscht.
- Der ZFI bietet einen Anreiz zum Betrieb lärmgünstiger Flugzeuge, da er ein Wachstum erlaubt, solange der Lärm abnimmt. Bei der reinen Beschränkung der Bewegungszahl fällt dieser Anreiz weg.

Kontra-Argumente:

- Wer gegen jede Einschränkung des Luftverkehrs eingestellt ist, muss den ZFI ablehnen.
- Wer in einem lärmbelasteten, aber dünn besiedelten Gebiet wohnt, wird den ZFI im eigenen Interesse ablehnen.
- Wer fest von der Wirksamkeit der Initiative überzeugt bleibt, wird den ZFI ablehnen.
- Wer lieber zählt als rechnet, wird vielleicht den ZFI als zu kompliziert verwerfen. Aber: Wer kennt die genaue Funktionsweise eines Mobiltelefons? Trotzdem wird es millionenfach und nutzbringend eingesetzt!

Wichtig: Der ZFI ist nur ein Werkzeug, nicht das Ziel. Der Fluglärm wird nur vermindert, wenn die Regierungen auf eidgenössischer und kantonaler Stufe wirkungsvolle Gegenmassnahmen ergreifen, wie es die Verfassung vorsieht.

Gehen wir davon aus, dass sich der Flottenmix in Zürich in den kommenden Jahren nicht wesentlich ändert, dann wird der Monitoring-Wert des ZFI hauptsächlich durch die übrigen Einflussfaktoren bestimmt. Einer dieser Gewichtsteine in der linken ZFI-Waagschale (*Grafik 2*) ist die Bevölkerungsverteilung. Es ist bekannt, dass in der Flughafenregion seit 2000 überaus emsig gebaut wird. Diese Bautätigkeit hat einen grossen Einfluss auf den Monitoring-Wert. Verdoppelt sich nämlich in einem Hektarquadrat die Einwohnerzahl, dann verdoppelt sich auch der Beitrag dieses Quadrates zum Monitoring-Wert – ohne dass in Zürich auch nur ein einziges Flugzeug mehr zum Einsatz gekommen wäre. Der Richtwert von 47 000, der mit den veralteten Einwohnerzahlen aus dem Jahr 2000 bis zu 325 000 Flugbewegungen erlauben würde, dürfte deshalb bei Verwendung

der aktuellen Einwohnerzahlen, die seit 2000 vor allem in der Flughafenregion stark angewachsen sind, schon bei einer tieferen Bewegungszahl erreicht werden. Und je länger diese erstaunliche Bautätigkeit anhält, desto weniger Flugbewegungen wird der ZFI in Zukunft erlauben.

Ein Ausweg aus diesem Dilemma wäre zum Beispiel ein Verschieben der An- und Abflugrouten in weniger dicht besiedelte Gebiete. Dadurch würde der Fluglärm zwar nicht abnehmen, es würden aber weniger Leute belästigt – der Monitoring-Wert würde sinken. Denn laut Hofmann liefert der ZFI «dort grosse Beiträge, wo die Lärmbelastung oder die Bevölkerungsdichte hoch ist, besonders natürlich dort, wo beides hoch ist. Orte, an denen Belastung und Bevölkerungsdichte gering sind, haben dagegen einen kleinen Einfluss auf den Index.» ■

CO₂-Emissionen von SWISS-Flügen – Vergleich und Relation

Das Linienflugzeug ist mit Abstand das schnellste öffentliche Verkehrsmittel. Im fairen Vergleich, nämlich unter Berücksichtigung des Zeitgewinns und der hohen mittleren Sitzauslastung, braucht es den Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln, insbesondere dem Auto, in Bezug auf CO₂-Emissionen nicht zu scheuen.

Text: Felix Egolf, Captain A330/340



Die Temperaturentrends der letzten Jahre auch auf unseren Breitengraden scheinen die Erkenntnisse der Klimaforscher zu bestätigen: Mit 90-prozentiger Wahrscheinlichkeit

zeichnet der immense CO₂-Ausstoss einer rasch wachsenden und nach Wohlstand strebenden Weltbevölkerung für die Klimaerwärmung verantwortlich. Energieträger, die sich in Hunderten von Millionen Jahren in unserem Erdball gebildet haben, werden quasi in «geologischen Mikrosekunden» seit Beginn des Industriezeitalters abgebaut und verbraucht.

Rechnen ist Glücksache

Das Unternehmen Flug, bei dem pro Betriebsstunde beachtliche Energiemengen in beträchtliche Leistung umgesetzt werden, gerät zunehmend unter «Klimabeschuss». Doch der Luftverkehr trägt nur gerade 1,6 Prozent zur globalen Treibhausemission bei. Die in den Medien genannten CO₂-Mengen pro Flug sind infolge Nichtangabe der Berechnungskriterien intransparent und oft auch falsch. So wird dem mündigen Leser die Nachprüfung verwehrt. Der «Tages-Anzeiger» vertat sich in seiner Ausgabe vom 15.1.07 in Sachen CO₂ durch Verwechslung von Milliarden und Millionen kürzlich um den Faktor 1000. In Heft 6/07 von «Auto Motor und Sport» wurde der CO₂-Ausstoss einer B-747 demjenigen eines Pkw gleichgesetzt, was einer Falschrechnung mit Faktor 100 entspricht. Eine Boulevardzeitung meldete, Frau Bundesrätin Leuthard setze

mit ihrer Reise nach Dubai vier Tonnen CO₂ frei, und rät weiter, doch mit dem Auto nach Mallorca zu fahren (!), da ein virtueller Tourist damit gegenüber dem Flug zwar 1579,90 Franken verlöre, dafür aber gut 130 kg weniger CO₂ produziere.

Unterschiedliche Kompensation

Mit Global Warming lässt sich auch Geld verdienen: Bereits tummelt sich eine Vielzahl von Firmen im CO₂-Kompensationsgeschäft. Deren errechnete CO₂-Werte differieren aber teilweise um mehrere hundert Prozent (beispielsweise «Carbon Neutral» im Vergleich zu «Climate Friendly»)! Myclimate verkauft «CO₂-Tickets», damit Flugpassagiere ihren reisebedingten CO₂-Ausstoss durch Unterstützung von Klimaschutzprojekten neutralisieren können. Dabei verdoppelt die Firma aber den errechneten CO₂-Ausstoss mit der Begründung, die gesamte Klimawirksamkeit aller Flugemissionen sei gemäss einem Bericht der IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) zwei- bis viermal grösser als die alleinige Wirkung von CO₂. Dabei ist es gerade bei CO₂ unerheblich, in welcher Höhe es emittiert wird. Auch die AEROSUISSE (Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt) lehnt in ihrem Positionspapier zum Einfluss des Luftverkehrs auf den Klimawandel einen Multiplikator auf CO₂ ab.

Geboren in Luzern vor gut 50 Jahren, hat sich **Felix Egolf** nach der Matura B 1976 für die zivile Pilotenlaufbahn entschieden und begann im Herbst 1978 die SLS. Seit 1996 fliegt er als Captain auf Langstrecken. Schon lange befasst sich der passionierte Velofan mit klimapolitischen Fragen und einem sparsamen Stil beim Autofahren (ECODRIVE). Eine unbeantwortete Anfrage an einen SP-Bundesrat bezüglich Einhaltung klimarelevanter Gesetze brachte ihn via Bundesamt für Energie in Kontakt mit dem Energy Conservation Center Japan (ECCJ), das von Bern auf die Anfrage nach Umsetzung des «Motorabstell-Gesetzes» (Art. 34 Abs. 2 der VRV) ebenfalls eine Absage erhielt. Es folgte ein Treffen mit einer japanischen Delegation, bestehend aus zwei General Managers des ECCJ, einem Ingenieur der Toyota-Entwicklungsabteilung, dem Vorsteher der japanischen Elektromobil-Vereinigung sowie einem japanischen Journalisten. Interessant ist, dass seine Berechnungen der Klima-Effizienz des «Motorabstell-Gesetzes» mit den Resultaten der ECCJ-Studie praktisch identisch waren.

Quellen

Uni Bern (Abteilung Klimatologie, Dr. Payal Parekh)
 INFRAS (Christoph Schreyer)
 ECCJ, Energy Conservation Center of Japan (www.eccj.or.jp/index_e.html, idling stop study)
 AFM CV990 / A330-200 cruise tables
 SWISS Dispatch / OFPS
 A320 / 321 / 330 / 340 zero wind
 Bundesamt für Statistik
 MyClimate Factsheet
 EMPA (www.empa.ch)
 Lufthansa-Politikbrief
 German Airport Association: Aviation and the Environment
 AEROSUISSE: Positionspapier zu Luftverkehr und Klimawandel

Bei Tempo und Ladung besser

Flugrouten folgen unter Berücksichtigung des Streckenwindes möglichst dem Grosskreis, was der kürzesten Verbindung zwischen zwei Punkten auf einer Kugel entspricht. Dagegen ist die erdgebundene Wegstrecke (Strasse/Schiene) meist deutlich länger. Schnelligkeit ist der Flugreise Trumpf. Das Flugzeug fliegt auf optimaler Reiseflughöhe mit rund 80 Prozent der Schallgeschwindigkeit. Nur schnelle Fahrten, sei es mit ICE/TGV oder auf der deutschen Autobahn, könnten eine mögliche Alternative sein. Dabei verbraucht ein Mittel- oder Oberklasse-Pkw (und hauptsächlich Letztere werden für mehrstündige Businessstrips verwendet) mindestens 10 Liter/100 km («AutoBild» Nr.19/2006: Verbrauch bei 150 bis 160 km/h).

Der Sitzladefaktor (SLF) der SWISS-Flugzeuge betrug im Jahr 2006 auf Kurzstrecken 71 Prozent, auf Langstrecken

sogar rund 84 Prozent. Flugzeuge transportieren nebst Passagieren und deren Gepäck auf jedem Flug aber zusätzlich noch erhebliche Mengen Fracht! Autos sind mit einem SLF von nur rund 30 Prozent (1,5 Passagiere) schlecht ausgelastet, und der Kofferraum ist meist leer! Die Tabellen 2 und 3 basieren auf SWISS-Flugplänen (null Wind) und beinhalten auch den Treibstoff zum Rollen. Pkw-Werte sind mit einem Diesel/Benzin-Mittelwert von 2,475 kg CO₂ pro verbrauchtem Liter gerechnet.

Der hohe Gewichtsanteil des Treibstoffs bei sehr langen Flügen verschlechtert die CO₂-Bilanz pro Passagier. Mittelstreckenflüge mit dichter Sitzkonfiguration schneiden in diesem Punkt besser ab. Frachtfluggesellschaften verzichten aus ökonomischen Gründen oft auf lange Direktflüge und planen eine Tanklandung nach sechs bis acht Stunden Flug ein. Auf www.sasems.port.se kann sich je-

| Treibstoff | CO ₂ -Emission pro Liter |
|----------------|-------------------------------------|
| Heizöl, schwer | 3,01 kg |
| Heizöl, leicht | 2,65 kg |
| Diesel | 2,61 kg |
| Kerosin | 2,52 kg |
| Benzin | 2,34 kg |

Tabelle 1: Je höher der Brennwert des Treibstoffs, desto höher die Emission an CO₂.

Die Lufthansa plant die Einführung eines sogenannten Klimaschutz-Flugtickets, und auch die SWISS prüft die Möglichkeit, dem Passagier beim Ticketkauf eine freiwillige Klimakompensation, beispielsweise über die Firma MyClimate, anzubieten.

Der CO₂-Ausstoss ist verbrauchsabhängig. Unterschiede gibt es aber auch bei den Treibstoffarten. Ein höherer Brennwert hat einen höheren CO₂-Ausstoss zur Folge, wie in Tabelle 1 ersichtlich ist.

Das Verbrennen alternativer, zum Beispiel auf pflanzlicher Basis hergestellter Treibstoffe setzt teilweise tiefere CO₂-Mengen frei. Für die Ermittlung der gesamten CO₂-Bilanz müssen aber auch die aufwendige Rohstoffgewinnung und die Treibstoffherstellung berücksichtigt werden. In einer Studie ist die EMPA (Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt) zum Schluss gekommen, dass die Ökobilanz von aus Raps, Mais oder Roggen gewonnenem Treibstoff sogar schlechter ist als die von Benzin. Treibstoff, der aus Holz- oder Kompostabfällen fabriziert wurde, schnitt wiederum besser ab.

| Transportmittel | A320 | Pkw | A321 | Pkw |
|--|--------------------------------------|-------------------------------------|--|--|
| Sitzplätze / SLF | 168 / 71% | 5 / 30% | 196 / 71% | 5 / 30% |
| Strecke Kilometer / Zeit | Zürich–Stuttgart 243 km / 30 Min. | Zürich–Stuttgart 220 km / 2 Std. | Zürich–Copenhagen 1052 km / 85 Min. | Zürich–Copenhagen 1240 km / >10Std. |
| Verbrauch in Litern | 1750 | 22 | 5375 | 124 |
| CO ₂ -Ausstoss in kg | 4410 | 54,45 | 13 545 | 306,9 |
| Verbrauch pro PAX | 14,67 Liter | 14,67 Liter | 38,62 Liter | 82,67 Liter |
| CO ₂ -Ausstoss pro PAX | 36,97 kg | 36,31 kg | 97,32 kg | 204,61 kg |
| CO ₂ -Ausstoss pro 100 PAX-km | 15,21 kg | 16,50 kg | 9,25 kg | 16,50 kg |

Tabelle 2: Wegen der guten Auslastung und der direkten Strecke sind Flugzeuge trotz hohem Tempo vergleichsweise sparsam.

| Transportmittel | A330-223 | A340-313 |
|--|----------------------------------|--|
| Sitzplätze / SLF | durchschn. 213 / 84% | 228 / 84% |
| Strecke Kilometer / Zeit | Zürich–Dubai 4986 km / 6 Std. | Zürich–Tokyo Narita 10 001 km / 12 Std. |
| Verbrauch in Litern | 42 250 | 102 375 |
| CO ₂ -Ausstoss in kg | 106 470 | 257 985 |
| Verbrauch pro PAX | 236,14 Liter | 534,54 Liter |
| CO ₂ -Ausstoss pro PAX | 595,07 kg | 1347,04 kg |
| CO ₂ -Ausstoss pro 100 PAX-km | 11,93 kg | 13,47 kg |

Tabelle 3: Auf längeren Strecken ist das Flugzeug konkurrenzlos überlegen.

dermann seinen CO₂-Ausstoss sofort berechnen lassen.

Eine Reise zu fünft im Dieselkompaktwagen bei Tempo 90 ergäbe wohl einen Verbrauch von unter einem Liter/100 Passagierkilometer (< 2,61 kg CO₂). Doch dies stellt leider nicht den Reiseregelfall dar. Für Reisen zwischen Stadtzentren konkurriert eine schnelle Zugverbindung mit dem Flugzeug aus ökologischen, aber auch aus zeitlichen Gründen. Daher mieten Airlines schon seit Jahren Züge als Zubringer und versehen diese mit Flugnummern.

Fette Autos, fitte Flugzeuge

Das Leergewicht-Nutzlast-Verhältnis hat sich in der Sparte Auto verschlechtert. Autos sind regelrecht «fett» geworden: In den letzten 30 Jahren haben sie jährlich ein Prozent an Leergewicht zugelegt. Trotz sinkender Tempolimiten und steigendem Verkehrsaufkommen wurde aber auch die Motorenleistung massiv erhöht. Dies bremste die Verbrauchsreduktion, erzielt durch Aerodynamik und effizientere Motoren, zum Teil erheblich.

In der Luftfahrt hingegen wurde das Leergewicht-Nutzlast-Verhältnis verbessert und der Verbrauch mit optimierten Triebwerken stetig gesenkt: So verbrannte ein 95 Tonnen schweres Mittelstreckenflugzeug (Swissair-CV990) bei Mach 0,80 (854 km/h) in den frühen 70er auf 10 700 Metern Reiseflughöhe pro 100 Passagierkilometer 6,33 Liter Kerosin. Ein SWISS-A330 verbraucht bei 860 km/h auf dergleichen Flughöhe noch 3,63 Liter. Mit Charterbestuhlung liesse sich dieser Wert sogar auf 2,4 Liter/100 PAX-Kilometer reduzieren.

Im Jahr 2006 kaufte die SWISS total 1,275 Milliarden Liter Kerosin. Deutlich unter zehn Prozent davon (weniger als 321 000 Tonnen CO₂) werden tatsächlich



Der Luftverkehr trägt nur gerade 1,6 Prozent zur globalen Treibhausemission bei.

SWISS-Flotte! Autohersteller scheinen dieses Potenzial langsam zu erkennen und bieten zaghaft Start/Stoppsysteme an.

Sparen beim Fahren

Rund ein Fünftel des Betriebsaufwands der SWISS entfällt auf Treibstoff. Sparsamer Umgang mit Kerosin kann das Jahresergebnis entscheidend beeinflussen. Für Airlines sind der ökonomische Umgang mit Treibstoff und

misches Fliegen ist tägliches Brot für Linienpiloten, so wie es ECODRIVE für Autofahrer sein sollte!

In der Tat gibt es Gemeinsamkeiten: So können sowohl das Auto wie das Flugzeug bei fünf Prozent Gefälle im Leerlauf ihre (Reise-)Geschwindigkeit halten. Laufenlassen des Motors im Stillstand verbraucht pro Sekunde den Treibstoff für eine Autolänge Fahrt respektive für eine Flugzeuglänge Flug (eine Stunde Leerlauf entspricht 12 bis 15 Minuten Fahrt/Flug). Das Abstellen des Motors im Stillstand lohnt sich bereits ab fünf Sekunden. Vorausschauende Fahr- oder Flugweise spart durch geschicktes Nutzen der kinetischen Energie massiv CO₂.

Erhebliche CO₂-Sparpotenziale (zirka 12 Prozent) sehen die Airlines in der künftig zentralisierten Leitung des europäischen Luftverkehrs (single european sky). Drastisches Reduzieren der heutigen Vielzahl von Luftverkehr-Kontrollzentren bringt neben Kapazitäts- und Sicherheitsverbesserungen nämlich spürbare ökologische Vorteile. Leider verhindern nationalstaatliche Egoismen teilweise auch heute noch (zum Beispiel in China) das Fliegen der kürzesten Flugroute. ■

«Für Airlines ist der ökonomische Umgang mit Treibstoff überlebenswichtig.»

über der Schweiz verbraucht. In der Schweiz werden jährlich 7,1 Milliarden Liter Treibstoff durch Motorfahrzeuge verbrannt, davon zirka jeder 17. Liter (zirka 900 000 Tonnen CO₂) im Stillstand unter Missachtung des «Motorabstell-Gesetzes» (VRV Art. 34 Abs. 2). Bezogen auf das CO₂, das in und über der Schweiz emittiert wird, sind Autos, die mit laufendem Motor verkehrsbedingt stillstehen, für einen rund dreimal höheren Wert verantwortlich als die gesamte

damit automatisch auch die Reduktion von CO₂ überlebenswichtig! Ökonomie hat nach der Sicherheit eine hohe Priorität. Sparpotenziale werden laufend ausgelotet und umgesetzt. Unter Berücksichtigung der Windkomponenten werden Flugprofile und Flugrouten optimiert, Geschwindigkeiten für beste Reichweite gewählt, Abkürzungen erfragt und im Sinkflug Höhe und Geschwindigkeit mit leer laufenden Triebwerken in Distanz umgesetzt. Ökono-

Online, offline, airline.



Es handelt sich hierbei um die erste offline produzierte Kolumne dieses Typs, das heisst offline Crewlink, offline Computer, offline Company, offline Internet, offline Stromnetz, quasi völlig strahlungsfrei und elektromagnetisch unbedenklich. Zu diesem Zweck habe ich mich während meiner Ferien - jawoll, Ferien, und nicht zuwenig! (und vielleicht auch die letzten forever; wenn man einerseits die Bestandessituation zusammen mit der Flugzeugeinkaufswut von Herrn Mayrhuber extrapoliert, andererseits mal versucht hat, seinen frommen Ferienwunsch im «Aircrews» einzugeben) - habe mich also während der Ferien in ein abdeckungs- und wirelesses Gebiet zurückgezogen, in ein Schwellenland, United States of America. Danke, war sehr schön, das Wetter auch, keine Überschwemmungen und so.

Wenn man früher von drei Wochen Ferien zurückkam, so musste man bei Budget einen Kleinlaster mieten und mit drei Containern ins Ops Center einfahren, um das Postfach zu leeren; heute genügt ein Plasticsäckli, um die paar simplen RFCs und die bescheidene Lohnabrechnung (ausser man hat Ferien verkauft!) abzuholen, und man freut sich für all die Bäume, welche dank des Verzichts auf Papierverschwendung einen geruhsamen Lebensabend im grünen Wald verbringen dürfen. Dann aber aufgepasst: Kaum hat man daheim den Computer eingeschaltet und ist frohgemut online gegangen, so ergiesst sich wie eine Sturzflut die ganze angestaute Bulletin- und Revisionsmasse auf die unschuldige Festplatte, verstopft die Postfächer und verschmutzt den Speicher wie eine Schlammlinie im Entlebuch.

Eines aber muss man dem Crewlink Offline attestieren: Es revidiert die Manuals viel schneller und fehlerloser als der Mensch: nie mehr doppelte Blätter, nie mehr fehlende Seiten, und das Beste daran: man merkt erst gar nicht mehr, was eigentlich revidiert worden ist. Das zweitbeste, wenigstens für Hobbykünstler und andere Kinder: Man kann auch in den virtuellen Manuals den virtuellen Text mit virtuellen Stabilo-Boss-Markern anmalen, wie einst im richtigen AOM, und weil die Farben bei jeder Revision wieder verschwinden, so ist es wie der wahr gewordene Traum von einem Malbuch, das sich immer wieder von selber löscht, damit man es wieder von vorne neu ausmalen darf!

Leider, musste ich bald einmal nach der überaus geglückten Lancierung von Crewlink Offline feststellen, handelt es sich dabei um eine Anwendung, die nicht auf Mac, sondern nur auf PC läuft. Genau gleich also wie Viren, Würmer, rassistische Ballerspiele und andere Obszönitäten, weswegen ich meine Kinder (und mich selber) von PCs fernzuhalten versuche; wobei ich hier nicht etwa den Herstellern von Viren zu nahe treten möchte, da deren Programmierung scheinbar öfters genial raffiniert ist. Ähnlich wie Crewlink Offline, das mich in seiner Optik und Bedienerfreundlichkeit an die Oberfläche des C-64 erinnert, mit dem ich einst meine ersten digitalen Erfahrungen gesammelt habe, was auch schon ein paar Jahrzehnte her ist.

Bis dato hatte ich ganz gut nach dem Motto gelebt: Was nicht freiwillig auf meine Festplatte will, das soll man auch nicht dazu zwingen. Was also tun, wenn der eigene Mac die Herunterladung dieser für die Berufsausübung dringlich benötigten Weichware schnöde verweigert, andererseits der Arbeitgeber einem für den Erwerb eines dafür benötigten PCs 2000 Franken hinterherschiesst? Soll man deshalb alle seine moralischen Grundsätze in den Wind schreiben, seine ästhetischen Mindestanforderungen verleugnen und in den sauren Nicht-Apfel beissen? Oder hatte nicht Apple erst kürzlich die Geräte dergestalt mutiert, dass jetzt auch der Laie an seinem Mac ohne grösseres Risiko eine eigentliche Geschlechtsumwandlung durchzuführen in der Lage wäre? In Anbetracht meiner grossen ethischen Bedenken bezüglich Transsexualität und der Bevorzugung ge-

schlechtlich eindeutiger Sachverhalte habe ich mich dann für eine rein kosmetische Variante entschieden, nämlich für ein Programm namens «Parallels», das den PC und das ganze Windows («Vista wow!») lediglich oberflächlich virtualisiert (lat. virtus: Tugend, Männlichkeit), sodass ich jetzt die virtuellen Bücher auf einem virtuellen Schreibtisch auf einem virtuellen Bildschirm in einem virtuellen Computer farbiger virtuell ausmale und demnächst meine virtuelle Uniform anziehe und im virtuellen Airbus mit virtuellen Passagieren an virtuelle Destinationen fliege, wie es mein Sohn auf der Playstation bereits tut. Mit dem Vorteil, dass ich den ganzen virtuellen Schrott einfach richtig und spurlos löschen kann, wenn es mir zu bunt wird oder die Viren (Achtung: lat. vir: der Mann, virus: der Schleim!) dann doch noch einfahren. Erwähntes «Parallels» hat übrigens nicht nur die positive Eigenschaft, zwei Betriebssysteme der inkompatibelsten Art friedlich zu parallelisieren, sondern auch noch die eher unangenehme Nebenwirkung, wegen des aufgepöppelten Fremdsystems mein ansonsten pfeilschnelles Gerät förmlich zu paralysieren. Aber es reicht noch allemal für Anwendungen wie «Crewlink» und «Aircrew».

Ich sage jetzt nicht, was ich mit den gesparten 1777 Franken (= PC im Mediamarkt) gemacht habe. Jedenfalls etwas Sinnvolleres.

Ferien zum Beispiel. Die Flüge als Passagier und der (weitgehend Kaizen-freie) Umgang mit Staffschalter und Check-in haben mich allerdings dermassen aufgewühlt, dass ich in der Eincheck-Schlange vor meinen sämtlichen Kindern (die sind so etwas von fluggeil, unglaublich!) unschöne Wörter gesprochen und auf das heilige OMA geschworen habe, nie mehr mit dem Flugzeug in die Ferien verreisen zu wollen, solange mein Arbeitgeber die letzten verfügbaren Sitzplätze lieber an Darfur-Flüchtlinge und Highschool-Ausflügler verscherbelt, statt an die eigenen Angestellten.

Drei (!) Wochen später: Zerknittert vom Rückflug; heimischen Boden betretend im glücklichen Bewusstsein, auch mal längere Familienferien schadlos überstanden zu haben, sah ich dann plötzlich wieder dieses Plakat, von welchem ich schon gehofft hatte, es sei zwischenzeitlich überklebt worden: «Heute ist ein Flug dreimal kürzer als früher. Schade eigentlich.»

Darf Werbung derart infam lügen («Vista wow»), oder gibt es da irgendwelche Grenzen? Was für ein ignoranter Nichtflieger hat wohl diese Zeile getextet? Mal abgesehen davon, dass es früher auch nicht allzu viele 30-stündige Flüge gab, könnte der hirnrissige Spruch höchstens von einem unter Kurzarbeit leidenden Mediziner stammen, der sich für seine Praxis viel mehr thrombosegeplagte, hämorrhoidengepeinigten und nierensteingekrümmten Langstreckenpassagierpatienten wünschte. Schön auch, dass dieses Plakat ausgerechnet im Durchlaufkanal des Ops Centers hängt, wo man oftmals dermassen müde vom (allzukurzen, schade eigentlich) Nachtflug Richtung Parkhaus schlafwandelt, dass man seinen eigenen Koffer, geschweige denn die eigenen Kollegen, kaum wiedererkennt. Vielleicht handelt es sich bei der Wanddekoration des kanalisationsähnlichen und prostatistisch vor sich hin tropfenden Crewtunnels um eine Strafaktion von Unique, weil sie nicht mehr soviel Miete kriegt für die Ops-Gruft wie auch schon.

Zur Verschönerung des Crewkanals schlage ich vor, die grafisch wunderbaren (wohl auf PC mit Microsoft-Vorlagen entworfenen) Plakate aus der firmeneigenen Serie «Our 15 strategic pillows» an die Betonwand zu dübeln. Am nächsten beim Ausgang wünsche ich mir mein Lieblingsstatement (Nr. 7): «Ein klares Bekenntnis zur Kaizen-Kultur.»

Genau! Und ein ebensolches zur Beizen-Kultur!

pk2@bluemail.ch

Das Embraer-170/190-Geschäft bei Swiss Aviation Training

Das Drittkundengeschäft im Embraer-170/190-Trainingsbereich boomt weiter. So ist auch die SWISS im Wachstum. Dabei sorgt sich Swiss Aviation Training eher um den Mangel an qualifiziertem Instruktorpersonal als um den weltweiten Erfolg.

Text: Uschi Roth, Head Marketing & Communications, SAT

Was viele nicht wissen: Swiss Aviation Training (SAT) setzt zwei Drittel ihres Umsatzes im internationalen Drittkundengeschäft um. Die visionäre Ausrichtung der SAT «We provide SWISS with training at lowest possible cost and drive 3rd party business forward with additional anchor customers» hat sich nicht geändert. So ist der Haupt- und wichtigste Kunde immer noch die SWISS. Der Ausbau des Drittkundengeschäfts in den letzten fünf Jahren, seit der Reorganisation zur Swiss Aviation Training Ltd. im Jahr 2001, hat wie prognostiziert Erfolge gezeigt. Wie auf der Grafik 1 deutlich wird, ist SAT heute exklusiver und bevorzugter Trainingsprovider für Embraer in Europa, im Mittleren Osten, Asien und neu in Australien für die Bereiche Cabin-, Cockpit-Crew und Maintenance-Personal.

SAT führt seit Mitte 2001 die Kooperation mit Embraer, dem weltweit viertgrößten

Hersteller von Passagierflugzeugen, das eigens für die Flugzeugfamilie 170/190 entwickelte Trainingsprogramm für Flight Attendants, Piloten und Mechaniker international durch. Bis heute sind weltweit über 1000 Pilotinnen und Piloten, 1200 MechanikerInnen und 100 FlugbegleiterInnen durch die Instruktorpersonal der SAT ausgebildet worden.

Ein besonderes Business

Mit dem Embraer-170/190-Type-Rating erhält der Kunde ein Type-Rating-Zertifikat wie jeder andere Kunde auch. Nur dieses Zertifikat ist weltweit anerkannt, denn die Syllabi werden durch SAT individuell nach allen relevanten Richtlinien der europäischen Joint Aviation Authorities, der US Federal Aviation Administration und nach den Richtlinien der entsprechenden nationalen Luftfahrtbehörden gestaltet. Ein nicht ganz einfacher Prozess, denn diese Luftämter sind sehr oft typische Staatsbetriebe, gepriesen von einem Hauch na-

tionaler Mentalität. Dabei hat sich SAT ein breites Know-how angeeignet und besitzt somit den einzigartigen Wettbewerbsvorteil in diesem Geschäftsfeld. So können ihre Instruktorpersonal für verschiedenste Airlines flexibel und global eingesetzt werden.

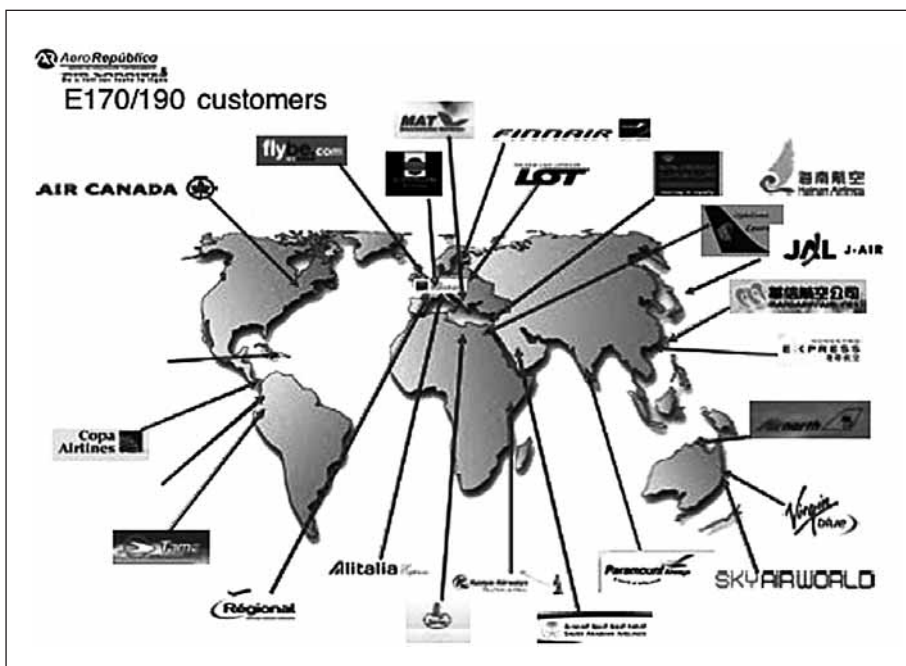
Pirmin Saner, DVP, Deputy Head of Training FTO/TRTO bei Swiss Aviation Training: «Bis heute sind wir für On-site-Training in Südamerika, Kanada, Finnland, Jordanien, Singapur, Ägypten und Taiwan im Piloten- und Technikertraining tätig. Zudem bieten wir Flugtraining und Line Flying under Supervision an (bis anhin für Cirrus, Regional, Flybe, Air Caribbes, Finnair und neu auch für australische Kunden) oder liefern neue Flugzeuge von Embraer beim Kunden ab.»

Embraer Technical Training

Im Bereich Technical Training ist SAT ebenso gefordert wie bei der Pilotenausbildung. Sie bietet Initial-Maintenance-, Engin-Run-up-, Boroscope- wie auch Familiarization-Kurse für die Typenfamilie E170 an. Speziell die Initial-Kurse werden hier beim Kunden direkt als On-site-Training dargestellt. Dadurch ist auch das technische Instruktorpersonal bereits weltweit vertreten gewesen: in den USA, Panama, in unserem europäischen Kernmarkt, in Jordanien, China, Singapur und auch in Australien.

Boom und Personalmangel

Im Jahr 2001 hat Embraer für die nächsten 20 Jahre einen Bedarf von über 8540 neuen Flugzeugen im 35- bis 120-Sitzplatz-Segment prognostiziert. Das entspricht einem Bedarf von mehr als



Embraer-170/190-Training wird durch SAT bei vielen bekannten Airlines durchgeführt.



Pirmin Saner, SFI E170/190, SWU-Pilot.



Cockpit des Embraer 170/190.

42 700 Piloten. Von 2005 bis heute lieferte der brasilianische Flugzeugbauer über 260 E170/190 aus. Eine solche Entwicklung ist in diesem Segment einzigartig und stellt einen Rekordwert dar. Die Auslieferungsrate soll in den folgenden Jahren sogar auf 170 Maschinen pro Jahr gesteigert werden. Das Embraer-Geschäft boomt.

SAT profitiert von der Nachfrage dieses Typs und zieht mit innovativem Training für die entsprechenden Crews mit. Wie bereits erwähnt, sind die wichtigsten Träger des Erfolgs ihr Know-how, ihre Flexibilität im Sinne von «Tailor Made» und die erfahrenen Instruktoren.

Das Marktwachstum hat aber auch eine andere Seite: Qualifizierte Instruktoren

werden bei der SWISS auf der Linie gebraucht. So sorgt sich SAT nicht eigentlich um den Erfolg, sondern eher um den Mangel an verfügbarem Instruktorpersonal.

Zurzeit werden 26 Instruktoren bei SAT eingesetzt. Elf stammen aus dem aktuellen Swiss-European-Korps. 15 Freelance-Instruktoren arbeiteten früher für die SWISS respektive die ehemalige Crossair bez. die Swissair, wie zum Beispiel Marc Suter. «Es ist ein interessantes Umfeld. Die Arbeit ist abwechslungsreich, ich erlebe viel Neues und sehe, wie Piloten aus anderen Kulturen arbeiten», so Suter im Interview mit Uschi Roth über die Vielfältigkeit seiner Instruktorstätigkeit im Embraer-Training.

Uschi Roth: Marc, warum ist die Instruktorarbeit mit internationalen Airlines so speziell oder anders für dich?

Marc Suter: Eine grosse Herausforderung sind sicherlich die kulturellen Verschiedenheiten, Traditionen und Mentalitäten. Südamerikaner sind fröhlich, locker, zugänglich und kritikfähig. Piloten aus dem mittleren Osten, beispielsweise aus Jordanien, Saudi-Arabien oder Ägypten, sind eher impulsiv und neigen zur Selbstüberschätzung. Sie tun sich schwer mit unserer Feedback-Kultur. Ihnen die Offenheit und den gesunden Umgang mit Fehlern zu geben, erfordert viel Einfühlungsvermögen und geschickte Methodik. Mit den Standardanforderungen der SWISS bezüglich Zusammenarbeit im Cockpit haben wir sicherlich einen Vorsprung gegenüber anderen Airlines. So nimmt das Einbeziehen des menschlichen Faktors im Pilotentraining durch SAT-Instruktoren eine Vorreiterrolle ein, weshalb sich Embraer auch immer wieder auf unsere Kompetenz abstützt.

U.R.: Was gefällt dir an der Instruktor-Tätigkeit bei SAT?

M.S.: Besonders gefällt mir, dass ich mitten im Geschehen der weltweiten Pilotenausbildung bin, flexible Einsätze habe und selber mit eigenem Training «fit» bleibe. Up-to-date bin ich dank den hohen Qualitätsansprüchen der SAT. SAT-Instruktoren absolvieren zweimal jährlich einen Refresher und Check, was für die Erhaltung der SFI-Lizenz normalerweise nur alle drei Jahre erfüllt werden muss. Embraer-Simulatoren gibt es an verschiedenen Orten auf der Welt. Zu Beginn haben wir vor allem in Montreal trainiert, dann kamen Zürich und Orlando dazu. Heute sind die Standorte

swiss Swiss Aviation Training

Swiss Aviation Training Ltd, preferred EMBRAER 170/190 Training provider for Europe, Africa, Middle East and Asia is expanding its services and is currently seeking talented individuals for the following positions:

Synthetic Flight Instructor (SFI), Type Rating Instructor (TRI) and Type Rating Examiner (TRE) EMBRAER 170/190 (Part-Time/Full-Time)

This resulting from an increased demand for our EMBRAER 170/190 worldwide training programs. Swiss Aviation Ltd is looking to employ experienced Full Flight Simulator Instructors for the E-Jets family-EMBRAER 170/175/190/195 on either part-time or full-time contract in Europe and Singapore.

Your Responsibilities

In this function, you will provide instruction for initial, transition, upgrade and recurrent flight training in accordance with JAA/FAA standards as well as the local authorities and company's policies and procedures.

Profile

- The appropriate JAA/FAA instructor or examiner authorisation with not less than 5 years working experience with a scheduled or non-scheduled jet transport carrier or corporate jet operator including 2000 hours as Pilot in Command.
- PIC in Jet Transport Airline service within the last 48 months.
- An Airline Transport Pilots License with multi-engine rating and a type rating from a recognised JAA/FAA signatory country for a similar aircraft type.
- A minimum of 3 years instructional and/or evaluating experience on transport category aircraft with a suitable experience as a simulator instructor.
- Excellent command of both English and German — Written and Spoken.
- Refined communication and interpersonal skills.
- Must be able to work flexible hours.
- Excellent IT-skills.

We Offer

- A young, dynamic and an international working environment.
- The successful applicant will enjoy attractive training benefits.
- Personal development perspective in the aviation industry.
- Integration in a major aircraft manufactures worldwide training program.
- Competitive salary package.

If you are a solution-driven professional with international mind-set and excellent interpersonal skills, please send your complete application with supporting documents by post or electronically to:

Swiss Aviation Training Ltd
 Captain Laurent Privat
 Vice President Head of Training
 SATZRH/E/LAP
 PO Box
 CH-8058 Zurich Airport
 laurent.privet@swiss-aviation-training.com



Marc Suter, geboren am 29. Februar 1948, flog bei der Swissair zuletzt als Captain auf der MD-11. Im November 2001 wurde

er als Folge des Groundings pensioniert. Während seiner Laufbahn war er lange Zeit als Route-Checkpilot, Simulator-Instruktor und Checkpilot tätig. Er übte weitere Funktionen als technischer Pilot Airbus 310 sowie als Mitglied des Flightsafety-Teams (Flugdatenauswertung ADAS) aus. Seit 2004 ist er Freelance-SFI-Instruktor bei SAT und nebenamtlicher Untersuchungsleiter beim Büro für Flugunfalluntersuchungen (BFU). Er ist verheiratet und hat einen Sohn.

Zürich, Helsinki, London, Singapur und, in naher Zukunft, Brisbane in Australien. Die Tätigkeit als Instruktor ist lebhaft, beinhaltet ein grosses Spektrum an vielfältigen Aufgaben und Herausforderungen und erweitert den Horizont.

U.R.: Was kannst du einer Job-Anwärterin/einem Job-Anwärter weitergeben?

M.S.: SAT ist eine gute Trainingsinstitution. Sie bietet den InstruktorInnen die Umschulung und hält sie stets auf dem letzten Stand. Die erworbene Erfahrung und Kompetenz als Linienpilot während der aktiven Pilotenkarriere kann vollumfänglich in einem dynamischen und interessanten Umfeld eingesetzt werden.

Swiss AviationTraining Ltd.

Swiss AviationTraining (SAT) ist eine 100-prozentige Tochter der Swiss International Air Lines. Sie wird von Manfred Brennwald geleitet. Das Unternehmen mit Standorten in Basel und Zürich konzentriert sich vorwiegend auf die Aus- und Weiterbildung von Verkehrspiloten, Kabinenpersonal und Technikern und kann dabei auf einen langjährigen Erfahrungsschatz zurückgreifen. Zu den Kunden zählen nationale wie auch internationale Fluggesellschaften, aber auch Firmen aus anderen Tätigkeitsbereichen. SAT hat den Status einer FTO (Flight Training Organisation). ■



Ausrüstung der Piloten und beschrieb den vorgesehenen Demonstrationsflug. Anschliessend begab er sich in den Simulator und flog das besprochene Programm ab, während ein Mitarbeiter uns im Auditorium auf der Grossleinwand den Flugablauf erläuterte. Als Hauptmann Lehmann wieder zu uns kam, konnte man ihm ansehen, dass auch noch heute im Simulator geschwitzt wird. Beim anschliessenden Blick in den Simulator-Raum erstaunte vor allem der kugelförmige Bau.

Schon war es Zeit für den wie üblich von der AEROPERS spendierten Apéro und das anschliessende Mittagessen im Restaurant des Fliegermuseums Clin d'Ailes. Ab 14.30 Uhr stand der Besuch des Museums unter kundiger Führung der Herren Pellanda und Fleuri auf dem Programm. Viele der Pensionierten standen vor den Flugzeugen, die sie vor Jahren selbst geflogen hatten, und Geschichten von «damals» machten die Runde. Das Fliegermuseum Clin d'Ailes ist für Flugbegeisterte einen Besuch wert.

Es ist nicht verwunderlich, dass die Zeit sehr schnell verging und die angeregten Diskussionen auf der Heimfahrt weitergeführt wurden. Zusammengefasst ein sehr interessanter Ausflug, der sicher allen in guter Erinnerung bleiben wird.

An dieser Stelle spreche ich nochmals allen an der Organisation Beteiligten ein herzliches Dankeschön aus! ■

Pensionierte besuchen Payerne

Highlight des diesjährigen Pensionierten-Ausflugs war die Besichtigung des F/A-18-Simulators auf dem Flugplatz Payerne. Das Programm am 20. Juni bot neben anderen Attraktivitäten aber auch genügend Gelegenheit, sich gemeinsam an die früheren Zeiten zu erinnern.

Text: Ernst Scharp, Pensioniertenbetreuung

Dass der Treffpunkt auf 7.15 Uhr auf dem Militärparkplatz beziehungsweise auf 7.30 Uhr am Bahnhof in Kloten angesetzt war, bedeutete für viele sehr frühes Aufstehen. Dafür hatte die AEROPERS aber auch perfektes Sommerwetter für uns bestellt.

Die ehemaligen Kollegen hatten sich schon auf der Fahrt sehr viel zu erzählen, sodass die Reise sehr kurzweilig war. Von Dodo und René wurden wir mit Kaffee und Gipfeli verwöhnt, fast wie in den guten alten Zeiten, als es noch hiess: «No coffee, no take-off!» Gegen 10 Uhr erreichten wir den Flugplatz Payerne. Pierre-Alain

Clivaz, dem durch seine guten Verbindungen der Erfolg dieses Ausflugs in erster Linie zu verdanken ist, übernahm jetzt die Führung der inzwischen auf zirka 60 Personen angewachsenen Schar.

In zwei Gruppen eingeteilt, konnten wir zunächst die F-5 Tiger und die F/A-18 Hornet besichtigen. Die beiden bereitgestellten aktiven Piloten haben die Jets gut verständlich erklärt und gerne die vielen Fragen beantwortet. Als nächstes stand die Besichtigung des F/A-18-Simulators auf dem Programm. Hauptmann Lehmann empfing uns im Auditorium der Simulator-Anlage und ging noch einmal mit seinen Erklärungen auf die F/A-18 ein, zeigte dann die



Wichtiges Monitoring des GAV 2006

Die Überwachung der Auswirkungen des neuen Gesamtarbeitsvertrags wird anhand von vielen Parametern genau überwacht. Das dazu benötigte Zahlenmaterial wird in mühsamer Handarbeit zusammengetragen, weil die SWISS nicht in der Lage ist, dies gebündelt zu liefern. Die Mehrarbeit der Piloten und die Reduktion ihrer Freitage bewegen sich im vorhergesehenen Rahmen.

Text: Mario Achermann, Vorstandsmitglied



Nach der Annahme des GAV 2006 und dessen Einführung per 1. November hat sich der Vorstand neu konstituiert. Zu einem der strategischen Ziele

haben wir das Monitoring des GAV 2006 erklärt.

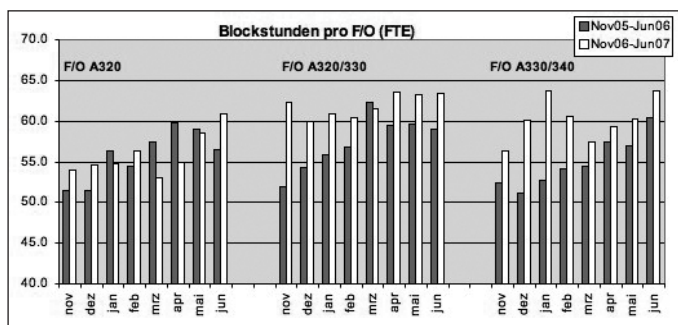
Die neuen FDRs gehören zu den zentralen Elementen des Vertrags. Sie sollen eine Produktivitätssteigerung ermöglichen. Die getroffenen Regelungen müssen kontinuierlich auf ihre Auswirkungen auf die Arbeitsleistung und somit direkt auch auf die Lebensqualität der Flight

Crew Members (FCM) überprüft werden. Als Messgrössen haben wir die Blockstunden pro FTE (Fulltime-equivalent) (Grafiken 1 und 2) und die Anzahl Freitage pro Monat und Pilot (Grafiken 3 und 4), jeweils aufgeteilt auf Flotte und Rang, definiert. Auf einer grossen Tafel wird dies laufend und übersichtlich dargestellt. Sie begleitet uns ständig in unserem Sitzungszimmer. Im Weiteren verfolgen wir die Anhäufung von NAT-Rotationen, die mit zwei Freitagen abgegolten werden. Das Monitoring der Krankheitsrate stellt einen nächsten Mosaikstein in der Gesamtübersicht dar. Die Antworten auf Fragen zu den Ferien und Beständen geben Aufschluss über die Kapazitätsbewirtschaftung. Der Ferien-Backlog in Mannjahren, der aktuelle Stand der Ferienzuteilung (Budget, Planungspuffer,

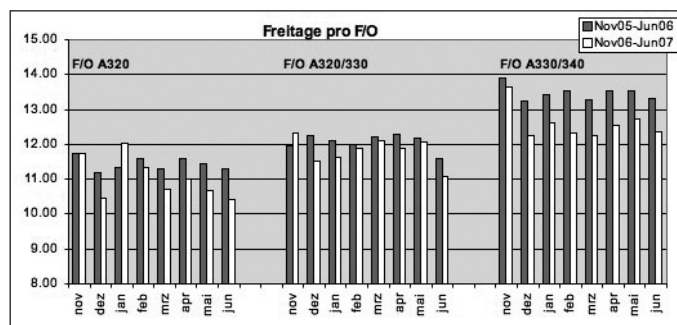
aktuelle Zahlen) wie auch die Anzahl der Neuansetzungen gewähren Auskunft zu diesen Themen. Als Kernelement des GAV 2006 zählt der Unterwanderungsschutz (UWS). Die darin geregelten Wet-lease-Kontingente wollen laufend überwacht werden.

Im Monatsrhythmus, im Rahmen der Vorstandssitzungen, wird die Gesamtschau eingehend diskutiert. Wir stellen sicher, dass Trends früh erkannt werden. Gegenmassnahmen können dadurch eingeleitet werden, bevor sich grosse Störungen ergeben.

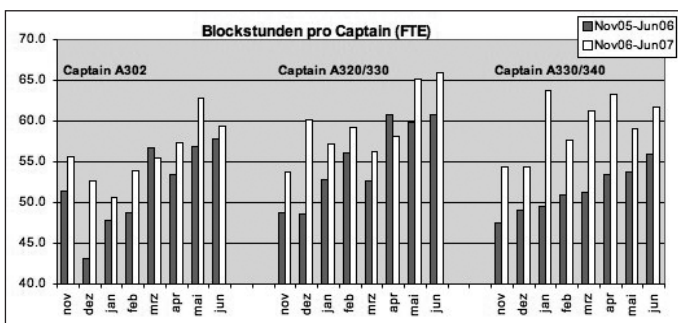
An den Sitzungen des Monatsgremiums übergibt die SWISS die Zahlen zu Ferien, Beständen und UWS. Eure abgeflogenen Monateinsätze dienen als Grundlage für die verbleibenden, erwähnten Auswertungen. Unter dem AirCrews-Vorgänger COSMOS lagen alle nötigen Daten in Form eines Excel-files vor, das die SWISS Anfang des Folge-monats dem AEROPERS-Controlling zustellte. Per 1. Februar, mit der Implementierung von AirCrews, ist der Datenfluss in der gewohnten Form versiegt. Auf die Qualität der Einführung des neuen Systems will ich hier nicht weiter eingehen. Es wurde genug darüber diskutiert und kommuniziert. Als Tatsache bleibt, dass wir bis heute noch immer keinen geregelten Datenfluss wiederhergestellt haben. Auch die SWISS hatte ab der AirCrews-Einfüh-



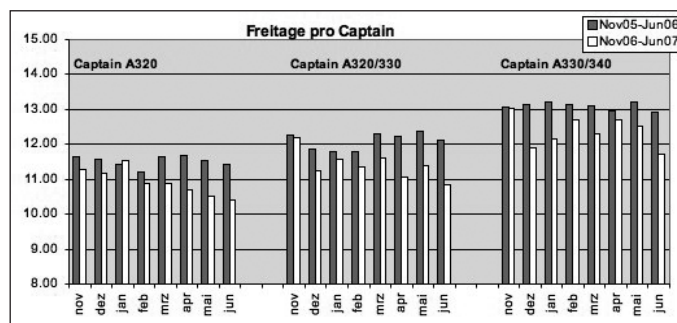
Grafik 1: Die Blockstunden pro F/O (FTE) sind wie vorhergesehen angestiegen.



Grafik 3: Die F/O haben mit dem neuen GAV durchschnittlich einen Tag pro Monat weniger frei.



Grafik 2: Die Captains (FTE) fliegen vor allem auf der Langstrecke deutlich mehr Blockstunden als unter dem ehemaligen GAV. Die Mehrleistung über alle Kategorien gesehen liegt jedoch im Rahmen der Erwartungen.



Grafik 4: Die Freitage pro Captain haben gemäss der Vorgabe des GAV abgenommen. Der deutliche Trend bei den Captains A320-Single muss gestoppt werden.

zung keine Übersicht mehr. Von AEROPERS-Seite haben wir anfänglich Verständnis für die Prioritätenlage der SWISS gezeigt. Sie musste AirCrews unter den misslichen Umständen mit Nachdruck von den gewichtigsten Fehlern befreien. Wir wollten uns aber keine Lücke in der Überwachung der Anfangsphase des neuen GAV gestatten. Mit sehr viel Aufwand haben wir begonnen, alle Einsätze einzeln im Copy/Paste-Verfahren aus dem AirCrews zusammenzutragen. Neu programmierte Routinen müssen helfen, die gewonnenen Daten gemäss den Fragestellungen auszuwerten. Ehrgeizig wurde das Ziel auf Ende April angesetzt, um die entstandene Lücke in der Datenauswertung zu schliessen und an der Generalversammlung 2007 im Mai wieder den Überblick zu haben. Noch immer erledigen wir diese Arbeiten in diesem Steinzeit-Modus. Nicht ohne stetes Nachhaken der AEROPERS arbeiten wir mit der SWISS seit Juli an der Behebung der EDV-Probleme für den geregelten Datenfluss. Eine einwandfrei funktionierende Verarbeitung erwarten wir nicht vor Oktober. Wir werden mit der neuen Lösung auch die Auswertungen der vergangenen Monate aufmerksam auf deren Richtigkeit hin prüfen.

Wie Christian Frauenfelder in seinem «Liebe Mitglieder» zusammenfasst, liegen die Werte im Rahmen des ausgehandelten Vertrags. Die Vergleiche zu den Monaten des Vorjahrs sind aufschlussreich und interessant. Mit der Zielvorgabe einer zehnpromzentigen Produktivitätssteigerung gehen auch die Reduktion von einem Freitag auf der Kurzstrecke sowie eineinhalb bis zwei Freitagen auf der Langstrecke einher. Die angefügten Grafiken stellen einen ausgewählten Teil unserer Auswertungen dar. Sie zeigen, dass die Produktivitätssteigerungen noch in dem Bereich liegen, wie sie vom Vorstand anlässlich der GAV-Abstimmung vorgestellt worden waren.

Die Grafiken 1 bis 4 beziehen sich auf einen Normmonat. Dieser zählt 30,4 Tage. Um die Schwankungen der unterschiedlichen Monatslängen auszugleichen, sind die Monatsergebnisse hochgerechnet. Unsere Gesamtübersicht im AEROPERS-Büro bildet die Zahlen nach der originalen Monatslänge ab. Zur Erinnerung füge ich an, dass der November 2006 nach den alten FDRs geplant wurde und der Freitage-Faktor auf der Kurzstrecke ab Mai 2007 bei 0,45 liegt. Gerne gebe ich persönlich Auskunft auf weitergehende Fragen zum GAV-Monitoring. ■

Auflösung des Vereins «airjob.ch»

Nach über sechsjährigem Bestehen wurde der Verein «airjob.ch» an der ordentlichen Generalversammlung vom 25. Mai 2007 aufgelöst. Er konnte vielen Piloten neue Perspektiven aufzeigen und in verschiedenen Arbeitsgruppen den Anliegen der entlassenen oder von der Entlassung gefährdeten Piloten Gehör verschaffen. «airjob.ch» wird in kleinerem Rahmen innerhalb der AEROPERS als Spezialistentätigkeit weitergeführt.

Text: André Ruth



Nach dem Grounding der Swissair gelangten viele Firmen mit interessanten Job-Angeboten an die AEROPERS, die Swissair und verschiedene Mitglieder unserer Gewerkschaft. Da weder die AEROPERS noch die Swissair Ressourcen hatten, um diese Angebote prüfen und auf den geeigneten Kanälen verbreiten zu können, wären sie weitgehend liegen geblieben. Anlässlich eines Krisenstab-Meetings der AEROPERS, an dem ich in der Nach-Grounding-Zeit teilnahm, ergab sich die Frage, wie mit solchen Offerten umzugehen sei. Als ich mich damals bereit erklärte, mich dieses Themas anzunehmen, wusste ich zum Glück noch nicht, auf was ich mich da eingelassen hatte.

Innert Kürze konnte ich einige Piloten-Kollegen finden, die sich mit grossem Engagement an der Idee «airjob.ch» beteiligten. Wir hatten grosses Glück, dass genau zu diesem Zeitpunkt im Haus der AEROPERS eine Wohnung frei war und uns ohne grosse Formalitäten als Büro zur Verfügung gestellt wurde. Rolf Fey programmierte umgehend eine Website für «airjob.ch». Damit bot sich die Möglichkeit, die eingegangenen Job-Angebote allen Piloten bekannt zu machen.

«airjob.ch» konnte glücklicherweise bereits zu Beginn einige interessante Jobs publizieren, die unseren entlassenen Kollegen wieder eine Perspektive und etwas Auftrieb gaben. Bereits in der Anfangszeit boten wir einen Bewerbungsunterlagen- und einen Neuorientierungskurs an. Bis zum Schluss besuchten über 500 Piloten mindestens einen dieser beiden Kurse. Finanzielle Unterstützung erhielten wir primär durch die AEROPERS. Es ergaben

sich aber auch Kontakte zur Stadt Zürich, die es uns mit einem einmaligen Betrag ermöglichte, die Spesen zu decken. Ein weiterer grosser Betrag zugunsten von «airjob.ch» kam durch Spenden von AEROPERS-Mitgliedern zusammen.

Das «airjob.ch»-Büro etablierte sich schnell als Treffpunkt, um Erfahrungen mit den Arbeitsämtern und anderen Institutionen auszutauschen. In diesen Diskussionsrunden erfuhren wir jeweils, wo der Schuh drückte und was an Dienstleistungen gefragt war. So wurde zum Beispiel mit dem Bundesamt für Berufsbildung und Technologie eine Vereinbarung für die Umschreibung des HTL- in einen FH-Titel gefunden. Wir konnten auch spezielle Aufnahmebedingungen für ein Nachdiplomstudium FH aushandeln. Zusätzlich war das Team von «airjob.ch» in verschiedenen städtischen, kantonalen und eidgenössischen Arbeitsgruppen vertreten, um dort die Anliegen der Pilotenschaft einzubringen.

«airjob.ch» durfte während seines Bestehens auch Aufträge der SWISS und von Swiss Aviation Training (SAT) übernehmen. So haben wir zum Beispiel im Jahr 2005 alle Piloten der SWISS im Rahmen des Swiss Pilot Job Center betreut. Den Abgängern der SAT wurde im Swiss Avia-



tion Training Job Center Hilfe angeboten und mit Rat und Tat beigestanden.

Da nun nach sechs Jahren die meisten von unseren Kollegen wieder eine Stelle gefunden haben oder gar zurück zur

SWISS gekommen sind, ist es nicht mehr sinnvoll, die ganze Maschinerie von «airjob.ch» weiterhin auf Hochtouren laufen zu lassen. Wir haben uns deshalb an der GV vom 25.5.2007 entschieden, den Verein per sofort aufzulösen. Alle Unterlagen, der Web-Name «airjob.ch» und das Restguthaben des Vereins gingen an die AEROPERS über. «airjob.ch» wird von mir als AEROPERS-Spezialist auf «Idle» weitergeführt. Neu werdet ihr aktuelle Job-Angebote auf der AEROPERS-Website im internen Teil finden. Auch bin ich für Fragen und Informationen unter der E-Mail airjob@aeropers.ch weiterhin zu erreichen.

Ich danke an dieser Stelle allen Kollegen, die sich während der letzten sechseinhalb Jahre für das Wohl der anderen Piloten eingesetzt haben, der AEROPERS, ohne die «airjob.ch» gar nicht lebensfähig gewesen wäre, der SWISS, die uns den Simulator für das Training der entlassenen Piloten zu Verfügung gestellt hat, und allen Airbus-Instruktoren, die in ihrer Freizeit unsere jungen Kollegen für das Fliegen wieder fit getrimmt haben. Diese Aufzählung ist nicht abschliessend; auch ein grosses Dankeschön an alle anderen, die mir bei dieser interessanten Tätigkeit eine Hilfe waren! ■



Mitarbeiter von «airjob.ch»

Beni Brand, Beat Christen, Christian Egloff, Peter Holzer, Alex Knecht, Jürg Ledermann, Roland Müller, Sergio Pulitano, Roli Suter, André Ruth

RÜCKTRITTE VORSTANDSMITGLIEDER



Nach der offiziellen Verabschiedung anlässlich der AEROPERS-GV im Mai möchten wir uns im Zusammenhang mit der Begrüssung der drei neuen Vorstandskollegen an dieser Stelle auch noch einmal bei den drei zurückgetretenen Vorstandsmitgliedern ganz herzlich für ihr Engagement und ihre Verdienste für das AEROPERS-Pilotenkorps bedanken.

Wir wünschen euch – PAC, J.R. und Beat – und euren Familien alles Gute und viel Spass in der wiedergewonnenen Freizeit!

NEUE VORSTANDSMITGLIEDER

Chères collègues, chers collègues,



Un sentiment d'humilité m'habite, je vais prendre mes nouvelles fonctions dans le comité de l'AEROPERS dès début septembre. Après avoir vécu passivement les temps difficiles des restructurations à répétitions, ma motivation en avait pris un sérieux coup. Alors cet été j'ai décidé, en accord avec ma femme, de relever le défi en entrant dans l'arène. Je me réjouis de me battre pour notre profession, pour nos valeurs qui nous sont chères. Nos conditions de travail actuelles sont inacceptables pour diverses raisons, je me battrai pour des changements profonds. Ma vision de cette réforme est certes ambitieuse, mais pas plus que l'outrecuidance des attentes de nos managers à notre égard.

Ayant grandi dans mon village de Tramelan, bien caché dans la forêt jurassienne, ma vie était agréable. Ayant terminé mes études d'ingénieurs ETS en électronique à St-Imier, j'ai suivi alors la formation de pilote de ligne à l'ESAT de 1994 à 1996. Après deux ans d'expériences de vol chez Air-Engiadina, je suis revenu chez Swissair comme «direct-entry». J'ai eu la chance ensuite de pouvoir rester puis de voler pour SWISS.

Actuellement je vis à Seuzach, près de Winterthur. Je suis marié et père d'un garçon. Ma passion est la vie en général, je suis curieux de tout.

Je suis membre de la rédaction de notre magazine «Rundschau» depuis 2002, ainsi je connais un peu l'ambiance qui règne. Je me réjouis de ma nouvelle activité afin de pouvoir servir encore mieux nos intérêts!

En tant que responsable des membres de l'association, je suis à votre écoute et j'espère avoir le plaisir de partager des moments d'échanges avec vous.

La base doit avoir son mot à dire, c'est la richesse de notre syndicat!

Bons vols
Lukas Viglietti

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen



Nachdem meine Eintrittsmeldung als neuer Copilot in der letzten «Rundschau» etwas kurz ausgefallen ist, möchte ich an dieser Stelle die Möglichkeit nutzen, mich noch etwas ausführlicher vorzustellen.

Aufgewachsen bin ich in Winkel und habe dadurch schon sehr früh am Duft der weiten Welt geschnuppert. Inzwischen wohne ich seit sieben Jahren in Kloten und geniesse seit Februar wieder den kurzen Arbeitsweg zum Unique Airport.

Nach der Matura habe ich fast zwei Jahre im Militär verbracht und mich anschliessend an der Uni Zürich für ein Studium der Rechtswissenschaften eingeschrieben. Die Resozialisierung war erfolgreich, bis zum Abschluss hat es aber nicht gereicht, denn im Januar 1999 habe ich an der SRAS die Ausbildung gestartet und mit dem Final Check am 30.1.2001 auf der A320 erfolgreich abgeschlossen.

Nach dem Grounding brauchte ich einen Tapetenwechsel, und so verschlug es mich nach Arosa, wo ich einen Winter lang Skifahrer und Snowboarder zum Weisshorn-Gipfel transportieren durfte. Daneben kam natürlich auch das Skifahren nicht zu kurz, und bei mir trifft der Werbeslogan «Vorsicht, Arosa kann süchtig machen!» absolut zu. Glücklicherweise ist dann auch noch die Expo ins Jahr 2002 verlegt worden, und so konnte ich nach dem gelungenen Winter in Arosa noch einen super Sommer in der Drei-Seen-Region erleben, unter anderem als Präsentator bei der Luftwaffe in Murten. Die Ausbildung zum Fluglotsen bei Skyguide habe ich nach drei Monaten zugunsten einer Fortsetzung der Pilotenkarriere aufgegeben und bin im Januar 2003 bei Germanwings eingestiegen, bei der ich bis zu meinem Start bei der SWISS in Köln und Stuttgart die A319 geflogen habe.

Meine Freizeit verbringe ich gern an der frischen Luft, im Sommer auf dem Golfplatz, beim «Bladen» oder am See, im Winter auf der Skipiste. Ausserdem interessiere ich mich für Politik, und wenn noch etwas Zeit übrig bleibt, dann koche ich auch sehr gerne mal etwas Feines.

Nun geniesse ich es, beim Arbeiten wieder Schwiizerdütsch sprechen zu können, und freue mich auf spannende Diskussionen mit Euch, sei es beim Kaffee vor dem Service Center, im Cockpit oder im Nightstop, über Gott und die Welt, die schönen und die weniger schönen Dinge in unserem Umfeld.

Bis bald, Tom Steffen

Liebe Kolleginnen und Kollegen



Nun, da ihr diese Zeilen lest, bin ich schon gut 100 Tage im Amt, bei den Politikern jeweils ein Anlass, eine erste Bilanz über die geleistete Arbeit zu ziehen. Bei der AEROPERS gelten aber andere Gesetze, und ich wurde gebeten, mich noch etwas ausführlicher vorzustellen, als dies bei der Kandidatur möglich war.

Mit Jahrgang 1959 schreite ich unaufhaltsam auf die Fünzig zu, jenes Alter, bei dem aus meinen bisherigen Erfahrungen der Fokus von «möglichst früh in Rente gehen» auf «warum kann ich nicht noch länger arbeiten?» wechselt. Geboren und aufgewachsen bin ich in der Stadt Schaffhausen, in einem damals noch beschaulichen Aussenquartier.

Die berufliche Entwicklung verlief nicht sehr gradlinig. Nach der Sekundarschule absolvierte ich eine Lehre zum Maschinenzehner, dann besuchte ich in Winterthur das Technikum (Fachhochschule) und schloss dort mit dem Diplom als Elektroingenieur ab. Danach arbeitete ich während gut drei Jahren in der Telefoniebranche in Zürich. Das tägliche Pendeln zwischen Schaffhausen und Zürich war mir bald einmal zu mühsam, und so beschlossen meine spätere Frau und ich, in die nähere Umgebung von Zürich, nach Buchs bei Regensdorf, zu ziehen.

In dieser Zeit absolvierte ich die diversen Selektionsstufen für die SLS, in die ich schliesslich im April 1986 eintreten konnte. Es folgten dann dreieinhalb Jahre auf MD-80, siebeneinhalb Jahre MD-11, UPG März 1999 und seither A320-single. Das Flugbuch weist inzwischen rund 11 000 Flugstunden im Dienste der SWISS(air) aus.

Schon 1993 wurde ich zur Mitarbeit in der AEROPERS motiviert, ich sammelte erste Erfahrungen in der Verbandstätigkeit als Mitglied der Einsatzkommission MD-11. Drei Jahre später wurde ich dann als LH-FDR-Spezialist in den GAV-Verhandlungen eingesetzt. Dann folgten, zusammen mit Tom Weder, drei Jahre Aufbau und Führung des Controllings und schliesslich die Mitarbeit im Verhandlungsteam MoU für den GAV99.

Zwischenzeitlich hat sich auch privat einiges ereignet. Heirat 1988, dann Umzug ins schöne Klettgau-Städtchen Neunkirch (Kanton SH). Geburt der Töchter 1990 und 1993 und damit die schöne, wenn auch anspruchsvolle Aufgabe, jungen Menschen gewisse Werte zu vermitteln. Daneben versuche ich mich auch noch etwas sportlich zu betätigen. Mit Segelfliegen (ist das Sport?), Skifahren, Biken und seit kurzem Tennis versuche ich mich fit zu halten.

Hans Jörg Müller

ON THE AIR ...

Text: Zbigniew Bankowski, F/O A330/340

LOCAL NEWS ...

EasyJet wird ab dem 18. September wieder Flüge zwischen Zürich und London anbieten. Werktags fliegt easyJet zweimal an den Tagesrandstunden nach Luton, am Wochenende soll es ein Flug sein. Der Billigflieger kritisierte bei seinem Rückzug vor mehr als zwei Jahren die hohen Kosten am Flughafen Zürich und machte auch fehlende Kapazitäten in der eigenen Flotte geltend.

Dès le mois d'octobre, Flybaboo reliera quotidiennement Genève à Rome Fiumicino. Elle prévoit d'assurer 12 liaisons hebdomadaires. Après Naples, Venise, Florence et Olbia, ce lancement porte à cinq le nombre de destinations italiennes desservies par Flybaboo au départ de Genève.

Im Frühling wurde die von der Schweizer Luftwaffe eingeleaste Beech 1900D in Empfang genommen. Das mit D-CBIG registrierte Flugzeug trägt die Schweizer Farben und ersetzt temporär den ausgeschiedenen Learjet. Das Flugzeug wurde zunächst für ein Jahr von der deutschen Avanti Air im Siegerland übernommen. Die Maschine wird von der Luftwaffe in einer Konfiguration für zehn Passagiere und zusätzliche Fracht eingesetzt.



Die Beech 1900D der Schweizer Luftwaffe.

Le 28 octobre marquera le dernier jour de l'opération quotidienne assurée par American Airlines entre Zurich et Dallas. Cette liaison avait été lancée en 2000 en raison de la collaboration entre la compagnie et Swissair. Il s'agissait d'un vol hub à hub dont profitaient les deux compagnies. La fin de cette collaboration avec Swiss(air) avait signifié l'abandon du codeshare et le mauvais taux d'occupation aura donc raison de cette liaison. American Airlines se concentrera désormais sur la liaison Zurich-New York JFK.

WORLD NEWS ...

The Sudanese Government is moving arms into Darfur, violating UN Security Council resolutions and is using aircraft disguised with UN markings to undertake operations in the conflict. One such flight involved an United Arabian Airlines Antonov 12, operated by Azza Transport, which flew from Khartoum to El Geneima (Darfur), but crash-landed on arrival. The majority of passengers were military personnel, whilst the cargo included two artillery gun-howitzers and 50 crates of arms and ammunition. Another aircraft, a Sudanese Air Force Antonov 26, has been seen painted white overall with «UN» (United Nations) titles under the wings and bombs laid out alongside. This aircraft is believed to have been used to bomb villages in Darfur. Another white-painted Sudanese Air Force Antonov 26 registered «ST-ZZZ» is also operating in Darfur, whilst the wreck of the real ST-ZZZ, a commercial Antonov 26 which crashed at El Fasher in 2006, still remains there. This white An-26 is operating illegally without autorisation from the Sudanese Civil Aviation Authority.

La compagnie China Southern Airlines est devenue la première compagnie chinoise à être classée parmi les 10 plus grande compagnies mondiales. En effet, le classement IATA de l'année passée la place en neuvième position. La compagnie, numéro un en Chine, a annoncé une croissance record pour 2007. Elle prévoit en effet de transporter cette année 60 millions de passagers, soit 22 pourcent de plus que l'année passée.

British Airways will ihre Operationen am Flughafen London Heathrow im Frühling 2008 zum neuen Terminal 5 verlegen. Der neue Terminal soll ausschliesslich durch British Airways benutzt werden, allerdings wird BA auch weiterhin mit etlichen Operationen im Terminal 3 vertreten sein. 70 Prozent der BA-Flüge werden über Terminal 5, und etwa 30 Prozent über Terminal 3 laufen.

Boeing has withdrawn the last four passenger B-747-400s from its orderbook. As a result the variant is now effectively out of production, as any further orders will be for the new Boeing 747-8. The only outstanding passenger examples had been a long-standing order from four aircraft from Philippine Airlines,

which has been recently converted to B-777-300ER. The B-747-400F freighter is still under production for UPS, TNT or Cargolux.

Le ministre indien de l'aviation civile veut d'avantage développer le transport aérien en Inde. L'objectif est d'atteindre les 400 aéroports d'ici l'an 2020. La construction de 35 pistes sera l'une des mesures immédiates. Il souhaite arriver à ce que personne n'habite à plus de 50 km d'un aéroport. Le trafic aérien en Inde a enregistré l'année dernière une croissance de 38 pourcent. Un grand nombre d'aéroports devrait être opérés par des sociétés privées, et notamment Mumbai et Delhi.

Varig will zwei B-737-300 in Europa stationieren, um Anschlussflüge durchzuführen. Nach der Rückgabe der letzten zwei MD-11 an UPS (Ex-Swissair/SWISS-Maschinen) stehen der Varig demnächst nicht genug Langstreckenflugzeuge zur Verfügung (nur noch drei Boeing 767), um alle Linien direkt bedienen zu können. Es soll sich allerdings nur um eine Übergangslösung handeln, bis der GOL-Einstieg bei Varig Früchte trägt und man weitere Boeing 767 in die Flotte aufnehmen kann.

Indian carriers have asked the ministry of civil aviation to seek a change in the country's International Civil Aviation registration code «VT-», that is displayed prominently on aircraft tails. They claim the code is a relic from pre-independence days, and interpretation of its meaning includes «Victoria's Territory».

The oldest aircraft flying with the US Air Force is being utilised to support the initial operating capability of one of the newest. The NKC-135E Stratotanker, a heavily modified Boeing 707, which is known as «Big Crow», is acting as a surrogate ballistic missile for the YAL-1A Airborne Laser aircraft – a highly modified Boeing 747-400 freighter. Its portside forward fuselage is painted matt black, with the white outline of a ballistic missile applied horizontally to the nose. The missile outline is used as the target for the YAL-1A. Big Crow was used for the first YAL-1A target acquisition test over the Pacific Ocean on March 15, 2007. During the mission, the test team was able to verify that chemical lasers fitted on-board YAL-1 were able to track a ballistic missile. So that the test could be as realistic as possible, a series of 20 high-watt bulbs have been fitted into the cargo door of the NKC-135E to simulate the exhaust plume of a missile.



«Big Crow» used for airborne laser trials.

CRASH NEWS ...

US investigators have concluded that a Northwest Airlines crew's decision to shut down the left engine on a taxiing McDonnell Douglas DC-9, leaving it with no hydraulic pressure after the right-hand system had failed, resulted in its colliding with an Airbus 319 in Minneapolis. The 31 years old DC-9 had suffered a valve fracture during climb out that caused the loss of right-side hydraulic pressure. While the pilots carried out in-flight procedures to deal with the problem, the captain became convinced that the apparent pressure loss was a false indication. The DC-9 touched down safely and the landing roll appeared to be normal. Just five minutes after touchdown, the left engine has been shut down, a technique employed to save fuel. Upon reaching the gate the crew discovered they were suddenly unable to steer or brake the DC-9, and they activated the thrust reversers, which also stopped functioning within a short time. The aircraft was travelling at around 14 kts (25 km/h) when it struck the wing of a Northwest Airbus 319 on pushback.



The Northwest DC-9 suffered a total hydraulic pressure lost.

SHORT NEWS ...

Aeroflot hat eine Grundsatzvereinbarung über den Kauf von 22 Airbus A350-XWB zur Lieferung zwischen 2014 und 2017 unterzeichnet.

Airbus meldete den Verkauf einer weiteren A340-600 an einen privaten Kunden. Damit stehen aktuell je eine A340-300,

- 500 und -600 im Jahr 2008 für «Private» zur Fertigung an.

Delta Air Lines konnte am 30. April nach knapp 20 Monaten das «Chapter 11»-Konkursverfahren verlassen.

EasyJet wandelte weitere 35 A319-Optionen in Festbestellungen (total 227) um.

Air Berlin bestellte 25 Boeing 787 Dreamliner für vier Milliarden Dollar (plus noch 25 Optionen).

Emirates hat in Le Bourget zusätzlich acht A380 bestellt (total 55).

Zeitgleich gab **Qatar Airways** weitere drei A380 in Auftrag (total fünf).

Virgin Blue (Low Cost aus Australien) will Langstreckenflüge über den Pazifik in die USA aufnehmen und bestellte sechs Boeing 777-300ER (plus sechs Optionen) zur Lieferung ab 2008.

Avianca (Kolumbien) bestellte zehn Boeing 787-8 (plus zehn Optionen). Sie bestellte auch bei Airbus über 25 A319/A320 als Ersatz für die alte MD-80.

Boeing konnte 15 B-787-9 an **Virgin Atlantic** verkaufen.

Mit der Bestellung von fünf Boeing 787-8 durch **Japan Airlines** erreicht die totale Bestellmenge des Dreamliners bereits die Zahl von 514 Einheiten.

NetJets hat für 1 Milliarde US-Dollar 96 Cessna Citation bestellt.

Der neue Eigentümer von **Varig**, die Low-cost-Fluggesellschaft GOL, hat das Scheckbuch gezückt und die Miete einer überraschend bunten Mischung von 12 B-767 und noch einiger B-738-800 arrangiert.

Boeing beschloss den Umbau einer vierer B-747-400 zum B-747-LCF «Dreamlifter» Large Cargo Freighter für den Transport der B-787-«Dreamliner»-Teile. ■



Eine B-747-LCF Large Cargo Freighter.

Zeitreise

Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Facts aus 100 Jahren Luftfahrtgeschichte. Von Juli bis September vor ...

Text: Christoph Jordan, F/O A330/340

... 70 Jahren

Amelia Earharts bislang ehrgeizigstes Vorhaben, die Umrundung der Erde ostwärts entlang dem Äquator, stand von Anfang an unter keinem guten Stern. Der erste Versuch im März 1937 musste wegen eines Triebwerksbrands in Hawaii abgebrochen werden. Am 21. Mai startete sie in Miami erneut. An allen Zwischenlandeplätzen sollen Benzintanks mit den Initialen A.E. für sie bereitgestanden haben. Nach 30 Tagen, kurz nachdem ein Grossteil der Strecke zurückgelegt worden war, gab sie zwischen Neuguinea, von wo sie am 2. Juli 1937 gestartet war, und der Howland-Insel, auf der nach 4113 Kilometern Wasserfläche die letzte Zwischenlandung sein sollte, eine Funkmeldung ab. Es war kaum noch Benzin vorhanden, und ihre Position war ihr unbekannt. Es sollte das letzte Lebenszeichen von Amelia Earhart, ihrem Navigator Noonan und ihrer Ma-

schine sein. Sie blieben spurlos verschwunden.

Ihr Verschwinden leitete die grösste Suchaktion der amerikanischen Geschichte ein. 64 Flugzeuge und acht Kriegsschiffe waren an der Suche beteiligt. Allerdings ohne Erfolg – nicht ein Teil ihres Flugzeugs wurde gefunden, geschweige denn sie selbst oder Noonan. Am 19. Juli wurde die Suche nach ihr aufgegeben und sie als verschollen erklärt. Ihr zu Ehren wurde auf der Howland-Insel ein Leuchtturm errichtet.



Amelia Earhart.

... 60 Jahren

Gegen Ende des Krieges wollte das englische Militär einen Jäger entwickeln, der als Wasserflugzeug ausgelegt war und Düsentriebwerke als Antrieb nutzen sollte. Durch die Verwendung von hochliegenden Triebwerken konnte der Rumpf des Flugzeugs als Flugboot ausgelegt und so auf sperrige Schwimmer verzichtet werden. Der Lufteinlass für die beiden Triebwerke wurde sehr weit nach oben gelegt, um zu vermeiden, dass Wasser in die Triebwerke gelangte.

Es wurden drei Prototypen bestellt. Aufgrund des absehbaren Kriegsendes und weil man einsah, dass ein Wasserflugzeug einem Landjäger unterlegen sein würde, wurde das Projekt von der Dringlichkeitsliste genommen. Der erste Prototyp flog am 16. Juli 1947. Dieser wurde nach seiner Erprobung eingelagert, während die beiden anderen bei Testflügen verloren gingen. 1951 wurde entschieden, das Projekt zu den Akten zu legen.



Saunders-Roe-Jet-Flugboot.

... 50 Jahren

Die Lockheed L-1329 JetStar war einer der ersten Business-Jets und einer der wenigen mit vier Triebwerken. Er wurde ab 1956 aufgrund einer Ausschreibung der US Air Force für ein leichtes Transportflugzeug entwickelt. Der Start der Entwicklung wurde im März 1957 bekannt gegeben. Der Erstflug erfolgte am 4. September 1957. Die beiden Prototypen wurden mit zwei englischen Bristol-Orpheus-Triebwerken mit je 20,3 kN Schub ausgerüstet. Da kein Lizenzvertrag für die Fertigung in den USA zustande kam, musste Lockheed im Dezember 1959 als Ersatz vier Pratt & Whitney JT12A-6 mit je 10,7 kN Schub in einen der Prototypen ein-

bauen. Dies war der Grund für die einmalige Auslegung mit vier Triebwerken, die rechts und links im Heck des Flugzeugs montiert wurden. Die erste Serienmaschine flog im Sommer 1960, und die Luftfahrtzulassung wurde dem Muster im August 1961 erteilt.



Lockheed JetStar mit vier Triebwerken.

... 40 Jahren

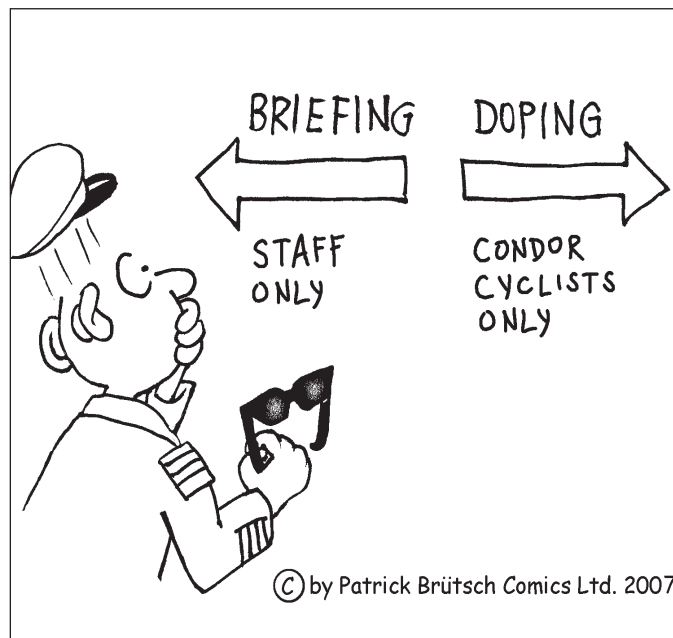
Eine erste Arbeitsgemeinschaft «Airbus» wurde kurz vor Weihnachten 1965 gegründet. Zwei Jahre später, am 26. September 1967, unterzeichneten dann die Regierungen Deutschlands, Frankreichs und Grossbritanniens einen ersten Fertigungsvertrag für ein Passagierflugzeug mit 300 Sitzplätzen. Sud-Aviation aus Frankreich übernahm mit ihrem 37,5-Prozent-Anteil die Projektführung, Hawker Siddeley aus England stieg mit ebenfalls 37,5 Prozent ein, und die Deutsche Airbus AG zeichnete für die letzten 25 Prozent der Entwicklungskosten. Später (1969) stieg die britische Regierung allerdings wieder aus dem Projekt aus.

... 30 Jahren

Die Gossamer Condor war das erste aus einer Reihe von erfolgreichen, mit Muskelkraft betriebenen Flugzeugen, die von einem Team unter Dr.

Paul B. McCready gebaut wurden. Es gewann am 23. August 1977 den 1. Kremer-Preis für andauernden, gesteuerten Flug mit Muskelkraft. Bedingung war, innerhalb von acht Minuten einen Flug mit einem Muskelkraft-Flugzeug in der Form einer liegenden Acht um zwei 800 Meter auseinanderstehende Pfähle durchzuführen.

Bei der Entwicklung des Flugzeugs galt es, diverse Probleme zu überwinden. Beispielsweise durfte die von einem trainierten Athleten für einen längeren Zeitraum maximal aufzubringende Leistung von 400 Watt nicht überschritten werden. Um bei solch geringer Leistung fliegen zu können, benötigte das Flugzeug eine Spannweite von 29 Metern. Dabei durfte es nicht mehr wiegen als ein Drittel eines Segelflugzeugs. Der Pilot befand sich in halb liegender Position in der Kabine. Beide Hände waren frei, um das Flugzeug führen zu können. Mit seinen überlangen Tragflächen entsprach der Condor in keiner Weise einem konventionellen Flugzeugtyp, sondern wurde ausschliesslich für einen Flug mit menschlicher Muskelkraft konstruiert. Die verhältnismässig primitive und zerbrechliche Gossamer Condor war das erste wirklich erfolgreich betriebene, manövrierbare, durch Menschenkraft angetriebene Flugzeug. ■



- Kopfschmerzen?
- Allergien?
- Narbenstörfelder?
- Rückenschmerzen?

Akupunkt-Massage ■ Bioresonanz ■ Body Detox

Mind Body Soul
Ganzheitliche Gesundheitspraxis

Angela Lemberger (Dipl. Krankenschwester SRK)
079 323 51 88 ■ info@mindbodysoul.ch
Behandlungsorte: Pfäffikon/ZH und Volketswil

SEITENBLICKE

Verschiedene Vertragsverhandlungen konnten mit deutlichen Aufbesserungen abgeschlossen werden. Auch wenn beidseits betont wird, wie gut das Resultat sei und wie stolz man über den Abschluss sei, darf nicht vergessen werden, dass es zuvor harte Auseinandersetzungen gegeben hatte. Speziell Anders Ehrling, Präsident der SAS Schweden, ist nach dem fünftägigen Streik Ende Mai froh, den Flugbetrieb wiederaufnehmen zu können. Die Piloten der American Airlines hingegen stehen erst am Anfang der Debatte.

Text: André Ruth

+++ American pilots seek new pay terms. American Airlines' pilots union, the Allied Pilots Association, has proposed a new payment plan that would give each of the carrier's 12.000 a 30.5% salary increase in May 2008, a further 5% annual gain for the next three years, and a signing bonus. The proposal was issued yesterday as part of the ongoing contract negotiations that started in July 2006 under an «early opener» condition invoked by the carrier's management. That signing bonus would amount to 15% of all earnings from the start of the talk to the current contract's May 2008 amendable date. «Other American Airlines stakeholders have already recovered their investment in our airline's turnaround,» says union president Ralph Hunter in a statement. «It is time for our pilots to begin doing the same.» He adds: «Our airline's management has clearly demonstrated the ability to adapt to higher operating costs in areas such as executive compensation. We are confident the same will occur as part of appropriately paying our pilots.» American in April recorded an \$81 million net income fore the three months to March 30, the first such profit posted for that quarter since 2000. «By accepting large bonuses during each of the past two years, management sent a strong signal to employees that it was time for financial recovery,» says Hunter. «We concur with that assessment.» American's contentious management bonus scheme is based on the performance of the carrier's share price. It has reaped millions of dollars for some senior executives. The carrier says it will review the salary proposal, but notes that its labour costs are already higher than its rivals. +++

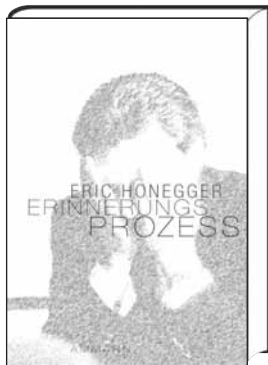
+++ Sterling avoids pilot strike with new collective agreement. Danish budget carrier Sterling Airlines has averted a threatened strike by its cockpit crews after signing a new collective agreement with its pilot union. Pilots at the Copenhagen-based carrier had planned to walk out if a settlement could not be reached. The dispute had centred on arrangements put in place when Sterling merged with Maersk Air in 2005, and all pilots were brought under the Sterling Airlines collective agreement. But Sterling pilots representative Toni Vagn Rytkonen says: «We have reached a very good result for our members and I am convinced that Sterling's pilots will endorse the content.» Sterling has 290 pilots. Chief executive Almar Orn Hilmarsson says: «Both parties are proud of the results achieved. With this agreement we also get the peace and stability that is vital for our future growth; furthermore, we remain competitive.» +++

+++ Deal reached to end crippling strike at SAS Sweden. Scandinavian Airlines' (SAS) Swedish operation expects to return to a normal flight schedule from tomorrow after agreement was reached to end a damaging cabin crew strike. SAS says in a statement that a new collective agreement for its Swedish cabin crew was signed just after midnight. Backdated to 1 March 2007, the agreement will run through 30 April 2010 and provide for a pay increase of 10.3% over 38 months. «Accordingly, the Swedish Salaried Employees' Union's strike ends immediately and Scandinavian Airlines Sweden will resume all traffic effective Wednesday, May 30 2007,» it says. The strike began on 25 May and effectively grounded the Swedish operation of SAS, which normally operates around 300 daily flights to more than 40 destinations. SAS Sweden president Anders Ehrling says: «I am pleased and relieved that we can take to the air again. We have reached agreement with the Salaried Employees' Union regarding a new collective agreement and will focus all of our energy on restarting operations.» +++

+++ LTU avoids pilots strike with new agreement. German carrier LTU has averted a potential strike by its pilots after the Vereinigung Cockpit trade union reached a deal for a new collective agreement. Pilots at the airline, which has been acquired by Air Berlin, had already voted in favour of strikes but were waiting for the outcome of a new round of talks before committing to industrial action. The agreement, which will be backdated to 1 January 2007, involves a 3% salary increase, rising by a further 2% from the beginning of July next year. «We wanted to avoid the threat of a strike to all flight which had already been booked,» says LTU chief Jurgen Marbach. LTU says that a separate agreement includes an assurance that the airline will provide one-fifth of the overall capacity of Air Berlin's operations. +++

+++ Northwest pilots' union approves deal. Northwest Airlines' pilots' union has approved a tentative agreement reached with the carrier last week aimed at preventing spikes in flight cancellations that have been affecting operations. The SkyTeam alliance carrier says in a statement that the Airline Pilots association Master Executive Council has ratified a tentative agreement reached on 1 August. Northwest hopes the agreement will help prevent spikes in flight cancellations, which it has suffered from in recent weeks. It has blamed the cancellations on pilot absenteeism, although the pilots' union has said it is due to insufficient staffing. The agreement covers contractual changes on work rules related to international flying and settles an unspecified grievance in exchange for the reinstatement of premium pay of 50% for pilots flying more than 80hr per month, says Northwest. +++

Von einem, der auszog, das Leiden zu lernen



Viktor Sturzenegger

Er hätte gern so einer werden wollen, wie sein Vater einer war – nach dem Absturz der Swissair, zu der er in später, aber für das öffentliche Interesse entscheidender Phase gekommen war wie die Jungfrau zum Kind, wird es wohl nichts werden mit diesem Vorsatz.

Der betrogene Gutmensch

Der freiwillige Verzicht auf jährlich 180 000 Franken Ruhegehalt nach seinem Rücktritt aus dem Regierungsrat scheint ihm heute eher zu schaffen machen. Zum Glück bleiben ihm ja noch wenige, wenn auch weniger wichtige Verwaltungsratsmandate. Etwas Linderung mag auch die mit dem Freispruch einhergehende Prozessentschädigung bringen ...

Der Sensible

Es ist ihm unmöglich, Filme und Fernsehberichte über das SAirGroup-Debakel zu betrachten, lesen tut er nur noch die «NZZ», «auch wenn selbst die ihn nicht schont» – hin und wieder tut er sich die Sonntagspresse an und leidet, nur Radio scheint er noch regelmässig mit Interesse zu hören. Sein Leben wird zum einsamen Kampf um einen Ruf, den er mit diesem Büchlein wiederherzustellen gedenkt.

Der Naive

Er zitiert die krassen Anschuldigungen des Staatsanwalts und sieht sich missverstanden. Er glaubt heute noch, eine Auszeichnung für das beste Airline-Management sei ein glaubwürdiger Leistungsausweis. Wir hatten inzwischen doch Moritz als Fliegerlegende und André als Manager des Jahres – gab ihm das denn nicht zu denken?

In einem zweifelhaften Dialog (mit sich selbst) versucht er die grosse Schuldfrage zu beantworten – mit der üblichen Antwort: Die ändern ...

Der Geschichtsklitterer

Er regt sich über die Medien auf, die Falschmeldungen verbreiten, und sieht erst den Konkurs, «der Monate nach (s)e-

nem Abgang geschah», als Ursache. Dass Jahre naiven Nickens des Verwaltungsrates zu halsbrecherischen Unternehmensentscheiden vorangegangen waren, sieht er nicht. Einige Erinnerungspassagen Honeggers könnten durchaus Grimmelshausens berühmtestem Werk entstammen.

Über mehrere Seiten versucht er den lesenden Laien Harvardsche Corporate-Governance-Kriterien näherzubringen (sein Mandat bei der SAirGroup brachte ihn nach Boston, um einen Kurs im «Advanced Management Program» der Elite-Universität zu absolvieren), im Bestreben, die Leistungen des Verwaltungsrates nicht nur im Lichte des desaströsen Resultats der Geschäftsführung zu sehen.

The Loneliness of the Longterm Loser

Im Vorfeld des Gerichtsprozesses stattfindende Aktionen der Bezirksanwaltschaft, zum Beispiel die überraschende Wohnungsdurchsuchung mit der Beschlagnahmung des Laptops, lassen den ehemaligen Regierungsrat zum Staatsgegner schrumpfen. Ganz ähnlich verhält es sich mit seinem Verhältnis zu den Medien: Deren Berichterstattung macht den Doktor der Publizistik medienscheu.

Was selbst Winigers Geiss (wer erinnert sich nicht der häufig geäusserten Redewendung des einstigen Swissair-Generaldirektors!) nicht wegschlecken kann, ist aber die Tatsache, dass Tausende vom skandalösen Konkurs der Swissair Betroffene vielleicht weniger verloren haben, weil sie schon von Anfang an weniger hatten als Honegger, aber dennoch tiefer fielen als der sich selbst stark bemitleidende Alt-Regierungsrat.

Er versucht Logik hinter den Aktionen des Swissair-Verwaltungsrates zu sehen, während im Balsberg am Tag nach der Bekanntgabe der Beteiligung an Sabena die bekannte Wendung «Such A Bloody Experience Never Again» kurzerhand in «Swissair Angestellte Bezahlen Eine Neue Airline» umgewandelt wurde – die tiefe Wahrheit dieses «Malmots» treibt mir heute noch den Frost ins Rückenmark.

Ich möchte Herrn Honegger und jedem vom Schicksal Gezeichneten empfehlen, sich mit einem Achtel Zweigelt in einen Heurigen zu setzen und dem Klassiker «Glücklich ist, wer vergisst ...» zu lauschen.

Eric Honegger: Erinnerungs-Prozess, Zürich, 2007
ISBN 978-3-250-10510-7

www.aeropers.ch

La Swissair n'existe plus



Viktor Sturzenegger

Gianozzos dem Buch von Denis Hänni vorangestellte elitäre Aussage über die Selektion der Fliegenden soll wohl Programm sein für seine Betrachtung der Spezies «Swissair-Pilot» anhand von vier Fallbeispielen. Mit wissenschaftlichem Ansatz versucht er, den Mythos Swissair zu erklären. Swissair – seit Ackermann ein «hegemonialer Stiftungsagent» für das Selbstverständnis von Schweizer Buben – ist von der Bildfläche verschwunden. In seinem Werk will Hänni aufzeigen, dass Individuen nach dem Zusammenbruch eines derartigen Sinnstifters nicht eine neue «Bastelexistenz» aufbauen, sondern auf bewährte, lange Zeit erfolgreiche Grundmuster zurückgreifen, um ihr Ich gegenüber den anderen zu definieren. Dies will er anhand seiner soziologischen Untersuchung mit vier Swissair-Kapitänen, die in den 70er bis 80er Jahren zur nationalen Luftlinie kamen, mittels einer Analyse von Interviews erreichen.

Da sich meine «Habitusformation» im gleichen Zeitrahmen und ähnlichem Umfeld mit den vier von Hänni aufgegriffenen «Fällen» bildete, bin ich mit grossem Interesse an die kleingedruckte Lektüre herangegangen. Als seit vielen Jahren Menschen befragender Hobby-Journalist war mir der Ansatz des offenen Interviews durchaus nicht fremd. Interessant fand ich die auf Ulrich Oevermann fussende, wissenschaftliche Begründung der habitusgeformten Logik der «freien» Antwort der Befragten. Hännis hermeneutischer Ansatz, wohl in etwas anderer Form in der Soziologie gepflegt als zu meiner Zeit in der Germanistik, schien mir allerdings etwas abstrakt, dennoch war ich gespannt auf dessen Anwendung im Rahmen von Interviews.

Relativ süffig und streckenweise amüsant zu lesen: die Geschichte der Swissair. Sie bildet einen Raster für die folgenden Fallabwicklungen. Nicht nur als geborener Zürcher, sondern auch im Lichte von jüngsten Ereignissen erheiterte mich die Erwähnung der Gründung von Ad Astra Aero im Jahr 1919 in Zürich, also ganze sechs Jahre vor derjenigen der Balair durch Basler Handels- und Finanzkreise. Viele Zitate aus Sepp Mosers Buch über die Swissair erschliessen sich mir in der Folge ebenso unhermeneutisch. Was in der Swissair-Verarbeitungsliteratur und damit auch in Hännis Kurzzusammenfassung leider immer noch fehlt, ist eine gut recherchierte Analyse des Scheiterns von «Alcazar» – aber lieber nicht von Moser.

Die im Kapitel über die Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS) detailliert wiedergegebenen Selektionskriterien der 70er bis 90er Jahre, die ich aus eigener Tätigkeit im Umfeld kenne, dienen Hänni dazu, die Basis des Selbstverständnisses von Swissair-Piloten zu definieren.

Auch unser Geschäftsführer Christoph Ulrich hat sich im Jahr 2004 für ein Gespräch zur Verfügung gestellt. Seine –,

wie in jedem Fall von Interview-Wiedergabe üblich –, aus dem Zusammenhang gerissenen Zitate findet er heute zumindest diskutabel. Wenn Hänni an die eigentlichen Interviews herangeht, zeigt er, was unter dem hermeneutischen Ansatz zu verstehen ist. Ähnlich einer Vivisektion werden die integral, also mit Wiederholungen und Nebengeräuschen wiedergegebenen Antworten zerlegt, gemessen und gedeutet. Bald erkenne ich häufige Rückschlüsse auf die Biografie der Interviewten, und (sei dies noch im soziologischen Sinn hermeneutisch oder nicht) erst sie ermöglichen es mir, die gegebenen Deutungen erklärbar zu machen. Störend bleibt für mich der beschränkte Eindruck, der durch die direkt ins (fast) Hochdeutsche transkribierten Aussagen der Befragten entsteht. Dadurch, dass helvetisch richtige Wendungen in der wörtlichen «Übersetzung» zu falschem Schriftdeutsch werden, verfälscht es den Eindruck des Gesagten (Beispielsweise: «... ich bin jemand gewesen, wo mich sehr gut hat anpassen können ...»). Dies finde ich stossend, auch wenn dabei durchaus Sätze entstehen, die eines Wolf Haas würdig wären (zum Beispiel, wenn Wingert über den Gemeinschaftssinn der Swissair-Mitarbeitenden sagt: «... und das ist eine grosse – ich sag jetzt mal – Gemeinschaft gewesen. Und das ist heute weg, oder?» Oder über den heute nicht mehr vorhandenen Cockpit-Scheibenputzer: «Der hat zwar nicht viel verdient, aber der ist stolz gewesen, dass er allen Fliegern hat können die Scheiben putzen gehen. ... Du konntest einfach sehen: dreckig – hat der geputzt!»).

Ist es Zufall, dass Hänni den drei Nicht-Akademikern in der Auswahl, die mit zum Teil strengen Qualitätsansprüchen an die Vertreter ihres Berufsstandes glänzen, einen Physiker gegenüberstellt, dessen intrinsische Motivation zur Swissair zu kommen daher rührte, «einmal auch (wie die Swissair-Besatzungen einst, im nahe der Wohngegend seiner Kindheit gelegenen Hotel Admiral) die Sau rauslassen zu wollen»?

Wie auch immer – Hänni findet den Mythos Swissair erklärbar durch eine im säkularisierten Staat nötige, Gemeinschaftssinn stiftende Konstruktion, die durch eine gemeinsame Geschichte und ein gemeinsames Muster der Lebensführung gebildet wird und darüber hinausgehende, nationale, sinnträchtige Elemente in sich vereinigt.

Den (epi)logischen Schlusspunkt bilden zwei Fragen an die vier Interviewten, quasi ein Jahr danach. Die erste versucht Gründe für die Kultbildung um die Swissair nach ihrem Zusammenbruch zu finden, und die zweite möchte eine Beurteilung der Übernahme der SWISS durch die Lufthansa. So ergeben sich bemerkenswert resignierte Schlussstone.

Denis Hänni: *Wir waren die Swissair*, Bern, 2007
ISBN 10: 3-9523100-7
ISBN 13: 978-3-9523100-7-6

Walter Aebersold



Eintritt: 2.8.1976, Pensionierung: 30.6.2007, Total Flugstunden: 15 800

Karriere: F/O: DC-9, MD-80, DC-10; Captain: F-100, A-320

26 unvergessliche Swissair-Jahre und fünf SWISS-Jahre zum Vergessen liegen hinter mir. Es war aber alleweil der faszinierendste Beruf, und zum Glück überwiegen die positiven Erinnerungen. Trotzdem bin ich froh, so alt zu sein, wie ich bin, und verabschiede mich mit einem herzlichen Dankeschön an alle, die zu einem guten Gelingen meiner Flüge beigetragen haben.

Tschou zäme u mached's guet! Wale Aebersold

Heinrich Flück



Eintritt: 1975, Pensionierung: 31.8.2007

Ich werde nun vom Paperless-Cockpit zum Paperless-Lifestyle wechseln, das heisst, die Flight-Crew-Utensilien verschwinden lassen. Der Crewbag geht in den Keller, die übrig gebliebenen Bücher gehen zurück zum Absender, ein paar Bulletins und sämtliche LIDO-Papiere und Karten verschwinden im Sondermüll. Mission completed, go to next level. Ich freue mich auf den sogenannten Ruhestand. Ob es denn einer wird, mal sehen. Pläne habe ich viele. Ich bedanke mich bei allen, die mir in vielen Jahren geholfen haben, die Operation Flug durchzuführen. Der AEROPERS gilt nach wie vor meine Anerkennung, auch wenn ich zugegebenermassen in den letzten Monaten nicht mit allen Entscheiden einverstanden war. Ein starker Verband heisst auch ein starkes Pilotencorps. Ich hoffe, dass die Piloten der SWISS noch viele Jahre mit Stolz ihre Aufgabe unter dem Schweizer Kreuz erfüllen dürfen und diesen Stolz in die Welt hinaustragen.

Happy Landings, Heiri Flück

Ruedi Lang



Eintritt: 1.6.1977, Pensionierung: 31.7.2007, Total Flugstunden: 15 000

Karriere: Copilot: DC-9-32/51, MD-80, A310; Captain: MD-80, A320, MD-11, MFF A330/340

Zwei Monate nach dem offiziellen 30-jährigen Jubiläum ist für mich eine sehr befriedigende und schöne Karriere zu Ende gegangen – wenn man von den uns allen bekannten zwei Tiefschlägen absieht. Ich verlasse unsere Firma mit guten Gefühlen und freue mich auf neue Herausforderungen, die ich mir bereits eingefädelt habe. Durch mein Hobby, die kommerzielle Heli-Fliegerei, bleibe ich der dritten Dimension noch eine Weile treu. Herzlichen Dank an alle, mit denen ich zusammenarbeiten durfte. Die Erlebnisse und Gespräche mit Euch sind ein wesentlicher Teil der positiven Bilanz dieses erfüllten Lebensabschnitts.

Mit besten Grüssen, Ruedi Lang

Jussi Myllyniemi



Eintritt: 1.8.1979, Pensionierung: 31.8.2007, Total Flugstunden: 18 000

Karriere: F/O: DC-9-32/51 (1979–1980), MD-80 (1981–1983), A310 (1983–1987), B747 (1987–1991)
Captain: MD-80 (1992–1994), A320 (1995–2003), A330 (1989–2007), A340 (2003–2007)

Viele Grüsse, Jussi

Silvio Roth



Eintritt: 1.7.1979, Pensionierung: 31.8.2007
Total Flugstunden: 16 700

Karriere: F/O: DC-9/32, A310; Captain: F100, A310, A320, A330, A340; Chiefpilot: A310 (1998–2000)

Die Zeit ist gekommen, Abschied zu nehmen. Mit grosser Genugtuung wende ich den Blick zurück auf eine spannende und abwechslungsreiche Fliegerkarriere. Was haben wir doch in den letzten 28 Jahren an Höhenflügen und Tiefschlägen erlebt. Unvergesslich! Viele interessante Menschen konnte ich kennen lernen, die mich begleitet und unterstützt haben. Ich bedanke mich herzlich bei allen Kolleginnen und Kollegen für die angenehme Zusammenarbeit. Für die Zukunft wünsche ich allen viel Erfolg, und möge der Vektor in der Firma noch lange nach oben zeigen.

Mit besten Grüssen, Silvio Roth

NEUEINTRITTE

Andreas Adda

Letzter Arbeitgeber: Ich war nach dem Grounding zirka ein Jahr als Berufsschullehrer an der Technischen Berufsschule Zürich tätig. Anschliessend flog ich als F/O bei der Belair auf B-757/767.

Beruf: Dipl. El.-Ing. HTL

Meine Motivation für die «Rückkehr» zur SWISS: die einmalige Chance der Rückkehr zu meiner ursprünglichen Arbeitgeberin in einem stark wachsendem Umfeld sowie die Möglichkeit einer geordneten Karriere.

Oliver Buchhofer

Ich wurde bei der damaligen Swissair im SRAS-PK-1/00 ausgebildet. Bereits im Sommer 2001 hatte die ehemalige nationale Airline erste Auflösungserscheinungen gezeigt und uns nach dem Bridgekurs auf F100 nicht mehr ins Typerting geschickt. In den folgenden zwei Jahren habe ich mein Ökonomiestudium an der Universität Zürich abgeschlossen und nebenbei zum Broterwerb als Redaktor bei TeleZüri gearbeitet. Bereits Anfang 2004 hat mich das Fliegervirus wieder gepackt, und ich habe mich entschieden, bei der Tyrolean Airways auf Dash-8 (österreichisch auch «Gurkenraspler» genannt) meine berufliche Fliegerlaufbahn zu starten. Nach knapp zwei Jahren, im Februar 2006, konnte ich dann zur Muttergesellschaft Austrian Airlines auf die A320 wechseln und durfte dabei – unter anderem – in Nachtflügen fast sämtliche Hauptstädte ehemaliger russischer Satellitenstaaten auskundschaften. Mit dem Wechsel zur SWISS Anfang April bin ich nun da, wo ich seit meinem Entscheid für den Beruf Linienspilot immer hin wollte. Ich freue mich sehr, in Zukunft mit Euch auf der Strecke unterwegs zu sein.

Philipp Ehrensperger

Letzter Arbeitgeber: EasyJet (2 ½ Jahre stationiert in Berlin, fünf Monate in Basel – alles auf A319).

Motivation Arbeitgeberin SWISS: Zurück in die Schweiz und Arbeitsort Zürich, Perspektive MFF beziehungsweise Langstrecke, Arbeitskollegen.

Françoise Perrot

Im August 2001 habe ich von der Swissair einen positiven Selektionsentscheid erhalten und hätte im Oktober mit der vorfinanzierten Pilotenausbildung an der Swissair Aviation School beginnen können. Nach dem Grounding musste ich zuerst die Finanzierung meiner Ausbildung sicherstellen, bevor ich im Januar 2002 mit dem Pilotenkurs beginnen konnte. Nach Abschluss der Ausbildung arbeitete ich vorerst für zweieinhalb Jahre bei Lufthansa Systems in Glattbrugg im FMS- und Nav-Data-Team. Im Oktober 2005 ging es endlich in die Lüfte! Ich trat eine Stelle als First Officer bei Austrian Airlines an (A320-Flotte) und habe bei der AUA und in Wien eine unvergessliche und interessante Zeit erleben dürfen. Diese Auslandserfahrung möchte ich nicht missen wollen. Nichtsdestotrotz bin ich sehr glücklich, wieder in der Schweiz zu sein und für die SWISS fliegen zu können.

Felix Hug

Meine Beschäftigung seit dem unfreiwilligen Austritt im Jahr 2001: Maschinenbaustudium an der FH Aarau in Brugg-Windisch, ein Jahr PiC auf PC-12, ein Jahr als Ingenieur bei einem Start-up-Unternehmen (Watersolutions) mit der Entwicklung eines effizienten Wasseraufbereitungs-Verfahrens.

Meine Motivation für die «Rückkehr» zur SWISS: Freude an der Fliegerei, die tollen Arbeitskollegen, mein «frozen ATPL» auftauen.

Philipp Spörli

Die letzten sechs Jahre war ich auf einer Art Odyssee. Dabei habe ich eine andere Airline-Kultur sowie die Aviatik aus der (interessanten!) Flughafenoptik kennen gelernt. Zudem habe ich die Schulbank gedrückt. Diese Erfahrungen haben mich persönlich weitergebracht. Das Beste daran aber war, dass ich herausgefunden habe, wo ich wirklich hingehöre. Diese «Reise» ist nun beendet, und ich hege momentan wohl deshalb das Gefühl, ich sei «nach Hause» gekommen. Ich freue mich darauf, mit Euch zusammen (wieder) fliegen zu dürfen! Philipp oder einfach Spö

Nationalratswahlen vom 21. Oktober 2007

Thomas Hurter, SVP Schaffhausen, Liste 3



Ich bin 44-jährig, verheiratet und habe zwei schulpflichtige Kinder. Nach Abschluss meiner Wirtschaftsmatur war ich bis 1992 Berufsmilitärpilot und trat 1993 in die Swissair ein. Zum heutigen Zeitpunkt fliege ich als F/O die A330/340. Im Sommer 2007 habe ich mein Studium (MBA) an der Heriot-Watt University in Edinburgh abgeschlossen.

Seit 2003 bin ich Mitglied der Schulbehörde in Schaffhausen. Im Herbst 2004 wurde ich in den Kantonsrat gewählt. Nun kandidiere ich für die SVP Schaffhausen für den Nationalrat und möchte mich auf nationaler Ebene für die Anliegen der Schweiz und des Kantons Schaffhausen einsetzen. Konkret heisst dies Folgendes:

Als Stadtschulrat und Familienvater kenne ich die Herausforderung von Familie, Bildung und Beruf. Wir müssen uns bemühen, dass die Bildung in der Schweiz weiterhin auf hohem Niveau bleibt. Es darf in der Volksschule keine Nivellierung nach unten stattfinden.

Die Erhaltung und der Ausbau von Arbeitsplätzen sind ebenfalls zentral. Die Rahmenbedingungen des Wirtschaftsstandorts müssen verbessert werden, und die bekannten Stärken der Schweiz wie Flexibilität des Arbeits- und des Finanzmarktes, hohe Qualifikation der Beschäftigten, Sinn für Qualität und Freude an der Präzision, Engagement und Verlässlichkeit sollen gefördert werden. Der Steuerwettbewerb ist einer der wichtigen Standortvorteile und darf keinesfalls aufgegeben werden.

Der Flughafen Zürich darf keine weiter gehenden Beschränkungen erhalten. Der Flughafen weist eine riesige wirtschaftliche Bedeutung auf. 24 000 Arbeitsplätze hängen direkt und über 8000 indirekt davon ab. Der daraus resultierende Wertschöpfungsanteil beträgt total 4,2 Milliarden Franken (davon 3,1 Milliarden direkt). Es ist unbestritten, dass wir einen prosperierenden und sich entwickelnden Flughafen, der mit der ausländischen Konkurrenz mithalten kann, brauchen. Die Plafonierungsinitiative muss deshalb deutlich abgelehnt werden. Sie würde den Standort Schweiz massiv schwächen. Zusätzlich würde der Anreiz reduziert, sparsamere, umweltfreundlichere und leisere Flugzeuge einzusetzen. Die An- und Abflüge in Kloten müssen flexibler gehandhabt werden können.

Für mich ist klar, dass der Flugverkehr einen Teil zur Belastung der Umwelt und des Klimas beiträgt, auch wenn der weltweite Flugverkehr für «nur» rund zwei Prozent aller anthropogenen (vom Menschen verursachten) CO₂-Emissionen verantwortlich ist. Selbst im Jahre 2050 wird dieser Anteil lediglich bei drei Prozent liegen. Zur Verbesserung unseres Klimas bedarf es aber einer ganzheitlichen Betrachtungsweise. Das laufende EU-Projekt QUANTIFY, in dem der gesamte Verkehr inklusive Land-, See- und Luftverkehr nach einheitlichen Massstäben bewertet wird, ist ein guter Ansatz dafür.

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Es würde mich freuen, wenn ich die eine oder andere Schaffhauser Stimme von Euch oder Eurem Umfeld erhalten würde.
Besten Dank!

GEDANKEN EINES FLIEGENDEN

Odyssee in Queens

Text: Peter Tilly



Langsam wird der Runway im Dunst erkennbar, und 500 Meter über den Häusern fahren die Klappen auf die maximale Position aus. Unser Airbus ist bereit für die Landung, und wenige Augenblicke später setzen wir weich auf der Piste 22L auf. Das sanfte Berühren des Bodens freut mich noch Minuten später. Ich lande nicht immer weich, aber immer öfters.

Um 16.40 Uhr Lokalzeit stehen wir auf dem Rollweg «J» und erwarten vom verantwortlichen Bodenkontrollen Anweisungen zum Weiterrollen. Die leicht gereizte Stimme des Herrn im Turm und die unüberhörbare Hektik verheissen nichts Gutes. Noch bevor wir uns gewohnt freundlich am Funk bemerkbar machen können, kassiert ein in Sichtweite stehendes Flugzeug der «Delta», aus Boston kommend, eine 60-Minuten-Strafe. Alle Gates seien besetzt, und er müsse mindestens eine Stunde an dieser Position warten, meint der Herr über alle Rollwege mit einem aggressiven Unterton und staucht Sekunden später eine Crew der Air China zusammen, die vergessen hat, am vereinbarten Stoppsignal anzuhalten. So stehen wir und warten, warten, warten ...

In der Zwischenzeit ist es 17.10 Uhr, und von unserem Aussichtsplatz zwischen den Pisten 22L und 22R sehen wir die Flugzeuge aus aller Welt landen. Auch unsere Kollegen, von Genf kommend, stehen seit einigen Minuten hinter uns in der Reihe. Eigentlich sollten wir beide schon seit einer Ewigkeit am Gate stehen, aber unsere Flugzeuge hatten bereits gestern den «Big Apple» besucht und waren wegen des Staus am Flughafen JFK zu spät in der Schweiz angekommen. Die Probleme kumulieren sich. Um 17.20 Uhr kontaktiert mich der Parkplatzeinweiser per Funk und versichert,

dass unser Platz jetzt frei sei, sie aber bei der Einfahrt noch ein kleines Problem hätten. Egal, wir verlangen die Freigabe, rollen weiter und hoffen auf ein Wunder. Es ist 17.25 Uhr, und wir stehen vor der Einfahrt. Vor uns blockieren zwei Flugzeuge amerikanischer Gesellschaften die Rollwege, weil sie wegen der Air China, die einige Meter zu weit gerollt, nicht hineinfahren können. Auf dem anderen Parkplatz will eine A340 der Olympic ihre Stellung räumen, kann aber nicht, weil eine B-777 der Air France noch nicht ganz fertig geparkt wurde. In der Zwischenzeit haben die Chinesen einen Traktorfahrer gefunden, der das fast 400 Tonnen schwere Gefährt wieder zurückstösst, und um 17.35 Uhr kommt endlich Bewegung in die Szenerie.

Genau eine Stunde nach der Landung stehen wir am Parkplatz, und Passagiere und Crew können die Aluminiumröhre endlich verlassen. Um 17.50 Uhr warte ich auf mein Gepäck, um 18.05 Uhr halte ich meinen linken Zeigefinger auf das Glasplättchen, um 18.06 Uhr meinen rechten. Es ist 18.26 Uhr, als der Bus das Flughafengelände verlässt, und um 18.33 Uhr stehen wir auf dem Van Wyck-Expressway, wo sich der Verkehr vierspurig Richtung Manhattan staut.

Es ist klar, worum sich die Gespräche im Bus drehen. Die eine Gruppe wettet noch immer laut über das Chaos am Flughafen, und die anderen bedauern leise, dass sie in der Hektik beim Verlassen des Flugzeugs vergessen hätten, ein stilles Örtchen aufzusuchen. Logisch, ich ärgere mich auch über die chaotischen Zustände in JFK, aber muss man denn immer alles Negative bis zum bitteren Ende durchdiskutieren? Schliesslich haben wir heute auch viele schöne und positive Sachen erlebt. Es ist 19.08 Uhr, als wir vor dem Hotel anhalten. Niemand hat auch nur ein Wort über meine schöne Landung verloren – niemand!



Wir vermieten am Ewigen Wegli 10 in Kloten per 1. Januar 2008 oder nach Vereinbarung exklusive Büroräumlichkeiten von ca. 121 m².

Die Räume sind fertig ausgebaut und in 3 Büros (untereinander verbunden) sowie einem einzelnen Büro mit eigenem Eingang unterteilt.

Es stehen 2 Küchen und 3 Badezimmer zur eigenen Benutzung zur Verfügung.

Die Büroflächen setzen sich wie folgt zusammen:

Büro 1: 26,6 m² und WC/Bad 2,35 m².

Büro 2: 21 m², Küche 6,8 m² und Serverraum 3 m².

Büro 3: 21,7 m², Küche 3,5 m² und WC/Bad 3 m².

Büro 4: 21 m², Küche 10 m² und WC/Bad 2,3 m².



IMMOBILIENTREUHAND

Steinackerstrasse 4
8305 Dietlikon

Telefon +41 44 - 834'14'41
Fax +41 44 - 834'14'42
<http://www.gruber-immo.ch>

Für nähere Auskünfte oder einen Besichtigungstermin stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Wir freuen uns auf Ihren Anruf.

WIR TRAUERN

Die folgenden Passivmitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben.
Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Alfred Wegmann

31.03.1917 – 14.05.2007

Bordtechniker

Hans-Ludwig Strahm

05.05.1932 – 16.05.2007

Pensioniert 31.05.1988, DC-10

Alfons Diemand

07.03.1946 – 18.05.2007

Pensioniert 31.07.2001, MD-11

Alfred Muser

29.04.1923 – 11.06.2007

DC-10

Oskar Leoni

09.07.1941 – 22.07.2007

Pensioniert 31.12.1996, MD-11

Hans Georg Schmid

08.10.1948 – 23.07.2007

31.03.2002, MD11 (ehem. Mitglied)

Paul Ysseling

24.06.1935 – 05.08.2007

30.06.1991, B-747

TERMINE & MITTEILUNGEN

Pensionierten-Stamm 2007

25. September

NEU!

30. Oktober

Jeweils am letzten Dienstag des Monats

27. November

Ab 14 Uhr im Hotel Allegra, Kloten (vis-à-vis Bahnhof)

Dezember kein Stamm

Vorstandswochen Amtsjahr 2007

23. – 28. September (inkl. Spezialisten-Seminar)

22. – 26. Oktober

19. – 23. November

10. – 14. Dezember

Öffentliche Vorlesungen an der Universität St. Gallen

Zeit: Jeweils Dienstag von 18.15 bis 20.00 Uhr
 Ort: Universität St. Gallen (HSG) im Hörsaal A111 (230 Plätze) mit der Möglichkeit zur Diskussion mit den Referenten in der Pause und nach den Vorlesungen
 Referenten: PD Dr. Roland Müller, Dr. Andreas Wittmer

Publikumsfragen: PD Dr. Roland Müller (Moderation)
 Prof. Dr. Regula Dettling-Ott
 Regierungsrätin Rita Fuhrer, Kanton Zürich
 Josef Felder, Unique Flughafen Zürich

1. Vorlesung Dienstag, 18.09.2007
 Thema: Die zukünftige Entwicklung der Luftfahrt, Die zukünftige Entwicklung der SWISS in der Star Alliance
 Gastreferent: Reto Schmid, SWISS, MD General Counsel & Secretary General

4. Vorlesung Dienstag, 09.10.07
 Thema: Die Entwicklung des Business-Jet-Marktes in Europa
 Gastreferenten: Dr. Hansjörg Hunziker, JetBird, CEO
 Alessandro Barizzi, Cessna, Regional Sales Director

2. Vorlesung Dienstag, 25.09.2007
 Thema: Management der Luftrettung
 Gastreferenten: Jörg Thurnheer, BAZL
 Urs Nagel, Chief Jet OPS bei der Rega
 Diskussion: Stefan Klapproth (Moderation)
 Jörg Thurnherr (Koordinator SAR beim BAZL)
 Urs Nagel (Chief Jet OPS bei der Rega)
 Cedric Gitchenko (Captain bei der Rega)
 Dr. Olivier Seiler (Leitender Arzt bei der Rega)

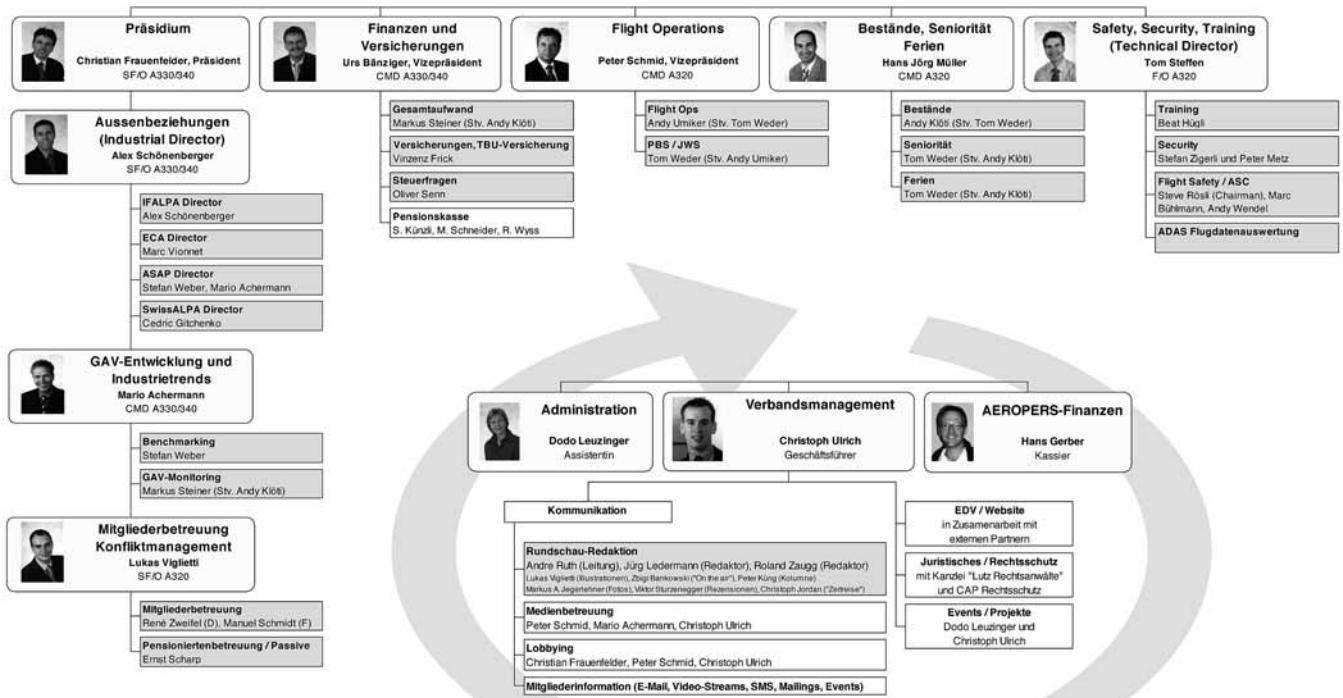
5. Vorlesung Dienstag, 16.10.07
 Thema: Der Einfluss supranationaler Regulierung auf die CH
 Gastreferent: Raymond Cron, BAZL, Direktor

3. Vorlesung Dienstag, 02.10.07
 Thema: Nordanflug Zürich aus rechtlicher und verfahrenstechnischer Sicht
 Gastreferenten: Prof. Dr. Regula Dettling-Ott
 Regierungsrätin Rita Fuhrer, Volkswirtschaftsdepartement Kanton Zürich
 Josef Felder, CEO Unique Flughafen Zürich

6. Vorlesung Dienstag, 23.10.2007
 Thema: Strategische Allianzen in der Luftfahrt
 Gastreferenten: Prof. Dr. Stölzle, LOG-HSG
 Jaan Albrecht, Star Alliance, CEO
 Harry Hohmeister, Swiss Internat. Airlines, Chief Network & Distribution Officer
 Publikumsfragen: Prof. Dr. Thomas Bieger, IDT-HSG, CFAC-HSG (Moderation)
 Prof. Dr. Stölzle, LOG-HSG, CFAC-HSG
 Jaan Albrecht, CEO Star Alliance
 Harry Hohmeister, Swiss International Airlines

Weitere Informationen sind auf der Homepage des Center for Aviation Competence (CFAC) zu finden: <http://www.cfac.unisg.ch/>.

AEROPERS-Organisation



Insertionstarife AEROPERS- Rundschau

Herausgeber

AEROPERS, Pilotenverband SWISS

Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten, Telefon 044 816 90 70, Fax 044 816 90 75, E-Mail rundschau@aeropers.ch

Druck

Akeret Druck AG, Wallisellenstrasse 2, 8600 Dübendorf

Telefon 044 801 80 10, Fax 044 801 80 11, E-Mail akeret.ag@bluewin.ch

Format

A4 (210 x 297 mm); Satzspiegel: 184 x 268 mm

Drucktechnisches

Daten ab CD oder per E-Mail-Übermittlung (.pdf, .eps vektorisiert, .tiff)

Programme

Photoshop, Illustrator, QuarkXPress, Word

(Bitte nehmen Sie für Details Kontakt mit der Druckerei auf!)

Druckverfahren

Offset

Redaktion

Ein Team von Pilotinnen und Piloten und der Geschäftsführer des Verbands

Auflage

2600 Exemplare

(Leserschaft: 750 aktive Pilotinnen und Piloten, 1000 Pensionäre, Luftfahrtunternehmen, Behörden, Medien usw.)

Erscheinungsweise

Viermal im Jahr (März, Mai, September, Dezember)

| Tarif in CHF | 1-mal | 2-mal | 4-mal |
|--|--------|--------|--------|
| Umschlag letzte Seite Ganze Seite (4-Farb-Skala) | 1500.– | 2700.– | 4800.– |
| NEU! Umschlag Innenseite (hinten) Ganze Seite (4-Farb-Skala) | 1200.– | 2150.– | 3850.– |
| NEU! Umschlag Innenseite (hinten) 184 x 134 mm (½ Seite, 4-Farb-Skala) | 800.– | 1450.– | 2550.– |
| NEU! Umschlag Innenseite (vorne) 58 x 89 mm (4-Farb-Skala) | 600.– | 1100.– | 2000.– |
| Ganze Seite 184 x 268 mm (einfarbig) | 850.– | 1700.– | 2700.– |
| Format A (½ Seite) 184 x 134 mm (einfarbig) | 500.– | 900.– | 1600.– |
| Format B 121 x 89 mm (einfarbig) | 425.– | 765.– | 1360.– |
| Format C 58 x 89 mm (einfarbig) | 350.– | 630.– | 1120.– |
| Format D 121 x 51 mm (einfarbig) | 350.– | 630.– | 1120.– |
| Format E 58 x 51 mm (einfarbig) | 200.– | 360.– | 640.– |

Weitere Formate auf Anfrage. Preise gültig ab 1. Januar 2007 (exkl. MwSt.)

privaLex[®] – Global-Rechtsschutz für jedermann.



Exklusiv-Angebot für Mitglieder der Aeropers.

Sie erhalten 50% Rabatt auf Rechtsschutz-Versicherungsprämien

Als Mitglied der Aeropers haben Sie die Möglichkeit, als Privatperson den Global-Rechtsschutz für Mieter oder Eigentümer zu Vorzugskonditionen abzuschliessen!

Mit dem Global-Rechtsschutz sind Sie für den Privat- und den Verkehrsbereich versichert!

Global-Rechtsschutz für Eigentümer:

Vertragliche Streitigkeiten:

- mit Versicherungen
- mit Medizinalpersonen und -institutionen
- mit Reiseveranstaltern
- mit Lieferanten und Verkäufern
- mit Anbietern von Dienstleistungen
- mit Handwerkern

Nicht-vertragliche Streitigkeiten:

- mit Versicherungen
- Privatrechtliche Streitigkeiten mit dem Nachbarn
- mit Stockwerkeigentümern betreffend die gemeinschaftlichen Kosten und Lasten aus dem Stockwerkeigentum
- bei Enteignungen von Grundstücken und Eigentumsbeschränkungen durch den Staat, die Enteignungen gleichkommen
- wenn zur Wahrung der Interessen eine Einsprache gegen ein Baugesuch des Nachbarn erhoben werden muss
- Geltendmachung von ausservertraglichen Haftpflichtansprüchen für Sach- und Körperschäden
- Verteidigung im Straf- und Administrativverfahren
- Rechtsberatung im Familien- und Erbrecht

Global-Rechtsschutz für Mieter:

Vertragliche Streitigkeiten:

- mit Versicherungen
- mit Medizinalpersonen und -institutionen
- mit Reiseveranstaltern
- mit Lieferanten, Verkäufern und Handwerkern
- mit Anbietern von Dienstleistungen
- mit Vermietern von Wohnungen inklusive Garagen

Nicht-vertragliche Streitigkeiten:

- mit Versicherungen
- Geltendmachung von ausservertraglichen Haftpflichtansprüchen für Sach- und Körperschäden
- Verteidigung im Straf- und Administrativverfahren
- Rechtsberatung im Familien- und Erbrecht



A company of the Allianz Group

Es gelten die Allgemeinen Versicherungsbedingungen, z.Zt. AB 2006 (Der Rechtsschutz im Zusammenhang mit der Ausübung der Tätigkeit als Berufs- oder Privatpiloten wird ausschliesslich über die Grunddeckung der Aeropers gewährt).

Anmeldung: Ich bin Mitglied der Aeropers und schliesse den Global-Rechtsschutz ab, für:

| | | | | | |
|--------|----------------------------------|-----------------------------|------------|----------------------------------|-----------------------------|
| Mieter | Familie <input type="checkbox"/> | Fr. 191.65 statt Fr. 383.30 | Eigentümer | Familie <input type="checkbox"/> | Fr. 252.00 statt Fr. 504.00 |
| Mieter | Einzel <input type="checkbox"/> | Fr. 160.15 statt Fr. 320.30 | Eigentümer | Einzel <input type="checkbox"/> | Fr. 220.50 statt Fr. 441.00 |

Vertragsdauer: 1 Jahr, mit jährlicher stillschweigender Erneuerung, wenn nicht 3 Monate vor Verfall gekündigt wird.
Zahlbar: Jährlich im Voraus

Gültig ab: _____ (frühestens 1 Tag nach Posteingang bei der CAP Rechtsschutz)

Name/Vorname: _____ Geb.-Datum: _____

Strasse: _____ PLZ./Ort: _____

Telefon: _____ Mobil Tel.: _____

Kataster-Nr. (Eigentümer): _____

Mitglieder Nummer: _____ Beitrittsdatum: _____

Ort, Datum: _____ Unterschrift: _____

Einsenden an: CAP Rechtsschutz, Spezialgeschäft, Badenerstrasse 694, 8048 Zürich, Tel: 058 358 09 09



P.P.

8302 Kloten

Jetzt anrufen und Prämien sparen! Tel. 0844 80 80 04



aerosana und AEROPERS: Durchstarten mit gesunden Prämien

- ... Die solide Grundversicherung von der vertrauten *aerosana* – die umfassende Zusatzversicherung von der starken Helsana
- ... Attraktive Kinderprämien in der Grundversicherung:
80 % Kinderrabatt
- ... AEROPERS-Mitglieder und ihre Familien **profitieren von 10 % Kollektiv-Rabatt** auf Zusatzversicherungen der *aerosana* in Partnerschaft mit Helsana
- ... **5 % Partnerrabatt** ab 2 Personen
- ... **10 % Familienrabatt** ab 3 Personen

Holen Sie sich jetzt am Telefon unverbindlich Ihre persönliche Offerte unter Tel. 0844 80 80 04 oder mit dem Prämienrechner auf www.aerosana.ch!



HELSANA
gesunde Ideen

Ewiges Wegli 10
CH-8302 Kloten
Tel. +41 (0)43 340 15 62
info.aerosana@aerosana.ch
www.aerosana.ch

aero
sana