

RUNDSCHAU

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

4 • 2007



Special-Event – «Space Dream Saga 3» ■ Wetlease bei SWISS ■ Interview mit Michael Tarp (VC) ■ Planungssysteme im Vergleich ■ A320-Training läuft auf Hochtouren ■ Single European Sky auf Kurs

Inhalt

Liebe Mitglieder	2 – 4
Editorial	3
Die Geschlossenheit aller Piloten ist die stärkste Kraft	4 – 6
Planungssysteme im Vergleich	7 – 9
Marktpräsenz ist das A und O	9 – 14
Die Messlatte liegt so hoch wie früher!	15 – 19
Special-Event: «Space Dream Saga 3»	20 – 21
Civilized Thinking	22
Komplexität beeinträchtigt Sicherheit und Effizienz	23 – 25
Das A320-Training läuft auf Hochtouren	26 – 28
Von FANS zu Free Flight	29 – 31
Single European Sky auf Kurs	32 – 34
Vogel friss oder stirb	34 – 36
Zeitreise	36 – 37
Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals	38
ON THE AIR	39 – 40
Gigilagrife	41
Gelesen	
▪ Farnair fliegen	42
▪ Transzendenz der Realität	43
Termine & Mitteilungen	44
Pensionierung und Neueintritt	45
Japanische Freudenhäuser	47

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

2500 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» 1/2008: 15. Februar

Liebe Mitglieder

Das Nein zum Gewinnbeteiligungsmodell ist ein klares Zeichen. Nicht gegen das Modell selber, sondern – verspätet – gegen den GAV2006. Dies ist ein demokratischer Entscheid, den es zu akzeptieren gilt. Jetzt einfach den Vorstand zu Nachverhandlungen aufzufordern und dann zur Tagesordnung überzugehen, greift zu kurz. Gefordert ist jetzt das gesamte Korps.

Christian Frauenfelder, Präsident



Das Resultat ist deutlich. Beinahe 75 Prozent des Korps haben das Gewinnbeteiligungsmodell (GBM) abgelehnt. Eine Verlängerung des GAV um zwei Jahre war euch das GBM nicht wert. Dabei ging es wohl weniger um das GBM selber, als viel mehr um eine «Stellvertreter-Abstimmung». Mit der Abstimmung konnte man seinen Unmut über Teile des GAV2006, seine allgemeine Unzufriedenheit mit der heutigen Situation sowie Emotionen gegenüber dem Management, aber auch dem eigenen Vorstand ausdrücken. Das ist Politik und Demokratie. Diesen Entscheid und den Ausdruck eurer Unzufriedenheit gilt es zu akzeptieren. Die von der SWISS gewünschte Ruhe an verschiedenen GAV-Verhandlungsfronten, um für andere Projekte Kapazitäten frei zu spielen, tritt somit nicht ein. Das Zeichen ist jetzt gesetzt. Nur ist dies der einfachere Teil. Schwieriger wird es sein, nach diesem «Startschuss» das weitere Vorgehen zu bestimmen.

Kein Übergang zur Tagesordnung

Über eines müssen wir uns alle im Klaren sein: Mit dem Nein zum GBM hat sich vertraglich nichts verändert. Der GAV2006 gilt weiterhin bis Ende 2009 beziehungsweise bei Nichteinigung bis Ende 2010. Dies heisst jetzt nicht, dass der Vorstand die Hände faltet und bis 2010 ruhig abwartet. Es ist unsere Aufgabe, bei jeder sich bietenden Gelegenheit Verbesserungen für euch herauszuholen oder Verhandlungen zu fordern. Das war jedoch schon vor dieser Abstimmung so. Mit dem Nein zum GBM sind nur der Druck und die Ungeduld von euch auf uns im Vorstand gestiegen, schnelle Verhand-

lungserfolge vorweisen zu können. Das alleine hilft uns aber wenig. Um Verbesserung in einem laufenden GAV erwirken zu können, braucht ein Verband «Hebel», das heisst sich bietende Opportunitäten, wenn die SWISS den GAV nicht einhalten kann oder auf unsere Mithilfe angewiesen ist – zum Beispiel wenn Unterbestand herrscht oder Ferien übertragen werden müssen. Bei solchen Gelegenheiten können wir einen «Pricetag» fordern. Diese Gelegenheiten können sich kurzfristig bieten, sie müssen aber nicht. Projekte wie ein neues Planungssystem sind am Laufen. Eine zweite – eher unwahrscheinliche – Möglichkeit ist die Einsicht der SWISS, dass wir Piloten ausservertraglich «etwas zugute» haben, sozusagen Zugeständnisse auf freiwilliger Basis. Darauf zu spekulieren, halte ich dagegen persönlich für reichlich naiv. Auf «moralische» Rechte kann man zwar pochen – unversucht soll man auch das nicht lassen –, kaufen kann man sich dafür aber selten etwas, denn es braucht eine Gegenseite, die den «moralischen» Anspruch ebenso sieht. Lautstarke Forderungen nach Nachverhandlungen für das GBM sind zwar verständlich, der Erfolg hängt aber praktisch nur von der «Einsicht» der SWISS ab. Eine vertragliche Verpflichtung der SWISS für ein GBM besteht nicht. Solange die SWISS den GAV einhält, können wir zwar Druck aufsetzen, entscheidender für Verbesserungen werden aber mögliche «Hebel» sein. Mit «Hebeln» ist man stark, ohne «Hebel» dagegen auf «Geschenke» angewiesen.

Wir müssen mit dem Nein zum GBM damit rechnen, dass wir substantielle Verbesserungen erst mit den Verhandlungen im Jahr 2010 erreichen können (worst case). Spätestens dann haben wir einen «Hebel», nämlich wenn wir im vertragslosen Zustand und somit nicht mehr an die Friedenspflicht gebunden sind. Wie gross dieser Hebel dann sein wird, hängt aber nicht nur von unserer Geschlossenheit und Entschlossenheit, sondern auch vom wirtschaftli-

chen Umfeld ab. Darauf gilt es sich aber bald vorzubereiten. Gehen wir so- mit einfach zur Tagesordnung über?

Nein, sicher nicht. Es liegt ein steiniger Weg vor den AEROPERS-Mitgliedern und dem Vorstand. Es ist zu einfach, jetzt vom Vorstand Nachverhandlungen zu fordern, aber selber bequem in der Konsumentenhaltung zu verharren. Gefordert ist jetzt das gesamte Korps. Einige von euch werden spätestens ab Mai 2008 Verantwortung übernehmen müssen, sei es als Präsident oder als Vorstandsmitglied, denn es wird Vakanzen geben. Es gilt, ab 2008 einen neu zusammengesetzten Vorstand und das Verhandlungsteam für 2009 oder 2010 zu bilden. Dies braucht Zeit, einerseits zur Vorbereitung, andererseits um das Team zusammenwachsen zu lassen. Dafür brauchen wir Piloten, die nicht nur

«aus der warmen Stube heraus» gute Ratschläge erteilen können, sondern auch bereit sind, sich an vorderster Front zu engagieren und zu exponieren. Markige Sprüche alleine bringen nichts. Ein Verband lebt vom Engagement,

und diese dann bei der SWISS auch noch durchzusetzen. Gleichzeitig dürfen die Ansprüche nicht an den Realitäten vorbeizielern. Mit den Swiss Pilots (Auflösung per 31. Oktober 2007) haben wir das abschreckende Anschau-

«Spätestens 2010 haben wir einen ‹Hebel›, nämlich wenn wir im vertragslosen Zustand und somit nicht mehr an die Friedenspflicht gebunden sind.»

nicht von Forumsbeiträgen. Ausserdem muss es dieses Team schaffen, wieder ein Grundvertrauen aufzubauen, um die nötige Geschlossenheit im Korps zu erreichen. Dies wird keine einfache Aufgabe sein, gilt es doch, über 700 Einzelinteressen unter einen Hut zu bringen

ungsbeispiel sogar «in-house» erlebt. Es liegt jetzt an euch, neue Kräfte für den Vorstand zu stellen und ihnen die Zeit zu geben, sich seriös vorzubereiten und ausgewogene Lösungen zu finden.

Aufgabe und Pflicht des jetzigen wie auch künftigen Vorstands wird es sein,

EDITORIAL



Zuerst war es «nur» ein knappes Nein beim Kabinenpersonal. Jetzt kommt das deutliche Verdikt der Piloten gegen das Gewinnbeteiligungsmodell hinzu. Peter Schmid meint in seinem Artikel «Planungssysteme im Vergleich», dass unsere Einsätze seit Jahren durch ein unterentwickeltes und veraltetes System geplant werden. Das lässt erahnen, dass die Unzufriedenheit des fliegenden Personals über die Arbeitsbedingungen ein mehrschichtiges Problem ist. Antonio Schulthess, Head of Human Resources, hat nun keine leichte Aufgabe, wenn er dem «Zwölften Baustein» nachleben und die SWISS als Top-10-Arbeitgeberin der Schweiz positionieren will.

Wir fragten Beno Benninger, den Leiter des Flight Crew and Management Assessment Centers der SWISS, was junge Leute unter solchen Bedingungen trotzdem für eine Pilotenkarriere zur SWISS zieht. Er beleuchtet deren Motivation und erklärt, welche Hürden ein Bewerber überwinden muss, um den Schritt in die SWISS machen zu können. Mehr dazu im Interview, das die «Rundschau» kürzlich mit ihm geführt hat. Obwohl die Bewerber bei der Auswahl schon mit der SWISS im Kontakt sind, ist der Eintritt in den A320-Umschulungskurs der eigentliche Start in die Pilotenkarriere. Matthias Bosshard, der Chief Flight Instructor A320, berichtet in seinem Artikel «Das A320-Training läuft auf Hochtouren», dass dieser Moment denn auch speziell zelebriert wird.

Dass in diesen Kursen auf Qualität gesetzt wird, ist wohl allen klar. Denn wo Qualität versprochen wird, soll sie auch geboten werden. Wenn die SWISS die angebotenen Flüge aus Kapazitätsgründen nicht selber durchführen kann, werden Flugzeuge fremder Gesellschaften mitsamt Besatzung eingemietet: das so genannte «Wet Lease-in». Als Herr über die Qualität dieser Operation waltet Pete Steinmann – von der Auswahl der Airline über die Durchführung der Flüge bis zum Ende der Zusammenarbeit. Im Interview unter dem Titel «Marktpräsenz ist das A und O» erklärt er, worauf er dabei achtet.

Mit dem Boom in der Luftfahrt verknappt sich der Platz am Himmel im veralteten und unflexiblen Luftstrassensystem. Vor diesem Hintergrund, und um auch das zukünftige Verkehrsvolumen bewältigen zu können, treibt die Europäische Union die Harmonisierung des kontinentalen Luftraums voran. Olaf Dlugi – einst als B-747-Captain in Swissair-Cockpits unterwegs – berichtet in «Single European Sky auf Kurs» von dieser Grossbaustelle. Einen radikaleren Ansatz formuliert Peter Kronenberg und propagiert in seinem Artikel «Von FANS zu Free Flight» das autonome Fliegen von A nach B. Beiden Vorstössen ist gemein, dass sie grosse ökonomische und ökologische Vorteile mit sich bringen. Der Berufsverband der Zürcher Flugverkehrsleiter, Aerocontrol, fordert eine entsprechende Vereinfachung des Luftraums in Zürich. Im Bericht von Sylvia Unseld meint Sigi Ladenbauer, der Präsident der Aerocontrol, dazu: «Der Lotse wird durch die vielen Auflagen und Zusatzarbeiten derart absorbiert, dass er sich kaum mehr auf seine eigentliche Aufgabe, die Sicherstellung einer sicheren und effizienten Verkehrsführung konzentrieren kann.»

Zur Reflektion der politischen Lage empfehle ich folgende zwei Artikel. Da ist zunächst das Interview mit Michael Tarp, Vorstandsmitglied der «Vereinigung Cockpit». Er meint, dass ein Verband nur dann stark sein kann, wenn die Mitglieder geschlossen hinter ihrer Spitze stehen. Eine grosse Herausforderung sei folglich «die Auflösung gruppenspezifischer Egoismen». Den zweiten Bericht schickt uns Dieter Eppler aus Abu Dhabi. Er unterstreicht – mit geografischer und emotionaler Distanz – die Bedeutung der Arbeit des Verbands und beschreibt seine Lage als Pilot mit Einzelarbeitsvertrag: «Die Rückendeckung eines Verbands wird erst dann spürbar, wenn sie fehlt.»

In diesem Sinn wünsche ich allen eine interessante Lektüre.

Jürg Ledermann

Vorgehensweisen festzulegen, die die grössten Verhandlungserfolge in den Jahren bis zu einem neuen GAV versprechen oder mindestens im «worst case» in den GAV-Verhandlungen selber das Optimum bringen. Dies wird – auch zum Teil – im Dialog mit euch stattfinden müssen.

Annahme Gegenvorschlag ZFI+ – die zweitbeste Lösung

Mit der Ablehnung der Plafonierungsinitiative hat das Zürcher Stimmvolk massiven Schaden am Wirtschaftsstandort Zürich und an unseren Arbeitsplätzen verhindert. Die Annahme des Gegenvorschlags ZFI+ entspricht zwar nicht unseren Wunschvorstellungen, lässt aber Handlungsspielraum für einen funktionierenden Hub, wie wir ihn für die Sicherung unserer Arbeitsplätze brauchen. Vergessen dürfen wir aber nicht, dass der ZFI beim Erreichen von 47 000 «lärmgeplagten» Einwohnern oder 320 000 Flugbewegungen vom Kanton Zürich «die Prüfung von Massnahmen» verlangt. Wie wir alle – mit einem Blick aus dem Flugzeug heraus – selbst leicht feststellen können, herrscht in den Anflugschneisen eine rege, ja zum Teil wilde Bautätigkeit. Dies kann über den ZFI schneller zu Einschränkungen am Flughafen führen,

als uns lieb ist, auch ohne Zunahme der Flugbewegungen. Es wird daher auch eine Aufgabe der AEROPERS sein, bei den Politikern in Bern darauf hinzuwirken, dass der Gegenvorschlag mit Augenmass umgesetzt wird. Zürich war und ist der einzige interkontinentale Flughafen in Europa mit einer totalen Nachtruhe. Unser Augenmerk muss daher vor allem auf die flexible Handhabung der sieben Stunden Nachtruhe (von 23 bis 6 Uhr) gerichtet sein. Es muss ganz einfach möglich sein, geplante Flüge mit Verspätungen am Abend und mit verfrühter Ankunft am Morgen im vernünftigen Rahmen abwickeln zu können, auch wenn die Nachtruhe tangiert wird.

Einen persönlichen Wunsch habe ich noch zum Abschluss des Jahres: Dass wir uns alle – auch bei Meinungsverschiedenheiten – ins Bewusstsein rufen, dass wir alle zusammen die AEROPERS sind.

Ich wünsche euch und euren Familien frohe Festtage und einen guten Rutsch ins neue Jahr. ■



«Die Geschlossenheit aller Piloten ist die stärkste Kraft»

Michael Tarp, das einzige hauptamtliche Vorstandsmitglied der «Vereinigung Cockpit» (VC), erachtet die Globalisierung als grosse Herausforderung für die Pilotenverbände. Er plädiert deshalb für die Aufgabe von nationalen Denkmustern und betont die übergeordneten Interessen im Verbandsleitbild.

Fragen:

Roland Zaugg und Jürg Ledermann

«Rundschau»: Anfangs der neunziger Jahre mussten die Lufthansa-Piloten grosse Lohneinbussen hinnehmen. In langen Jahren konnte die VC diese jedoch wieder wettmachen. Warum hat es so lange gedauert, und was waren die wichtigsten Meilensteine auf dem «Weg zurück»? Welche Strategie verfolgte VC dabei?

Michael Tarp: Die Gehaltszugeständnisse waren Teil des Lufthansa-Sanierungsplans. Dies allein hat schon längere Zeit in Anspruch genommen. Daneben war auch versäumt worden, die Zugeständnisse rechtlich auf die Sanierung zu befristen. Sie zurückzufordern war nicht nur politisch, sondern auch tatsächlich keine leichte Aufgabe. Dies umso mehr, als sich die Gehälter nach 1992 auch in den Folgejahren unterhalb der übrigen Industrie trotz

fortschreitender Wiedergesundung und Gewinnsteigerung der Lufthansa entwickelten. Jegliche Vorstösse zur Rückgewinnung der Sanierungsbeiträge wurden mit Hinweis auf die anhaltende Gefährdung, Krisenvorbereitung, Investitionsnotwendigkeiten und Ansprüche der Anteilseigner zurückgewiesen. Die wichtigsten Meilensteine zurück waren:

- 1994: Vereinbarung der Geschäftsgrundlage zum Konzerntarifvertrag in seiner ausformulierten Fassung
- 1999: Neugestaltung und Teilrevision der Vergütungsstrukturen mit Einführung eines einheitlichen Kapitänsmindestgehaltes und Überarbeitung der Copilotengehälter
- 2000/2001: Streik/Schlichtung bei Lufthansa auf Basis gemeinsamen Benchmarks zur Vergütungsverbesserung

«RS»: Welches sind die besten Voraussetzungen, um als Personalverband in Verhandlungen Verbesserungen herauszuholen? Sind das eher interne Faktoren, also zum Beispiel die Geschlossenheit der Verbandsmitglieder, oder ist es eher der ideale Zeitpunkt, zum Beispiel ein konjunkturelles Hoch? Spielen eventuell noch andere Faktoren eine Rolle?

M.T.: Die Geschlossenheit ist sicherlich einer der wichtigsten Faktoren. Ebenso wichtig ist jedoch, neben der ökonomischen Gesamtsituation, die wirtschaftliche Lage des einzelnen Unternehmens und die eigene übergeordnete strategische Ausrichtung. Die Verhinderung von Ausfluggungsszenarien, tarifpolitischen Dumpingentwicklungen und die aktive Begleitung bei Konzentrationsprozessen können über rein substanziellen Verbesserungen stehen, da sie strategisch erst die Grundlagen für zukünftige Verbesserungsmöglichkeiten legen.

«RS»: Sind spürbare Verbesserungen im heutigen Aviatik-Umfeld überhaupt noch möglich?

M.T.: Schon. Gerade jetzt lassen sich vor der insgesamt guten Entwicklung bessere Abschlüsse auch rechtfertigen. Dies gilt insbesondere für die Lufthansa. Bei vielen anderen Airlines ist jedoch ein sorgfältiger Blick auf die wirtschaftlichen Eckdaten und deren Einbindung in aktuelle Konzentrationsprozesse dringend zu empfehlen.

«RS»: Wie beurteilt die VC den Gesamtarbeitsvertrag der SWISS-Airbus-Piloten – auch im Vergleich mit den entsprechenden Lufthansa-Verträgen?



Welche Auswirkungen hat die Übernahme der SWISS durch die Lufthansa auf die Pilotenverbände?

M.T.: Das kann ich derzeit nicht beurteilen. Bisher gab es für mich auch keine Veranlassung, entsprechende Bewertungen vorzunehmen.

«RS»: Das Schweizer Lohnniveau scheint äusserst attraktiv zu sein für deutsche Ärzte, Pfarrer oder Bauarbeiter. Gross ist der Zustrom dieser Berufsleute in die Schweiz. Wie sieht das bei den Lufthansa-Piloten und der SWISS aus?

M.T.: Noch müssen wir uns um das Lufthansa-Niveau keine ernsten Sorgen machen. Die Wachstumsperspektiven und der Personalengpass sorgen zudem eher dafür, dass Lufthansa momentan den gesamten deutschen Markt an Piloten absaugt.

«RS»: Existieren bei VC bereits Überlegungen zu einer möglichen gemeinsamen Konzern-Senioritätsliste von Lufthansa und SWISS? Was hält VC von einer solchen Idee?

M.T.: Schon früh waren sich AEROPERS und VC darüber einig, dass dies in der Zukunft zu einem Thema werden könnte, wenn die Piloten gegeneinander ausgespielt werden sollten. Dennoch stand und steht die Eigenständigkeit beider Verbände heute noch im Vordergrund.

Konzentrationsprozesse zwischen beiden Unternehmen können diese Überlegungen aber sehr schnell akut werden lassen. Über die praktischen Probleme solcher Überlegungen sollte man sich aber auch keine Illusionen machen. Jeder, der dieses Thema beherrscht, weiss, dass man es erst dann

konkret ansprechen sollte, wenn es notwendig geworden ist. Hier sind sich die Interessenlagen beider Pilotencorps einfach auch zu ähnlich. Ich bin mir aber sicher, dass wir gemeinsam auch eine solche Herausforderung meistern werden.

«RS»: Was macht nach Ansicht von VC einen starken Personalverband aus? Welche langfristigen Ziele müssen für einen solchen Verband im Vordergrund stehen?

M.T.: Die Geschlossenheit aller Piloten ist wohl die stärkste Kraft. Langfristig muss die VC die Vertretung aller Piloteninteressen und die Verbesserung der Arbeitsbedingungen aller Airlines im

reich der Regionalpiloten. Die stammt aus der Vergangenheit des Unternehmens, aus der Zeit von Einzelarbeitsverträgen. Wir sehen aber, dass wir mit dem neuen Gesamtarbeitsvertrag eine drastische Reduzierung der Abgänge beobachten können.» Wie beurteilt VC die Vor- und Nachteile von Personalverbänden und Gesamtarbeitsverträgen?

M.T.: Das kommt auf den Geltungsbereich der Regelungen und die jeweilige Industrie an. In der Luftfahrt spricht für den Bereich des Cockpits vieles für möglichst einheitliche Regelungen. Gute Tarifpolitik schliesst den Wettbewerb der Unternehmen über Cockpit-Arbeitsbedingungen aus. Dennoch kann man nicht umhin, auch die unterschiedlichen Geschäftsfelder und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Unternehmen zur Kenntnis zu nehmen. Die VC geht daher einen zweigleisigen Weg: Wir streben in den Bereichen Linie, Charter, Low Cost und Europaverkehr jeweils möglichst einheitliche Bedingungen an, ohne die Unterschiede dieser Geschäftsfelder untereinander, soweit überhaupt noch vorhanden, zu ignorieren. Das Risiko zu grosser Vereinheitlichung liegt für uns dabei in der Gefahr der Nivellierung auf dem niedrigsten Niveau. Das ist ein Vorteil für die Arbeitgeber.

Der Nachteil für die Arbeitgeber liegt in der Gefahr der Konsolidierung auf dem höchsten Niveau. «Alle wollen Lufthansa-Arbeitsbedingungen.» Damit wäre eine Differenzierung nach den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der jeweiligen Unternehmen nicht ausreichend möglich.

«Das Risiko zu grosser Vereinheitlichung liegt für uns in der Gefahr der Nivellierung auf dem niedrigsten Niveau.»

Auge haben. Nur so wird sichergestellt, dass man als Verband für alle arbeitet und als Leitbild übergeordnetes Interesse verfolgt. Die VC sollte eben nicht nur eine Beutegemeinschaft für Pilotenschaften sein.

«RS»: Immer wieder wird Gewerkschaften vorgeworfen, sie und ihre Gesamtarbeitsverträge (GAV) seien für den Arbeitgeber nur mit Nachteilen verbunden. In einem Tagesschau-Interview hat unser CEO Christoph Franz allerdings bemerkt, dass ein GAV für den Arbeitgeber auch Vorteile haben kann: «Die Knappheit... ist eine Knappheit im Be-

«RS»: Der Air-Berlin-Patron Joachim Hunold lehnte noch vor kurzem Mitarbeitervertretungen derart vehement ab, dass er seine deutsche Firma sogar in eine britische Kapitalgesellschaft umwandelte, um unter anderem Gewerkschaften verhindern zu können. In der Zwischenzeit konnten die Air-Berlin-Piloten offenbar trotzdem in einen GAV eingebunden werden. Was hat zur «Bekehrung» von Hunold geführt?

M.T.: Herr Hunold ist sozusagen der Prototyp des Selfmade-Unternehmers. Nach seiner Philosophie ist das Wohlergehen seines Unternehmens im Wesentlichen allein von seinem Geschick



Michael Tarp, geboren 1956, ist Jurist. Nach dem Studium der Rechtswissenschaften an der Universität Münster und der praktischen juristischen Ausbildung (Referendardienst) wurde Tarp 1988 für die Deutsche Angestellten-Gewerkschaft (DAG) des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen berufen. Die DAG ist eine von fünf Gewerkschaften aus dem Dienstleistungsbereich, die 2001 zu ver.di fusionierten.

Im Jahr 1999 trat Michael Tarp der Vereinigung Cockpit (VC) bei, wo er noch im selben Jahr zum *Vorsitzenden Tarifpolitik* ernannt wurde. Tarp ist der einzige Nicht-Pilot im VC-Vorstand, der vom Lufthansa-Passage-Kapitän Tim Würfel präsiert wird. Neben Würfel und Tarp leiten derzeit Piloten von der Lufthansa Passage, von Contact Air, Eurowings, Lufthansa Cargo, Lufthansa CityLine und Hapagfly (TUfly) die Geschicke der VC.

Zu Tarps Hauptaufgaben zählen die Gesamtverantwortung für die Tarif- und Gewerkschaftspolitik, die strategische Gesamtausrichtung der VC sowohl im nationalen als auch im internationalen Bereich, die Führung von Sondierungs- und Spitzengesprächen mit dem Management und Tarifverhandlungen auf Spitzenebene.

abhängig. Das deutsche Arbeitsrecht hingegen sichert Beteiligung nicht nur der eigenen Arbeitnehmer, sondern auch «Betriebsfremder», also der Gewerkschaften, dies steht im direkten Widerspruch zum Selbstverständnis patriarchalisch veranlagter Unternehmer wie Herrn Hunold.

Wesentliches Moment für den Gesinnungswandel war wohl auch die bei Herrn Hunold gereifte Erkenntnis, dass ein Grosskonzern, wie er sich nach dem Zukauf von dba, LTU und Condor herausbildet, nicht mehr zentral durch einen Menschen geführt werden kann. Zudem sind und waren dba, LTU und Condor VC-organisiert. Er konnte daher davon ausgehen, dass er die Etablierung der VC mittelfristig sowieso nicht verhindern kann.

Zur Überzeugung haben dabei sicherlich auch ein starker Druck aus den offenen LTU-Tarifverhandlungen und die Tatsache beigetragen, dass wir uns im ersten Schritt mit der tarifvertraglichen Abbildung der derzeitigen Arbeitsbedingungen begnügt haben. Preise im eigentlichen Sinne haben wir dagegen nicht gezahlt. Nicht auszuschliessen ist auch, dass das persönliche Auftreten von Personen auf beiden Seiten eine positive Rolle gespielt hat.

«RS»: Welche speziellen Probleme ergeben sich, wenn Air Berlin Condor vollständig übernimmt, ein Ferienflieger, an dem die Lufthansa im Moment immer noch substantiell beteiligt ist?

M.T.: Für Lufthansa die Herausbildung eines ernst zu nehmenden Wettbewerbers, nicht nur im Charter- und im Low-Cost-Bereich, sondern auch auf der Linie. Für die VC die Gefahr des Absenkungsdrucks auf die einzelnen Tarifver-

träge zugunsten eines imaginären, einheitlichen Air-Berlin-Niveaus. Ausserdem leider auch das Gegeneinander unterschiedlicher Pilotengruppen wie LTU, dba und Air Berlin in der Gruppe.

Die Fragen der Rückkehr aller Konzernpiloten zur Passage haben wir

«Als letztes Mittel ist der Streik nur in Ausnahmefällen wirklich erforderlich.»

glücklicherweise schon vorher durch unseren Konzerntarifvertrag und die ihn ergänzenden Vereinbarungen gelöst.

Es besteht die Gefahr einer Monopolisierung im Langstreckensegment: Dies hat einerseits den Vorteil, leichter einheitliche Bedingungen auf der «Charter-Langstrecke» aushandeln zu können. Andererseits besteht aber auch die Gefahr, dass dies zulasten des Tarifniveaus gehen kann, da kein Wettbewerb mit anderen Tarifverträgen mehr möglich ist.

«RS»: Wo und wie haben die drei deutschen SWISS-Vorstandsmitglieder Christoph Franz, Harry Hohmeister und Christoph Beckmann in der Vergangenheit mit VC die Wege gekreuzt? Was hält VC von ihnen?

M.T.: Die VC pflegt im Sinne eines ordentlichen Stils und Umgangs keine öffentlichen Bewertungen über derzeitige oder ehemalige Gesprächspartner abzugeben.

«RS»: In Deutschland streik(t)en unter anderem Ärzte und Lokführer, um ihre Forderungen durchzusetzen. Auch VC

kennt das Mittel Streik aus eigener Erfahrung. Geht es tatsächlich nur mit solch drastischen Kampfmassnahmen, wenn man in Deutschland etwas erreichen will? Kennt man dort das Wort «Sozialpartnerschaft» und seine Bedeutung nicht?

M.T.: Die Antwort ist Ja! Gerade in Deutschland spielt die Sozialpartnerschaft eine grosse Rolle. Die Statistiken belegen, dass wir im Durchschnitt über alle Branchen in Deutschland lediglich 2,4 Streiktage im Jahr haben. Streik als ultima ratio hilft den Tarifparteien, zu vertretbaren Ergebnissen zu kommen. Als letztes Mittel ist der Streik daher nur in Ausnahmefällen wirklich erforderlich.

Für die Lokführer geht es um die Anerkennung als Tarifvertragspartei durch Abschluss des ersten eigenen Tarifvertrages. Das ist von grundsätzlicher Bedeutung und daher etwas anderes.

«RS»: Welches sind die grössten Probleme, mit denen sich die Pilotenverbände in den kommenden Jahren auseinandersetzen werden müssen?

M.T.: Die zunehmende Globalisierung bei fehlenden Werkzeugen auf Seiten der Piloten. Weder auf europäischer Ebene noch international haben wir gesetzlich verankerte Streikrechte zur Verfügung, um der zunehmenden Verschmelzung der Konzerne wirksame Tarifpolitik entgegenzustellen.

Herausforderung ist daher die Aufgabe nationaler Denkmuster in der Vertretung von Piloten, die Auflösung gruppenspezifischer Egoismen auf nationaler Ebene und die Schaffung funktionaler übernationaler Arbeitsstrukturen für die Tarifpolitik. ■

Zu verkaufen per sofort oder nach Absprache

- hübsches Reihen-Mittelhaus, in Flughafennähe.
- 4,5 Zimmer, mit Wintergarten, Gäste-WC, Bad/Dusche/WC, Dusche/WC, Schwedenofen, eigene Heizung etc.

Für weitere Fragen o. Besichtigungen:
N: 077 416 68 66 / T: 043 500 04 00
Gunnar Hosner, Betterhomes AG

Planungssysteme im Vergleich

Jedes Planungssystem hat Vor- und Nachteile. Der Vergleich unter den gängigen drei Varianten zeigt, dass das PBS mit einer grundlegenden Anpassung am schnellsten bessere Einsätze liefern können. Die Umstellung auf ein neues System ist gravierend, bedingt einen grundsätzlichen Philosophiewechsel und eine sehr genaue Analyse aller Faktoren.

Text: Peter Schmid, Vizepräsident



Bei Crew-Planungssystemen kennt man im Prinzip drei verschiedene Arten: «Seniority Bidding Systems», «Preferential Bidding Systems», «Fair Share Systems».

«Seniority Bidding» (Bidline Systems) werden bevorzugt in den USA verwendet, in Europa beispielsweise von British Airways. Dabei werden die Einsätze streng nach Seniorität durch die Crew Members ausgewählt oder zugeteilt.

«Fair Share»-Systeme haben, wie es der Name sagt, als obersten Grundsatz die gleichmässige Verteilung. In Europa arbeiten zum Beispiel die Lufthansa, AUA, Finnair, Iberia und TAP mit einer «Fair Share»-Planung. Solche Systeme dienen meist als Grundlage für eine Mehrflugeleistung, also eine blockstundenabhängige Salärrierung.

«Preferential Bidding Systems» (PBS) müssen hier wohl nicht mehr näher beschrieben werden. Neben SWISS wird auch bei SAS oder bei KLM auf der B-737-Flotte mittels PBS geplant.

Auf Herstellerseite zeigen sich drei grosse Anbieter von Planungssystemen: AdOpt, Carmen und Sabre. AdOpt kennen wir von unserem PBS, Sabre ist bekannt als Anbieter des «AirCrews», Carmen beliefert beispielsweise die Lufthansa, Iberia, Finnair, SAS und KLM.

PBS oder «Fair Share»

Ein «Fair Share»-System basiert auf der gleichmässigen Verteilung von Arbeit. Dabei stellt sich die Frage, wie man «Arbeit» genau definiert. Nimmt man als Kriterium die Blockzeit oder Dutytime? Erfolgt die Verteilung auf

Monats- oder Jahresbasis? Nimmt man die Blockzeit als Grundlage, ist eine «Faktorisierung» der einzelnen Zeiten zwingend, um die Kurzstrecken-Einsätze gegenüber Langstrecken-Einsätzen nicht zu benachteiligen. Selbstverständlich müssen dann auch Simulator-Einsätze, Instruktion, Reserve, Kurse (RGC, CRM), aber auch Absenzen (Krankheit, Militär, Ferien, TZV usw.) sowie Meeting- und Bürotage angerechnet werden, sei es als Blockzeit oder Dutytime. Die Einstel-

«Unser PBS musste nach einer komplizierten Geburt eine schwere Jugend durchleben.»

lung der entsprechenden Faktoren ist äusserst komplex und aufwändig, damit das System wirklich zu einer fairen Verteilung kommen kann.

Könnte man «Fair Share» auch mit unserem PBS erreichen? Wäre also auch unser heutiges System fähig, besser zu verteilen? Die Antwort darauf ist einfach: Nein, jedenfalls nicht die PBS-Version, die wir aktuell einsetzen! Es wäre aber durchaus denkbar, Anpassungen vorzunehmen, um zumindest eine qualitativ gerechtere Verteilung zu erzielen. Zu diesen Anpassungen würde beispielsweise ein Mechanismus gehören, der hilft, Wiederholungen zu vermeiden, speziell von beliebten Einsätzen (Bids). Unbeliebte Einsätze sollten dagegen möglichst breit verteilt werden, sodass der Einzelne möglichst wenig oft davon betroffen wäre. Auch eine stärkere Berücksichtigung der persönlichen History müsste dazugehören. Möglichkeiten, auch unter Beibehaltung des PBS-Gedankens, gäbe es sicher. Dabei würde aber lediglich eine bessere Verteilung der Qualität erreicht. Für eine Verteilung der Quantität (Blockstunden, Dutytime) müsste man den

Einfluss der «Preferential Bids» stark reduzieren oder noch besser, auf ein reines «Fair Share»-System setzen.

Ein neues altes Planungssystem

Aus den Erfahrungen seit der Einführung des PBS (im Jahr 2000) kann man sicher sagen, dass unser PBS eine schwere Jugend durchleben musste. Nach einer komplizierten Geburt kam bald schon der Untergang der Swissair, gefolgt von einem harten Sparkurs der SWISS, der weitere Investitionen in Verbesserungen verunmöglichte. Als Folge haben wir heute ein veraltetes System, das zudem noch alles andere als optimal läuft. Wollen wir in Zukunft, anstatt auf ein komplett neues System zu wechseln, weiter auf das PBS setzen, sind drastische Verbesserungen dringend nötig. Vielleicht lassen sich dadurch unsere Bedürfnisse auch mittels PBS besser befriedigen? Dazu muss man diese Bedürfnisse natürlich genau kennen. Wichtige Anhaltspunkte dazu liefert die Auswertung der «Pulsometer»-Umfrage von Ende 2006.

Der dort am meisten geäußerte Mangel ist, dass man sich bei der Planung mehrheitlich einer «Lotterie» oder «Willkür» ausgesetzt fühlt. Es gibt zwar viele Bid-Möglichkeiten, eine Sicherheit irgendeinen dieser Bids erfüllt zu sehen, hat man jedoch gar nicht. Speziell bei Freitage-Bids ist dies extrem unbefriedigend. Es wird denn auch am zweitmeisten bemängelt, dass Freitage zuwenig sicher sind. Im Weiteren folgen Forderungen nach besserer oder gerechterer Verteilung, nach weniger Bid-Möglichkeiten (zur Vereinfachung des ganzen Systems) und nach einem besseren Bidder-Interface mit mehr Feedback bezüglich Erfolgchancen. Häufig wird auch die Berechnung der Satisfaction sowie die Rolle des Alpha-Faktors als zu kompliziert und zu undurchsichtig beurteilt. Interessant ist, dass trotzdem eine Mehrheit der Umfrage-Teilnehmer mit dem PBS zumindest teilweise zufrieden ist. Das PBS hält einfach zu wenig bis gar nicht, was es verspricht!

Was könnte man also unternehmen, um all dies zu verbessern? Aus Spargründen wurde am PBS in den letzten Jahren vor allem «geflickt». Eine ei-

gentliche Entwicklung fand nicht mehr statt. Die verwendete Hard- und die Software sind bei weitem nicht mehr auf dem neuesten Stand. So ist das Bidder-

auch noch mit sich bringen kann. Beispielsweise können Krankheitstage dazu führen, dass die Stundenzahl unter den Mehrflugleistungs-Schwellen-

Grund für die tiefen Werte sein kann. Alle anderen «Constraints», die Randbedingungen, die das System jeden Monat einschränken, drücken die Werte oft auf ein (zu) tiefes Niveau. Dies beweist, dass unser aktuelles System nie halten kann, was wir uns ursprünglich davon versprochen hatten. Deshalb sind Verbesserungen notwendig. Ein neues Interface, mit der Möglichkeit einen Freitageblock zu setzen, wäre ein richtiger Schritt. Ein neues Interface wäre sicher auch in vernünftiger Zeit zu realisieren und auf jeden Fall viel schneller einzusetzen als ein komplett neues System. Ein System, dessen Stärken und Schwächen sich erst im täglichen Betrieb zeigen würden.

Der Wechsel auf ein «Fair Share»-System, mit oder ohne Mehrflugleistung, wäre gravierend. Insbesondere das Aufgeben der PBS-Philosophie – ganz oder teilweise – muss durch die Vorteile des neuen Systems mindestens kompensiert werden. Selbstverständlich hat jedes System seine Vor- und Nachteile. Bevor wir uns aber für eine Umstellung auf eine neue Philo-

«Nicht allein die Bestandessituation ist der Grund für die tiefen Satisfaction-Werte.»

Interface (auch auf Planer-Seite) seit Beginn nahezu unverändert. Dieses bietet dem Anwender (und eben auch dem Planer) wenig oder überhaupt keine Unterstützung und keinen Komfort. Hier besteht demnach viel Verbesserungspotenzial. Ein Plausibilitäts-Check wäre beispielsweise ein absolutes Muss.

Dieser würde verhindern, dass unmögliche oder widersprüchliche Bids eingegeben werden können. Die Preassignments sollten auch automatisch geprüft werden, um den Benutzer zu warnen, wenn eine Bid-Eingabe mit einem Preassignment im Konflikt steht. Man könnte sogar noch weitergehen und hier gleich die Idee von einem wünschbaren Freitageblock ins Bidder-Interface einbauen. Dies alles, gepaart mit einer grafischen Darstellung, ähnlich wie im Ferien-Tool, würde nicht nur die Anwenderfreundlichkeit verbessern, sondern auch einem sehr oft geäußerten Wunsch entsprechen.

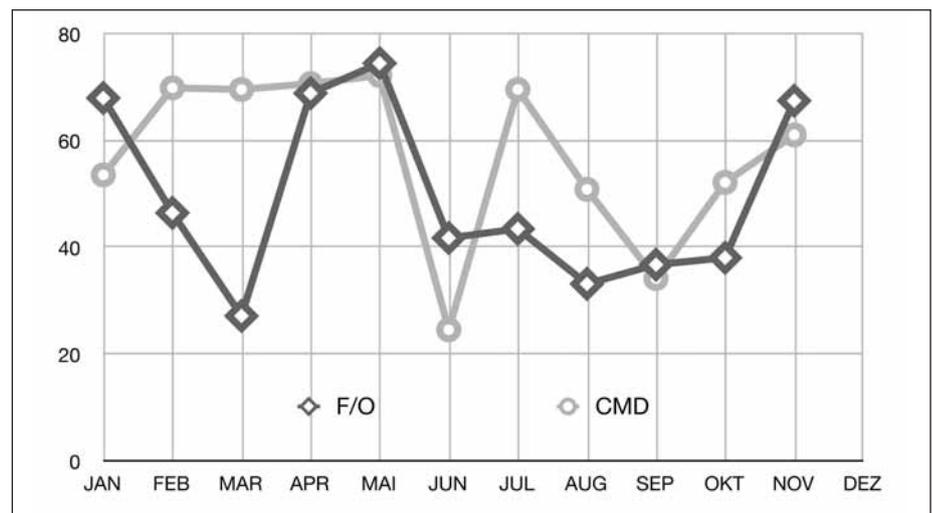
Mehrflugleistung

Gegenüber einer reinen Verbesserung des PBS-Interface wäre die Einführung einer Mehrflugleistung zweifellos ein viel größerer Schritt. Dieser würde, wie oben beschrieben, fast zwingend den Wechsel auf ein «Fair Share»-System erfordern. Ein solches System würde zwar denjenigen belohnen, der in einem Monat überdurchschnittlich viel arbeitet, aber auch diejenigen «bestrafen», die unter dem Mehrflugleistungs-Schwellenwert bleiben. Für die Bemessung der (gerechten) Verteilung müssen auch sämtliche nicht-fliegerischen Tätigkeiten und Absenzen berücksichtigt werden. Dies wird zum Beispiel erreicht durch eine «Faktorisierung» der Arbeitsstunden. Dabei wird jeder Flug, jede Nicht-Fliegerische-Tätigkeit und jede Absenz mit einem Faktor in eine äquivalente Arbeitsstundenzahl umgerechnet. Erfahrungswerte für die «Faktorisierung» gäbe es sicher. Auch die Lufthansa arbeitet beispielsweise mit einem solchen System. Dort zeigt sich, welche unerwünschten Effekte ein solches System

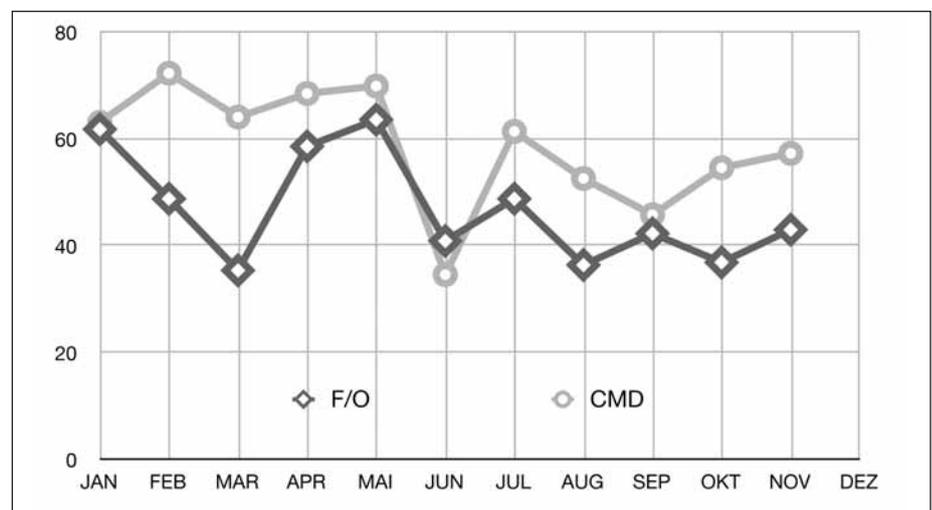
wert zu liegen kommt. Es lohnt sich also unter Umständen nicht, sich krank zu melden. Auch Einsatzumstellungen und ungenützte Reservetage können einen negativen (oder zumindest keinen positiven) Einfluss auf das Monats-salar haben.

Fazit

Ein Blick auf die Kurven der PBS-Satisfaction-Verteilung dieses Jahres zeigt, dass die Werte in einem breiten Band zwischen 25 und 75 Prozent pendeln. Die Kurven der vergangenen Jahre zeigen erstaunlicherweise ein sehr ähnliches Bild. Das heisst, dass nicht allein die Bestandessituation der



Satisfaction-Rate 2007 – A330/340.



Satisfaction-Rate 2007 – A320.

sophie entscheiden, lohnt sich eine sehr genaue Analyse aller Faktoren. Schliesslich sind die AEROPERS-Piloten nicht die einzigen Betroffenen. Auch die Kolleginnen und Kollegen der Kabine sowie die Piloten der Regionalflotte und, nicht zu vergessen, die Planungsstellen der SWISS gehören dazu. Dass dort die Prioritäten zum Teil ganz anders gewichtet werden, ist anzunehmen und gibt dem Thema eine weitere Dimension. ■

«Marktpräsenz ist das A und O»

Wenn die SWISS fremde Flugzeuge mitsamt Besatzung einmieten will, spielt die Abteilung «Quality and Risk Management» (OSQ) eine wichtige Rolle. Im Interview erklärt der Leiter von OSQ, Pete Steinmann, diese Rolle sowie die Vor- und Nachteile des Wet lease-in.

Fakten zur PBS-Planung

Immer wieder tauchen Fragen auf in Bezug auf den Ablauf der PBS-Planung. Deshalb hier einige Fakten.

- Die SWISS entrichtet für die Benützung des PBS eine fixe jährliche Maintenance-Gebühr. Es hat also auf die Kosten keinen Einfluss, wie oft und wie lange wir das System benutzen und wie lange die Rechenzeit beträgt. Die Hardware ist im Besitz der SWISS.

- Zwischen dem 10. und 16. jeden Monats werden PBS-Testläufe durchgeführt. Dabei geht es darum, das richtige «Setup» zu finden, das dem Optimizer erlaubt, die gesamte Produktion zu planen. Hier wird über UFERIEN entschieden, werden Recurrent Trainings innerhalb des Monats verschoben, eventuell zusätzliche VFERIEN geplant etc. Nebst den Pairings nehmen alle Preassignments, die Trainingsdaten der Schulung, die Daten aus AirCrews für Recency und der Monatsübertrag Einfluss auf den Planungsverlauf.

- Ab dem 17. des Monats findet die eigentliche Planung mit den Final-Runs statt. Dabei werden jetzt alle Bidfiles sowie auch die aktuellsten Änderungen im Produktionsplan berücksichtigt. Sobald der Optimizer eine komplette Lösung findet, ist die Planung beendet. Die Lösung ist diejenige mit der höchstmöglichen Global-Satisfaction. Findet der Optimizer keine Lösung, müssen die Setup-Parameter überarbeitet werden bis eine Lösung gefunden werden kann. Das Gerücht stimmt übrigens nicht, dass diese Runs auch schon ohne Bidfiles durchgeführt wurden, um zu einer Lösung zu kommen.

Fragen:

Roland Zaugg und Jürg Ledermann



«Rundschau»: Was sind die Motive der SWISS für ein Wet lease-in (im Folgenden kurz «Wet lease» genannt), das heisst für das Einmieten von fremden Flugzeugen inklusive Besatzung?

Pete Steinmann: Bei einem Wet lease liegen die kommerziellen Aspekte in der Verantwortung der Abteilung «Netzwerk». Wir kümmern uns um alle Themen, die in irgendeiner Weise qualitäts- und sicherheitsrelevant sind.

Es gibt verschiedene Gründe für einen Wet lease: Fehlende Eigenmittel (Flugzeuge, Crew), die Abdeckung einer Nische (Lugano, Newark) und so weiter. Das Mass aller Dinge ist unser Streckennetz, das von der Netzwerkabteilung ständig optimiert wird. Gesucht ist diejenige Mischung aus eigener Produktion, aus Codeshare- und nötigenfalls auch aus Wet lease-Vereinbarungen, die das attraktivste, lukrativste Streckennetz ergibt. Das sichert unsere Arbeitsplätze und trägt die Marke SWISS in die Welt hinaus. Stehen wir vor der Entscheidung, entweder aus einem Markt aussteigen zu müssen, weil uns die eigenen Mittel fehlen, oder alternativ einen Wet lease einzusetzen, dann ist in der Regel klar, was besser ist. So stammen zum Beispiel Millionen von Franken unseres EBITs allein aus dem zweiten täglichen Kurs nach New York, den wir seinerzeit nur aufnehmen konnten, weil wir eine andere Strecke im Wet lease-Verfahren bedienen liessen. Ein Wet lease stellt jedoch immer eine Abkehr von unserer eigenen Kernmarke dar und erzeugt neben den rein operativen Kosten auch zusätzlichen administrativen Aufwand. Darum pflegen wir fremde Flug-

zeuge und Besatzungen nur dann einzumieten, wenn es sich nicht vermeiden lässt.

«RS»: Gibt es bestimmte Strecken, auf denen Wet lease nicht in Frage kommt?

P.S.: Wenn immer möglich wollen wir neue Strecken selber bedienen, um dort unsere Präsenz zu markieren. Wet lease vermeiden wir ausserdem auf unseren Kernmärkten wie zum Beispiel London, Paris, Frankfurt oder Amsterdam sowie auf Strecken, auf denen wir einen starken Wettbewerber oder erheblichen Business-Verkehr haben. Ebenfalls keinen Wet lease planen wir für Flüge, auf denen beispielsweise ein US-Carrier einen Codeshare hat. Sonst riskieren wir nämlich, dass dieser Codeshare von den Amerikanern wieder annulliert wird, was nicht in unserem Interesse ist. Nicht in Frage kommt schliesslich, dass wir eine Destination von mehr als einem Wet lease-Partner bedienen lassen.

«RS»: Wie sucht man mögliche Partner für einen Wet lease?

P.S.: Für jeden Schritt gibt es genau definierte Prozesse im Quality und im Leasing Manual. Zuerst stellt die Abteilung «Netzwerk» ganz einfach fest, dass wir einen Wet lease brauchen, um unser Streckennetz optimieren zu können. Dann klärt sie ab, welche Strecken im Wet lease-Verfahren bedient werden sollen und welche Gefässgrössen dazu benötigt werden. Weitere wichtige Aspekte, die das Netzwerk anschauen muss, sind die Verfügbarkeit von möglichen Anbietern – im Moment ist der Markt sehr ausgetrocknet – und die Preisvorstellungen der potenziellen Leasinggeber. Nach diesen Vorabklärungen schlägt das Netzwerk einen oder mehrere Kandidaten zur Auswahl vor.

Nun kommen wir zum Zuge, und wir von OSQ wünschen uns natürlich,

dass unser Netzwerk nur bekannte, renommierte, IOSA-zertifizierte (IATA Operational Safety Audit) Flugunternehmen für den Wetlease vorschlagen würde. Nicht dass ein IOSA-Zertifikat eine Carte blanche wäre. Ein solches Zertifikat wird aber immer positiv vermerkt und kann unter Umständen die weiteren Abklärungen abkürzen. Laut OM A 13 (Leasing) sind wir verpflichtet, vor einem Wetlease – ebenso wie übrigens vor einem Codeshare auf einem fremden Carrier – das Sicherheitsrisiko der entsprechenden Airline abzuklären und diese je nachdem zu auditieren. Zu diesem Zweck führen wir seit knapp einem Jahr zuerst immer ein «SWISS Operational Safety and Quality Assessment» (SWOSQA) durch: Mit Hilfe eines umfangreichen, strukturierten Fragebogens, den wir vom potenziellen Leasinggeber ausfüllen lassen, versuchen wir uns ein Bild über die in Frage kommende Airline zu verschaffen.

«RS»: Mittels eines Fragebogens?

P.S.: Das ist nur der erste Schritt. Und wir fragen auch nicht nur, in welcher Allianz die Airline ist, ob sie ein

IOSA-Zertifikat hat, ob ihre Flugzeuge und Besatzungen Category-3-tauglich sind und ähnlich «banale» Dinge. Das fragen wir zwar schon, aber wir versuchen darüber hinaus auch herauszufinden, welche Kultur in diesem Unternehmen herrscht und in welches regulative Umfeld es eingebettet ist. Deshalb interessiert uns zum Beispiel, wie hoch die Fluktuationen beim Cockpitpersonal, im Wartungsbetrieb oder

gibt oder nicht. In eine ähnliche Richtung zielt eine ganze Reihe weiterer Fragen, die wir im Rahmen von SWOSQA stellen: Wurde je sicherheitsrelevantes Gerät aus Flugzeugen ausgebaut? Werden Piloten auf temporärer Basis eingestellt? Und so fort – ich möchte an dieser Stelle nicht weiter in die Details gehen. Die Antworten auf diese Fragen erzeugen bei uns ein Bauchgefühl, das ebenfalls wichtig ist

«Ich kenne keine andere Airline, die so viel Aufwand für die Vorbereitung und das Monitoring von Codeshare- und Wetlease-Einsätzen betreibt.»

beim Management sind. Das kann uns je nachdem einen Hinweis liefern, ob es sich beim Kandidaten um einen sogenannten Durchlauferhitzer mit wenig Kontinuität handelt. Sind die Fluktuationen auffällig hoch, dann versuchen wir in einem klärenden Gespräch mit dem Kandidaten herauszufinden, ob es für diese Fluktuationen gute Gründe

für die Beurteilung einer Airline. Solche weichen Faktoren sind allerdings nie für sich alleine ausschlaggebend.

Selbstverständlich glauben wir nicht einfach blind den Angaben, die wir vom Kandidaten erhalten. Unsere Aufgabe besteht ja unter anderem darin, institutionell misstrauisch zu sein. Deshalb recherchieren wir auch selbst und überprüfen die wichtigsten Rückmeldungen. Dazu stehen uns einige Wege offen, sei es – ganz einfach – das Internet, seien es internationale Seminare über die Flugsicherheit oder inoffizielle Gremien, in denen wir uns immer wieder austauschen können. Eine zunehmend wichtige Rolle spielt natürlich auch mein Gegenüber bei der Lufthansa, mit dem ich einen guten Kontakt habe und mit dem ich sehr eng zusammenarbeite.

Haben wir uns genügend Übersicht verschafft, entscheiden wir über das weitere Vorgehen. Es kann sein, dass wir an dieser Stelle bereits zufrieden sind und unser Einverständnis geben. Dies ist zum Beispiel dann der Fall, wenn unser SWOSQA positiv ausgefallen ist, der Kandidat ein IOSA-Zertifikat hat und wir ihn bereits gut kennen. Es kann indes sein, dass wir uns mit einem Audit, dem so genannten «Airline Safety and Quality Assessment» (ASQA), einen genaueren Einblick verschaffen wollen. Je nach Ausgangslage können wir ein vollständiges oder ein reduziertes ASQA durchführen. Drittens ist es aber auch möglich, dass wir den Kandidaten gar nicht mehr genauer anschauen wollen und ihn der Geschäftsleitung zur Ablehnung empfehlen. Im Gegensatz zu unseren Lufthansa-Kollegen haben



Pete Steinmann ist 1964 in Ohio, USA, als amerikanisch-schweizerischer Doppelbürger zur Welt gekommen. Seine ersten Lebensjahre verbrachte er in Amerika. Nach der eidgenössischen Matura in Winterthur begann er 1986 bei der Swissair im Departement C eine Ausbildung zum Wirtschaftsinformatiker LBM (Laufbahnmodell), die er 1990 abschloss.

Als Wirtschaftsinformatiker war er anschliessend in der Leitung verschiedener Swissair-Projekte tätig. Nach seiner Beförderung ins Basiskader als IT Project Manager übernahm Steinmann die Gesamtleitung der Projekte «Crew Communication Corner», «CrewLink» und Rotationsplanungssystem «AdOpt Altitude» (1997 bis 1999).

Als Division Information Officer war er ab 2002 massgeblich am Aufbau der IT in der Flight Operations der SWISS verantwortlich und übernahm später auch die Gesamtverantwortung für die IT im Bereich Flight Operations. Als Business System Officer trug Steinmann von 2003 bis 2005 zusätzlich auch die Verantwortung für die IT in den Bereichen Technics und Cargo. Im Oktober 2005 wurde er zum Vice President Quality Management befördert und war als solcher zuständig für das Quality Management System der Flugoperation, Maintenance, Training, Ground Services und Cargo. Seit Anfang 2007 ist Pete Steinmann in der Funktion eines Directors Head of Quality and Risk Management (OSQ).

Er besitzt die Titel eines Masters of Science in Aviation Management vom European Aeronautical Institute von Basel (in Partnerschaft mit der Concordia University, Montreal, Canada) und eines Executive Masters of Business Administration mit Major in International Management von der Swiss Business School in Kloten.

In seiner Freizeit betreibt Steinmann viel Sport, ist oft auf Reisen, freut sich über soziale Kontakte und widmet sich der IFR-Fliegerei. Pete Steinmann besitzt eine CPL/IFR-Lizenz und ein Multiengine Rating. Seinen Traum, eine DC-3 zu fliegen, hat er vor wenigen Jahren in den USA erfüllt. Den Traum, eine DC-3 zu besitzen, träumt er noch immer...

wir in dieser Angelegenheit ein Defacto-Vetorecht, das wir in den letzten zwei Jahren sogar noch ausbauen konnten.

«RS»: Hat OSQ schon Wetlease-Kandidaten abgelehnt?

P.S.: Ja, und ich möchte betonen, dass sowohl Manfred Brennwald als auch Gaudenz Ambühl diese wenig populären Entscheide bisher immer akzeptiert und mitgetragen haben.

«RS»: Kannst du uns Namen von abgelehnten Kandidaten nennen?

P.S.: Nein, das ist eine vertrauliche Angelegenheit.

«RS»: Wie läuft eine solches ASQA-Audit ab?

P.S.: Ich möchte vorausschicken, dass bei einem solchen Audit nicht die Frage im Zentrum steht, ob die geprüfte Airline die Vorschriften einhält. Wir führen also kein «compliance audit» durch, sondern halten Ausschau nach Risikofaktoren, die bekanntermassen zu Vorfällen oder sogar Unfällen führen können. Finden wir solche Risikofaktoren, dann interessiert uns die Frage, wie die Organisation damit umgeht beziehungsweise was sie vorgekehrt hat, um die Ereigniskette zwischen Risiko und Unfall zu kappen. Alle Fragen, die wir stellen, gehen in diese Richtung. Im Allgemeinen kommt dieser Risikoansatz bei den von uns untersuchten Airlines sehr gut an, und wenn wir unsere Resultate mit denen von Lufthansa-Audits vergleichen, dann sind diese jeweils auffällig deckungsgleich. Dies obwohl unsere Mutter einen völlig anderen Audit-Ansatz verfolgt. Unser Vorgehen ist also offenbar nicht nur gut akzeptiert, sondern in der Tat auch aussagekräftig.



«Unsere Aufgabe besteht ja unter anderem darin, institutionell misstrauisch zu sein.»

mit Dangerous Goods und so weiter und so fort. Die Liste ist ziemlich lang. Observer-Flüge führen wir selbstverständlich ebenfalls durch, Marcel Lüthi und Alain Strickler sind euch da sicher bestens bekannt. Mit Hilfe von Checklisten sammeln wir im Laufe eines solchen Audits enorm viel Material. Die wichtigsten Erkenntnisse, unser Entscheid sowie die ausschlaggebenden Gründe dafür werden schliesslich in einem Bericht festgehalten, den wir der geprüften Airline zukommen lassen. Der Massstab für unsere Beurteilung sind aber nicht wir selbst, sondern das, was wir bei SWISS als «best industry practice» erachten. Auch wir erfüllen diesen Standard nicht immer und überall zu 100 Prozent. Entscheiden wir uns, mit jemandem ein Wetlease-Verhältnis einzugehen, dann kann es sein, dass wir aufgrund der Erkenntnisse, die wir im Laufe von SWOSQA und ASQA gewonnen haben, gewisse

der Qualität eines Partners zu zweifeln, können wir ein neues Audit verlangen. Ein zweites Audit kann auch dann nötig werden, wenn ein Wetlease-Partner neu statt mit Turboprop-Flugzeugen mit Jets für uns operieren will. Das ist per se kein Misstrauensvotum, ein «Turboprop-Audit» deckt aber den Jet-Betrieb nicht ab.

«RS»: Wird eine Airline während ihres Wetlease-Einsatzes von euch speziell überwacht?

P.S.: Ja, es findet ein konstantes Monitoring statt. So führen wir beispielsweise so genannte Ramp Checks durch oder beschäftigen uns mit jeder einzelnen Abweichung vom Standardabflugverfahren (SID), die uns gemeldet wird. Bei jeder solchen SID-Abweichung interessieren uns drei Dinge: Wieso kam es laut Wetlease-Partner zur Abweichung? Es könnte ja gute Gründe dafür geben. Gibt es keine, wollen wir wissen, welche Massnahmen die Airline in die Wege leitet, damit das nicht mehr vorkommt. Und drittens muss sie uns jeweils erklären, wie sie sicherstellt, dass ihre eingeleiteten Massnahmen auch nachhaltig wirken.

«RS»: Wie steht es mit dem Kabinenprodukt, wird das ebenfalls überwacht?

P.S.: Ja, diese Aufgabe wird von den Kollegen im Product Development wahrgenommen, indem sie zum Beispiel von Zeit zu Zeit als Passagiere auf einem Wetlease-Flug mitfliegen und sich anschauen, ob beispielsweise der Service-Ablauf den Abmachungen entspricht.

«Wir pflegen fremde Flugzeuge und Besatzungen nur dann einzumieten, wenn es sich nicht vermeiden lässt.»

«RS»: Worauf schaut ihr konkret?

P.S.: Bei einem ASQA schauen wir zum Beispiel das Flight Crew Training oder das Flight Crew Management an, die Organisation des Flugzeugwartungsbereiches, das Quality Management natürlich; dann interessieren wir uns auch für das Flight Safety Monitoring, das Ramp Handling, den Umgang

Auflagen machen oder, wenn der Vertrag längerfristig ausgelegt ist, gewisse nachhaltige Korrekturen verlangen. Flightline ist ein Beispiel dafür.

Anfügen möchte ich an dieser Stelle auch noch, dass ein bestandenes ASQA nicht automatisch unbeschränkt lang gültig ist. Beginnen wir beispielsweise aus irgendwelchen Gründen an

Wir von OSQ möchten das Kabinenprodukt in Zukunft auch etwas genauer beobachten. Dabei geht es nicht um die Erscheinung der Kabinenbesatzung, den Service-Ablauf oder sol-

P.S.: Generell läuft es dort, wo wir in einem engen, guten Dialog stehen und die Leute persönlich kennen, besser als bei den anderen Airlines. Mit helvetic haben wir gute Erfahrungen

P.S.: Das ist richtig. Bei Spanair waren die Erfahrungen «gemischt», und wir haben den Vertrag nicht verlängert, obwohl uns Spanair angefragt hat.

«Im Gegensatz zu unseren Lufthansa-Kollegen haben wir ein De-facto-Vetorecht, das wir in den letzten zwei Jahren sogar noch ausbauen konnten.»

che Dinge. Wir möchten aber, dass auch die ganze Flugzeugkabine des Wetlease-Partners einen vertrauenerweckenden, gewarteten Eindruck hinterlässt: Hat es Verschalungsteile, die fehlen, oder Sitzlehnen mit kalten Brüchen im Aluminium, an denen man sich verletzen kann? Wie sehen die sicherheitsrelevanten Ausrüstungsgegenstände in der Kabine aus? Und so weiter.

«RS»: Bekommt die SWISS auf Wetlease-Flügen mehr Reklamationen von Passagieren als auf normalen SWISS-Flügen?

P.S.: Vermutlich schon. Das dürfte damit zusammenhängen, dass mit Wetlease-Flügen die Erwartungen der Kunden grundsätzlich weniger gut erfüllt werden: Der Inhalt der Packung entspricht nicht dem, was draufsteht. Für die PrivatAir, die für uns reine Business-Class-Flüge nach Newark und nach Riyadh durchführt, gilt das selbstverständlich nicht, das ist sowohl ein anderer Markt als auch ein hervorragender Service.

«RS»: Führt man auf Wetlease-Flügen auch spezielle Kundenbefragungen durch?

P.S.: Ab und zu, allerdings machen wir einen Wetlease ja nicht, um etwas zu entwickeln, sondern um temporär eine Lücke zu füllen. Deshalb sind wir eigentlich froh, wenn wir wenige Reklamationen bekommen, und laufen möglichen Unmutsbezeugungen nicht speziell hinterher. Allerdings interessieren uns sicherheitsrelevante Feedbacks immer. Da handeln wir auch bei sehr kurzfristigen Verträgen.

«RS»: Die SWISS hat in der Zwischenzeit schon mit einigen Wetlease-Partnern Kontakt gehabt. Wie sind allgemein die Erfahrungen, zum Beispiel mit helvetic oder mit Flightline?

gemacht. Diese Airline haben wir mit sehr kritischen Augen auditiert. Auch mit Flightline haben wir insgesamt eine gute, fruchtbare Beziehung. Wir spüren den Stolz und das Engagement der Leute, dass sie für die SWISS fliegen dürfen. Dennoch war Flightline anfänglich für einige SID-Abweichungen verantwortlich. Und wie ich schon erwähnt habe, ist ihr Engagement seit Beginn mit Auflagen verbunden gewesen. Nun, da in der Zwischenzeit der Vertrag verlängert wurde, haben wir zusätzlich von Flightline auch weitere Korrekturen verlangt. Diese stehen in Zusammen-

«RS»: Deckt sich – im Nachhinein betrachtet – diese Entwicklung bei Spanair einigermaßen mit dem, was ihr seinerzeit bereits beim ASQA herausgefunden habt?

P.S.: Da Spanair ein Mitglied der Star Alliance und momentan noch im Besitz der SAS ist, bei IOSA und unserem SWOSQA gut abgeschnitten hat und zudem schon von der Lufthansa auditiert worden war, haben wir uns damals entschieden, kein ASQA zu machen. Lediglich Observer-Flüge wurden von Alain Strickler durchgeführt. Insofern kann ich diese Frage also nicht beantworten. Da wir gar nicht in der Lage sind, alle in Frage kommenden Kandidaten vier oder fünf Tage eingehend zu prüfen, haben wir in diesem Fall bewusst von den Synergieeffekten mit der Lufthansa zu profitieren versucht. Ob unser Entscheid anders ausgefallen wäre, wenn wir selbst auch noch ein ASQA vor Ort gemacht hätten, weiss ich nicht, auch wenn wir gewisse Bedenken bezüglich Spanair hatten.



«Bei Spanair waren die Erfahrungen «gemischt», und wir haben den Vertrag nicht verlängert.»

hang mit ihrem Qualifikationskonzept. Ferner führt unsere Netzwerkabteilung alle drei Monate ein so genanntes Wetlease-Review-Meeting durch. Dort sitzen alle involvierten Stellen der SWISS mit ihren Kollegen von Flightline zusammen, diskutieren anfallende Probleme und platzieren nötigenfalls auch ihre Forderungen.

«RS»: Wie sieht es mit Spanair aus? Wir haben gehört, dass die Wetlease-Partnerschaft mit diesem Star-Alliance-Partner nicht verlängert wurde.

Dieser Fall zeigt nebenbei gesagt die Grenzen von Audits auf, und dazu zähle ich auch das IATA Operational Safety Audit: Es gibt Airlines mit vielen IOSA-Findings, die ich persönlich als besser empfinde als andere Airlines, die nur wenige Befunde aufweisen. Das ist eben keine exakte Wissenschaft, und es ist sehr wichtig, ob das, was auf dem Papier so überzeugend aussehen kann, in der täglichen Operation auch gelebt wird. Hinzu kommt, dass IOSA für IATA-Mitglieder in der Zwischenzeit zur Vorschrift geworden

ist. Das erzeugt einen gewissen Zielkonflikt. Denn einerseits will die IATA die Industrie sicherer machen, andererseits ist sie aber nicht daran interessiert, dass sie allzu viele ihrer bisherigen Mitglieder verliert, weil die ihr Safety Audit nicht bestehen. Darum ist der IOSA-Standard bei gewissen Forderungen etwas zahnlos.

Bei Spanair sind wir aber nicht untätig gewesen, nachdem wir festgestellt hatten, dass nicht alles so rund läuft wie gewünscht. Wir haben auch mit ihnen Wetlease-Review-Meetings durchgeführt, das erste in der Hälfte des Engagements, also etwa nach zwei Monaten, und dann nochmals eines gegen Schluss.

«RS»: Die Spanair hatte oft auch grosse Verspätungen. Hat das unseren Pünktlichkeits-Bonus negativ beeinflusst?

P.S.: Ein Wetlease kann wie die SWISS selbst die Statistik sowohl positiv als auch negativ beeinflussen. Die Zuverlässigkeit des Spanair-Flugbetriebs

«RS»: Was ist eigentlich die Motivation von Airlines, sich derart stark in die Organisation und in die Abläufe hineinblicken zu lassen, um für uns Wetlease-Flüge durchführen zu können? Ist es der finanzielle Aspekt, ist es das Renommee, für die SWISS fliegen zu dürfen, oder sonst etwas?

P.S.: Ich glaube, dass es bei Flightline entschieden das Renommee war. Die sind stolz, für uns fliegen zu dürfen. Dann lernen sie natürlich viel von uns,

firmeninterne Glaubwürdigkeit, und wenn wir uns zu diesem Thema äussern, dann hat das Gewicht.

«RS»: Hat die SWISS die Absicht, die Wetlease-Operation der PrivatAir nach Newark irgendwann einmal selbst zu übernehmen?

P.S.: Es war damals eine ziemlich hitzige Diskussion, ob diese Operation mit einem BBJ (Boeing Business Jet) oder einem ACJ (Airbus Corporate Jet-

«Wir kümmern uns um alle Themen, die in irgendeiner Weise qualitäts- und sicherheitsrelevant sind.»

auch wenn wir selbst, wie bereits angetönt, nicht die Benchmark sind. Es wäre aber völlig falsch zu glauben, nur die auditierte Airline würde von einer Prüfung profitieren. Ein Audit ist immer für beide Seiten fruchtbar. Ein kleines Beispiel für diese Tatsache werden wir

liner) auf der Basis des Modells Airbus 319 ausgeführt werden soll. Für eine mögliche Eigenproduktion wäre nur ein ACJ in Frage gekommen. Der ACJ hat aber einige gewichtige Nachteile gegenüber dem BBJ. So hat er erstens typischerweise weniger Sitze und zweitens eine eingeschränkte Reichweite bei voller Zuladung. Nach Newark hätten wir den ohnehin kleineren ACJ also nicht einmal immer voll auslasten können. Zudem ist eine Flotte von nur einem Flugzeug sehr unflexibel – ein technischer Defekt unseres ACJs hätte uns bereits vor grosse Probleme gestellt. Das alles hat eindeutig den Ausschlag gegeben zugunsten des grösseren BBJs und PrivatAir. Der Flug nach Newark ist übrigens meistens gut ausgelastet.

«Der IOSA-Standard ist bei gewissen Forderungen etwas zahnlos.»

war zu Beginn tatsächlich nicht berauschend. Vor allem die vielen Annullierungen am Anfang der Operation haben uns zu schaffen gemacht. Das hat sich aber nach einer Intervention von SWISS deutlich gebessert. Insgesamt ist die Pünktlichkeit unserer Wetlease-Partner nicht schlechter als die eigene.

bald auf unseren Flugzeugen sehen, in Form von neuen, verbesserten Safety Cards. Den Anstoss für diese Neuentwicklung erhielten wir anlässlich eines Audits bei einer anderen Airline. So ziehen auch wir von OSQ grossen Nutzen aus solchen Audits. Die Erfahrungen, die wir dabei gewinnen, stärken unsere

«RS»: Wie lange dauern Wetlease-Verträge normalerweise?

P.S.: Das ist unterschiedlich, aber typischerweise eine Flugplanperiode. Daneben gibt es allerdings auch noch die ganz kurzfristigen Einsätze, über die die ELS mit Hilfe einer von uns stammenden Whitelist von «zugelassenen Airlines» selbstständig verfügen kann. Auf dieser Whitelist stehen Namen wie zum Beispiel Lufthansa, Lufthansa CityLine, Edelweiss, Belair oder auch helvetic und Flightline.

«RS»: Wie passt Wetlease generell – wir sprechen jetzt nicht von PrivatAir – zu unserem Anspruch, die Nummer eins Europas zu sein?

P.S.: Da müssen wir nichts beschönigen, bezüglich Image passt das nicht immer. Aber ein Wetlease macht halt einfach aus netzwerktechnischen und damit einhergehend auch aus finan-



«Mit helvetic haben wir gute Erfahrungen gemacht. Diese Airline haben wir mit sehr kritischen Augen auditiert.»

ziellen Gründen immer wieder Sinn, um Kapazitätsengpässe zu überwinden. Wie schon erwähnt: Marktpräsenz ist das A und O, sogar durch Wetlease.

«RS»: Im «Landboten» vom 27. August wird in einem Artikel beschrieben, das Erfolgsgeheimnis von Moritz Suters Airline Hello beruhe auf «der Ausmietung von Flugzeugen inklusive Crews an andere Airlines». Wieso fliegt Hello keine Wetlease-Flüge für uns?

P.S.: Wir sind von Hello in der Tat angefragt worden und haben das Unternehmen gründlich, objektiv und transparent auditiert. Das Resultat war aber aus verschiedenen Gründen nicht befriedigend. Wir sind indes mit Hello weiter im Dialog, und das Management arbeitet an verschiedenen Verbesserungen. Es ist daher nicht ausgeschlossen, dass wir die Airline zu einem späteren Zeitpunkt berücksichtigen können.

«RS»: Haben wir etwas vergessen, über das du gerne noch gesprochen hättest?

P.S.: Ich hoffe, ich konnte auch zeigen, dass sich die Mitarbeiter von OSQ im Zusammenhang mit Wetlease- und Codeshare-Einsätzen sehr viele Gedanken machen und mit beschränkten Ressourcen ein Maximum herauszuholen versuchen. Unsere

andere Airline – und dazu zähle ich jetzt auch unsere Mutter, die Lufthansa –, die so viel Aufwand betreibt für die Vorbereitung und das Monitoring von Codeshare- und Wetlease-Einsätzen. Trotzdem stossen wir an Grenzen und müssen uns damit abfinden, dass un-

«Der ACJ hat einige gewichtige Nachteile gegenüber dem BBJ.»

Aufgabe ist sehr spannend und verantwortungsvoll. Von der Struktur her kann sie ein wenig mit der Aufgabe eines Piloten verglichen werden. Auch ein Pilot muss sich in erheblichem Ausmass an vorgeschriebene Abläufe und Checklisten halten. Dennoch ist immer noch viel «common sense» und situatives Handeln gefragt, wenn es für ein Problem keine vorgefertigte Lösung gibt.

Wir arbeiten mit sehr viel Energie und Engagement. Ich kenne keine an-

sere Beurteilungen nie eine Garantie für einen reibungslosen Ablauf sind. Wir können eine Airline schliesslich nicht beliebig lang in alle Ecken und Winkel ausleuchten. Es kann uns aber niemand vorwerfen, dass wir das, was wir tun, nicht nach bestem Wissen und Gewissen tun. Davon hat auch schon die Lufthansa profitiert. Denn es ist keineswegs so, dass wir nur von unserer Mutter lernen; diese hat auch schon einige Dinge von uns übernehmen können. ■

Eine interessante Zusatzfunktion

Text: Alain Strickler

Seit knapp zwei Jahren unterstütze ich Pete Steinmann und Marcel Lüthi in meiner Zusatzfunktion «Quality Assurance Support» bei ihren Aufgaben. Dabei fallen viele abwechslungsreiche Aufträge an. Im Laufe des nächsten Jahres steht ein Personalwechsel für die Funktion bevor.

Mit der Zunahme an Wetlease- und Codeshare-Operationen galt es erst einmal, den Arbeitsablauf für das Assessment von Fremddairlines neu zu gestalten. Spannend dabei war, die Entstehung des neuen Prozesses mitzuerleben und mitzuerleben, wie eigene Ideen aufgenommen und zu einem für alle akzeptierten Arbeitsprozess verknüpft wurden.

Die Abläufe des «Wetlease-Prozesses» sind im Interview mit Pete Steinmann beschrieben. Im Zusammenhang mit meinen Supportaufgaben gilt es für mich ab und zu, aus dem Internet mittels Suchläufen erste Daten für eine Recherche über Airlines zusammenzustellen. Diese verhelfen Pete und Marcel zu einer ersten Einschätzung und dienen als Grundlage für das weitere Vorgehen. Der krönende Abschluss für mich ist der Observerflug, welcher viele aufschlussreiche Einblicke in die Flugoperation der Fremddairline gewährt.

Meine Hauptaufgabe besteht jedoch darin, Marcel Lüthi bei seinen internen und externen Audits zu unterstützen. Zwecks Sicherung der Qualität werden von der JAR-OPS so genannte Audits vorgeschrieben. Ein Auditplan verteilt die Audits der Prozesse und der Abteilungen über mehrere Jahre. Von den jährlich 100 internen Audits führe ich deren 30 in den verschiedensten Abteilungen der Flight & Ground Operation durch. In der Form eines Interviews (Frage-Antwort-Spiel) wird während eines Audits die gelebte Praxis mit den auf dem Papier beschriebenen Prozessen (z.B. die Manualherstellung, die Verarbeitung von Rapporten oder der Einkauf von Drittleistungen) verglichen. Anschliessend ist ein Bericht mit der Beurteilung zu erstellen, und in wenigen Fällen werden Empfehlungen oder Korrekturmassnahmen angefügt.

Die Audits gewähren mir viele interessante und tiefe Einblicke in die Arbeit der Bodenstellen. So endet ein abgegebener Passenger Disturbance Report wegen Rauchens im Flugzeug nicht in irgendeinem Ordner, sondern wird von OSY an Bundesstellen weitergeleitet, welche dem Passagier Bussen aussprechen. Anlässlich dieser Audits kann ich auch beobachten, wie andere Stellen mit Engagement und Interesse ihre Aufgaben wahrnehmen.

Zusatzfunktionen empfehle ich jedem Piloten, geben diese doch viele aufschlussreiche Einblicke in Bereiche neben der aktiven Fliegerei und gestalten das Arbeitspensum abwechslungsreich. Eine Mischung ist einfach genial.

«Die Messlatte liegt so hoch wie früher»

Beat (Beno) Benninger, der Leiter des Flight Crew and Management Assessment Centers der SWISS, meint, dass die Auswahl der Piloten heutzutage mindestens ebenso gründlich erfolgt wie früher – wenn nicht sogar gründlicher. Zudem ist er überzeugt, dass die schulische Vorbildung bezüglich der Karriere-möglichkeiten eines Piloten innerhalb der SWISS in Zukunft nicht mehr lenkend sein darf.

*Interview: Jürg Ledermann
und Roland Zaugg*

«Rundschau»: Wie ist es dir und deinem Selektions-Team nach dem Grounding ergangen? Es gab ja lange keinen Pilotenbedarf.

Beat Benninger: Bereits im März 1997 ist unser halbes Team der damaligen Bodenstellen-Restrukturierung zum Opfer gefallen. Ich habe damals die Nachfolge als Teamleiter von Hanspeter Meier übernommen. Nach dem Grounding ist es dann von 6,7 auf 2,8 Vollzeitstellen (FTE) geschrumpft. Für mich war das ein sehr belastender Prozess, weil ich da bestimmen musste, wer entlassen werden sollte.

Unsere Abteilung ist bei der SWISS mit vier Personen gestartet. Simone Pache, die damalige Leiterin der Crossair-Pilotenselektion, mit der ich von Beginn weg sehr gut zusammenarbeiten konnte, war auch in diesem Team. Sie hatte die Leitung und wechselte dann 2005 im Sinne eines Karriere-sprungs die Firma. Unsere Abteilung heisst nicht nur Flight Crew Assessment Center (AC), sondern auch Management-AC. So hatten wir für interne AC zu Beginn der SWISS schon wieder Arbeit, und bald kamen die so genannten Umschulungs-ACs für die ehemaligen Crossair-Piloten dazu. Eine Konstante war zudem von Anfang an unsere externe Kundschaft.

«RS»: Ihr beschäftigt euch also nicht nur mit der Auswahl von Piloten?

B.B.: Nein, aber wir sind mehrheitlich im aviatischen Bereich tätig. Unser grösster externer Kunde schon über viele Jahrzehnte ist die skyguide. Im Weiteren haben wir regelmässig Aufträge von der REGA, von Luxembourg Air Rescue, der Cyprus Airways und der SR Technics. Dazu kommen auch ACs für aviatischer Bereiche wie zum Beispiel Kader-Assessments für das Universitätsspital Basel. Wir schätzen das, weil es unsere Arbeit natürlich vielfältiger macht. Dank dieser externen Dienstleistungen waren wir auch von

«RS»: Wie sieht die heutige Auswahl aus, verglichen mit derjenigen vor zehn Jahren?

B.B.: Wie in der Grafik ersichtlich, ist es nach wie vor ein fünfstufiges Hürdenlauf-System, wie es schon vor 2001 existierte. Es beginnt mit einer ganztägigen psychometrischen Testlabor-Batterie und führt über einen Koordinationsübungs-Apparatetest und dem PIT-Flugsimulator zur Persönlichkeitsabklärungsstufe mit Gruppenübungen und Interview. In den ersten drei Stufen erfolgt die fliegerische Potenzial-Abklärung. Die Stufen vier und fünf dienen der Firmenauswahl, wobei wir für die vierte Stufe, die medizinische Abklärung, natürlich nicht zuständig sind. Das machen die Kollegen bei den Swiss Medical Services.

Das Auswahlverfahren war vor zehn Jahren technologisch noch auf einem anderen Stand und noch nicht so präzise auf die JAR (Joint Aviation Requirements) ausgerichtet. Kleine Anpassungen hat es gegeben: Wir haben heute kein psychiatrisches Gutachten mehr. Allerdings bringen auch die Ärzte an der Auswahlkommissionssitzung ihre Beobachtungen aus den Gesprächen mit den Kandidaten ein.

«Es hat sich gezeigt, dass unser Auswahlverfahren dem des DLR als ebenbürtig angesehen wird.»

Anfang an profitabel. 2006 sind alle SWISS-internen Dienstleistungen mehr als nur gratis gewesen! 2007 sieht es natürlich anders aus mit der Vervielfachung der internen Dienstleistungen aufgrund der Wiederaufnahme der Piloten-Auswahl. Vor diesem Hintergrund ist unser Team auch wieder auf sieben FTE angewachsen, verteilt auf Festangestellte und Freelancer. Die Freelancer sind hauptsächlich im PIT-Flugsimulator und als Interviewer tätig.

Schafft es eine Person durch den ganzen Auswahlprozess, so wird sie insgesamt von sieben verschiedenen Expertinnen/Experten betrachtet. Beim Interview ist zum Beispiel nicht nur eine Psychologin, sondern auch ein Captain der SWISS anwesend. Dadurch erhalten wir – so hoffen wir – ein objektives und komplettes Bild, und die Bewerber sind nicht auf Gedeih und Verderb einem einzigen Experten ausgeliefert.

WINGS
AIRLINE BAR & LOUNGE

Ein Prozent unseres Umsatzes fliesst an
die Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals.
www.swissair-kinderhilfe.ch



Beat (Beno) Benninger, geboren 1953, wuchs in Männedorf auf. Nach der Ausbildung zum Primarlehrer und zwei Jahren Unterricht zog es ihn in die Vereinigten Staaten von Amerika, wo er an der Illinois State University ein Jahr lang an einem Psychologie- und Musikstudium schnupperte. Zurück in der Schweiz folgte das Psychologiestudium, welches er 1983 als lic. phil. I abschloss. Während der Studienzeit war er Englischlehrer an den Berufsschulen der Stadt Zürich und absolvierte Vikariate als Primarlehrer. Als Psychologe arbeitete er zunächst während vier Jahren beim Marktforschungsinstitut D&S in Zürich. In diese Zeit fiel eine Grundausbildung zum Gesprächspsychotherapeuten. 1989 wechselte er zur Swissair ins Team «Aircrew and Management Screening», das mit dem Wechsel zur SWISS in «Flight Crew and Management Assessment Center» umbenannt wurde. Seit 2005 ist er dessen Teamleiter. Neben verschiedenen Zusatzausbildungen erwarb er 1995 auch die Privatpilotenlizenz. Beno ist Mitglied der Föderation der Schweizer Psychologinnen und Psychologen und der European Association for Aviation Psychology. Er ist verheiratet, hat zwei Kinder und lebt im Zürcher Unterland.

«RS»: Ist die Auswahl genauso gründlich? Liegt die Latte noch so hoch wie früher?

B.B.: Sie ist sogar etwas gründlicher als früher, weil sie JAR-orientierter ist. Die Messlatte liegt nach den Normen, die wir erarbeitet haben, gleich hoch wie früher. Es werden hier ja streng standardisierte Verfahren angewendet. Da kann man nicht einmal so und ein anderes Mal anders vorgehen. Damit kommen wir der Objektivität etwa so nahe, wie es in unserem Fach möglich ist. Die gesammelten Daten werden wie früher der Auswahlkommission in Form eines Schlussberichtes vorgelegt.

Eine wichtige Bemerkung zu diesem Thema ist folgende: Sämtliche Bewerber, ob Ab-initio oder Direct-Entry, ob eine SWR- oder SWU-Anstellung angestrebt wird, durchlaufen denselben Auswahlprozess. Zur SWISS kommt niemand mehr, der nicht die fünf Stufen erfolgreich überstanden hat.

«RS»: JAR bedeutet für uns Piloten oft viel Bürokratie und wenig Sinn für das Praktische. Wie kommst du mit der verstärkten Ausrichtung der Tests auf JAR-Normen zurecht?

B.B.: Die Erkenntnisse aus den verschiedenen europäischen Gremien nützen uns. Wir bringen uns zwar in keiner der Kommissionen direkt ein, können aber trotzdem von deren Arbeit profitieren. Gerade bei den psychometrischen Tests ist die Auswahl der zu messenden Kriterien geschickt gewählt.

«RS»: Musstet ihr Konzessionen machen? Wenn ja, auf welchem Gebiet und wieso?

B.B.: Ja doch! Französischkenntnisse sind derzeit kein selektives Kriterium mehr! Wir haben bei Bewerbern aus Deutschland gesehen, dass sie teilweise in der Schule Französisch gar nicht gelernt haben. Bei der Güterabwägung, ob wir einen guten Bewerber nur wegen diesem Kriterium ausschliessen sollen oder nicht, haben wir uns für eine temporäre Erleichterung entschlossen. Abgesehen davon: Nein, wir mussten keine Konzessionen machen. Wir haben allerdings ganz freiwillig die grafologische Expertise durch einen Persönlichkeitsfragebogen ersetzt. Dies nicht etwa, weil wir mit unserem Grafologen unzufrieden gewesen wären. Aber es gibt auch in unserem Fach so etwas wie Modeströmungen. So bewegt sich die berufsbezogene eignungsdiagnosti-

sche Psychologie weg von der geisteswissenschaftlichen hin zur «naturwissenschaftlichen» Psychologie. Vereinfacht gesagt: weg vom Deuten – hin zum Messen.

«RS»: Wir haben Gerüchte gehört, dass bei den Direct-Entries, die zur Swiss International Airlines (SWR) gekommen sind, die schulischen Anforderungen tiefer waren als für Ab-initio-Piloten. Was kannst du dazu sagen?

B.B.: Dies ist kein Gerücht, sondern kann so unter www.swiss.com bei der entsprechenden Stellenausschreibung nachgelesen werden. Und zwar beziehen sich die tieferen schulischen Anforderungen (im Vergleich zu den Ab-initio-Bewerbern) auf die Schweizer Direct-Entries. Der springende Punkt ist, dass Direct-Entries gemäss Definition im Gegensatz zu Ab-initios eine Linienpilotenausbildung hinter sich haben und dazu noch mindestens 1000 Stunden Multi-Pilot-Jet-Airplane-Erfahrung mitbringen müssen. Dieses Faktum hat für uns ein Gewicht, analog zu den ehemaligen Schweizer Berufsmilitärpiloten, die heute bei SWR fliegen und vor ihrer fliegerischen Ausbildung in der Luftwaffe zum Teil auch «nur» eine abgeschlossene Berufslehre mitbrachten.

Dieser Hinweis bringt mich auf einen noch springenderen Punkt: Solange die BewerberInnen alle das gleiche, standardisierte Auswahlverfahren erfolgreich durchlaufen haben, wird das «Akademia-Argument» gegenstandslos. BewerberInnen, die vom fliegerischen Potenzial her und charakterlich aufgrund des Auswahlverfahrens einen Erfolg versprechenden Eindruck hinterlassen haben, haben statistisch gesehen die genau gleichen Aussichten auf eine erfolgreiche Linienpilotenkarriere, ungeachtet vom schulischen Rücksack. Wenn man nach akademischen Kriterien Gruppen bilden will, dann einzig aus ökonomischen Gründen: Die Statistik zeigt, dass in der Gruppe mit tieferen schulischen Anforderungen die Personen mit dem Potenzial für den Linienpilotenberuf weniger häufig vorkommen als in der Gruppe mit den höheren schulischen Anforderungen. Es wäre aber nicht sinnvoll, einen Markt mit tauglichen Bewerbern – zwar mit tieferer schulischer Ausbildung – von vorne herein auszuschliessen, nur weil es dort weniger Bewerber hat. Die Qualität der Piloten, die vom Überwachungsgeschwader zur SWR gestossen sind, stützt diese Theorie.

«RS»: Was ist deine Meinung dazu, dass ein Teil der Ausbildungskosten vom Pilotenschüler selber bezahlt werden muss? Ist das nicht bereits eine «negative» Auswahl, weil möglicherweise taugliche Bewerber aus rein finanziellen Gründen ausgeschlossen werden?

B.B.: Vereinzelt mag dies zutreffen, und in Härtefällen verlieren wir dadurch einen Bewerber. Zu bedenken gilt es allerdings, dass der oder die klassische Ab-initio-SAT-StudentIn, die also ohne jegliche Flugerfahrung die Ausbildung in Angriff nimmt, «lediglich» 25 000 Schweizer Franken bar bezahlen muss. Liegt schon eine Privatpiloten-Lizenz vor, ist der Betrag geringer. Den Rest der Kosten muss später während

«RS»: Seid ihr mit den entsprechenden Stellen bei der Lufthansa im Gespräch? Hat sich seit der Übernahme der SWISS etwas verändert?

B.B.: Seit wir im Besitz der Lufthansa (LH) sind, ist der Austausch mit dem DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) reger geworden. Das halbstaatliche DLR führt im Auftrag der LH die Eignungsabklärungen in Zusammenarbeit mit LH-Auswahlkapitänen durch. Kontakt mit der DLR hatten wir aber seit ehedem. Neu ist, dass wir zu den drei bis vier jährlich stattfindenden so genannten Definition-Team-Meetings der LH eingeladen sind, bei denen sich die Rekrutierungs-Verantwortlichen der LH-Gruppe und der anderen deutschsprachigen

Wir waren uns bis anhin gewohnt, dass deutlich über 90 Prozent der Schüler die SAT erfolgreich beenden. An dieser Ausbildungs-Erfolgsquote messen wir uns. Sollten wir nun einen negativen Trend spüren, müssten wir uns über Anpassungen intensiv Gedanken machen. Bis jetzt haben wir von der SAT diesbezüglich allerdings keine negativen Meldungen erhalten.

«RS»: Ist die Auslagerung zur LH ein Thema?

B.B.: Es gibt keine Anzeichen dafür. Die LH wie auch das DLR begrüßen es, dass es ein Kompetenzzentrum in der Schweiz für die SWISS gibt, wo das spezifische kulturelle Sensorium vorhanden ist. Wir genießen das Vertrauen der Verantwortlichen bei der LH und sind bestrebt, diesem weiterhin gerecht zu werden. Es gibt auch praktische, logistische Gründe, wenn man bedenkt, dass die Bewerber sonst nach Hamburg reisen müssten.

«Zur SWISS kommt niemand mehr, der nicht die fünf Stufen erfolgreich überstanden hat.»

einer gewissen Zeit durch Salärabzug abgegolten werden. Unsere Erfahrung ist die, dass junge Leute dies nicht so stark gewichten. Deren Hauptmotivation ist das Fliegen. Finanzielle Aspekte werden vielleicht erst später stärker gewichtet. Meiner Meinung nach findet jeder, der wahrhaftig motiviert ist, die Linienpilotenausbildung in der SAT mit Blick auf die SWISS-Laufbahn zu machen, einen Weg, diesen Einstiegsbetrag beizubringen. Ich finde sogar, dass diese finanzielle Hürde bis zu einem gewissen Grad schmerzen darf, denn dieser Schmerz fördert die Verbindlichkeit, die Fokussierung, Disziplin und Einsatzbereitschaft.

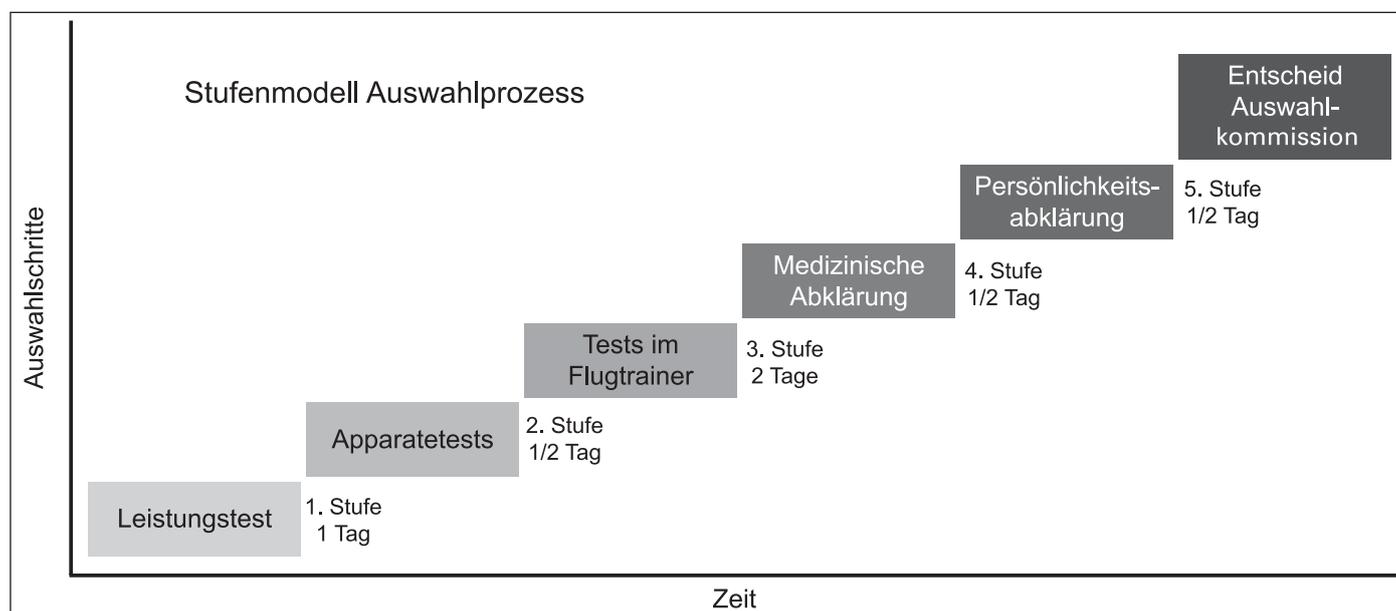
STAR-Alliance-Fluglinien (zum Beispiel der AUA) über die entsprechenden Themen beraten. So hat sich gezeigt, dass unser Auswahlverfahren dem des DLR als ebenbürtig angesehen wird. Diese Meetings schätzen wir sehr, weil wir uns da im gegenseitigen Vertrauen sehr gut austauschen können.

«RS»: Wie steht es um den Auswahlprozess in der Zukunft? Sind Anpassungen nötig?

B.B.: Die ersten SAT-Klassen, für die wir die SWISS-PilotInnenauswahl im Herbst 2006 wieder begonnen haben, beenden ihre Ausbildung Mitte 2008.

«RS»: Wie viele Anwärter melden sich zu den Eignungsabklärungen? Melden sich genug?

B.B.: Ich habe hier die Zahlen für die Periode von Anfang September 2006, als es mit der PilotInnenauswahl wieder losging, bis und mit September 2007. In diesen 13 Monaten bewarben sich 380 Ab-initio-KandidatInnen. Bei einer Erfolgsquote von zirka 15 Prozent ergibt das etwa 60 SAT-StudentInnen pro Jahr. Die Schule könnte jährlich maximal 96 AbsolventInnen aufnehmen. Mit andern Worten war die bisherige BewerberInnenzahl, gerade vor dem Hintergrund des gegenwärtig hohen



Grafik: Bewerberinnen und Bewerber der SWISS müssen sich während zwei bis drei Monaten einem fünfstufigen Hürdenlauf stellen.

Cockpit-Crew-Bedarfs, zu gering. Allerdings stellen wir bei der Bewerbungszahl steigende Tendenz fest. Wir hatten anfänglich rund 20 Anmeldungen pro Monat, nun sind es deutlich über 30. Zu den besten Zeiten, die ich 1989 erlebt habe, waren es etwa doppelt so viele. Der SWISS-Linienpilotenberuf scheint dank dem gegenwärtigen Geschäftserfolg und dem damit verbundenen Vertrauensgewinn wieder begehrter zu werden, auch wenn wir immer noch an den Auswirkungen des brutalen Strukturbereinigungsprozesses leiden. Auch bei der SPHAIR (fliegerische Auswahl des Bundes und der Luftwaffe) meldeten sich vor der Krise gut 2000 Bewerber pro Jahr, nun interessieren sich noch etwa 500 dafür.

«RS»: Spürt ihr von der SWISS einen Druck, dass die Kurse gefüllt werden müssen, wenn nötig auch mit eher kritisch Ausgewählten?

B.B.: Nein. Die SWISS, das heisst die Chefpiloten der SWR und SWU als «Abnehmer», setzen uns nicht unter Druck. Wir setzen die Messlatte im Eignungsabklärungsprozess nicht bedarfsbezogen höher oder tiefer. Um eine einzelne Auswahlstufenhürde zu überspringen, muss der Bewerber also stets den gleich hohen Sprung vollbringen. Die Höhe wird einzig von den Kriterien, die wir vorher angesprochen haben, definiert. Wie viele Bewerber

mehr leisten. Heute kann sich das Auswahlgremium auch zu Gunsten von Kandidaten entschliessen, die die Latte vielleicht nur knapp überspringen. Dies zu Recht, denn der Auswahlprozess ist mit einer hohen «Qualitätsmarge» versehen, sodass jeder SAT-Student eine reelle Ausbildungserfolgchance besitzt. Aber noch ein-

Prozent. Bei der grossen Zahl von Ab-initio-Bewerbern – dieses Jahr weit mehr als 7000 – kann sich die LH auf die «Allererfolgsträchtigen» beschränken. So überstehen bei ihren Ab-initios «nur» rund zehn Prozent das Auswahlverfahren erfolgreich. Es kann also jemand, der bei der DLR-Auswahl ausgeschieden ist, ohne schlechte



15 Prozent der Bewerber schaffen den Schritt in die Piloten-Ausbildung.

mal: Die Latte liegt so hoch wie früher und muss zuerst einmal übersprungen werden.

«RS»: Wie steht es um die «Qualität» der Anwärter, deren Rucksack und Potenzial?

Gefühle zu uns in die Eignungsabklärung kommen, denn vielleicht passt er ins Delta zwischen der 10-prozentigen Erfolgsquote für die Lufthansa und der 15-prozentigen bei der SWISS.

«RS»: Eine Durchfallrate von 70 Prozent bei den Direct-Entries erstaunt, wenn man bedenkt, dass sie schon über 1000 Stunden Airline-Erfahrung mitbringen.

B.B.: Ja, das ist bei der LH wie erwähnt aber auch nicht anders. Hier zeigt sich, dass die Leistungstests die grösste Hürde sind. Dieses Resultat bedeutet aber nicht, dass ihre Laufbahn mit einer Katastrophe enden muss. Sie sind wohl etwas weniger begabt, können dies aber mit Techniken im Alltag kompensieren.

«RS»: Was ist die Motivation der Anwärter? Das Image des Pilotenberufes hat schwer gelitten, die monetären Aussichten sind auch nicht mehr so goldig wie früher, und das Fluggeschäft ist eine volatile Branche.

B.B.: Der wichtigste Motivator ist nach wie vor das Fliegen als solches, weil das attraktiv ist. Es gibt doch nichts Schöneres, als aus dem Hobby einen Beruf zu machen und damit Geld zu verdienen! Ich bin versucht zu sagen, dass die heutigen Bewerber

«Die LH wie auch das DLR begrüssen es, dass es ein Kompetenzzentrum in der Schweiz gibt, wo das spezifische kulturelle Sensorium vorhanden ist.»

schliesslich positiv beurteilt werden, hängt lediglich davon ab, wie viele sich bei uns melden. Das hängt dann wieder von der Attraktivität des Jobs und den Anstrengungen in der Werbung für diesen Beruf ab.

Ein anderes Phänomen jedoch, das ich aus früheren Zeiten kenne, meine ich auch heute in Zeiten hohen Bedarfs wieder festzustellen: Kann man bei geringem Schulungsbedarf aus vielen Kandidaten auswählen, so nimmt man natürlich nur diejenigen, die die Latte mit dem grössten Abstand übersprungen haben und lässt unter Umständen gute Bewerber nicht zur Ausbildung zu. In der jetzigen Zeit mit hohem Bedarf können wir uns diesen Luxus nicht

B.B.: Qualitativ bewegen sich die heutigen BewerberInnen auf dem gleichen Niveau wie früher. Unser Auswahlprozess ist ja weder leichter noch schwieriger geworden, und wie in den alten Zeiten ist die Erfolgsquote bei der Auswahl etwa 15 Prozent. Auch bei Bewerbern, die sich für die MPL-Ausbildung (Multi-Crew Pilot Licence) entschlossen haben, liegt sie auf diesem Niveau. Bei den Direct-Entries liegt sie bei 30 Prozent.

Die Erfolgsquote beim Auswahlprozess der LH entspricht übrigens etwa der unsrigen. Auch die LH musste in der Anfangsphase des Aufschwungs auf Direct-Entries zurückgreifen und hatte dort eine Erfolgsquote von 25

sogar «gesünder motiviert» sind als früher, als der Beruf dieses heroische Image hatte. Die steigenden Zahlen bei den Bewerbern mögen tatsächlich Ausdruck dafür sein, dass die SWISS nun wieder in einer komfortablen Lage ist und damit eine Art Gewähr für einen sicheren Arbeitsplatz gibt.

Interessanterweise fühlen sich immer noch die besser ausgebildeten Leute zu diesem Beruf hingezogen. Im Moment haben 90 Prozent der SAT-Studenten entweder die Matura gemacht, haben ein Studium begonnen oder sogar abgeschlossen oder haben die FH-Zulassung. Vielleicht ist auch noch nicht genug bekannt, dass die Zulassungskriterien heute nicht mehr so streng sind wie früher.

«RS»: Bei den schulischen Anforderungen gibt es eine klare Abgrenzung für Kandidaten, die zu Swiss International (SWR) oder Swiss European Airlines (SWU) wollen. Kann es bei dieser Ausgangslage ein Karrieremodell innerhalb der SWISS geben?

B.B.: Selbstverständlich: Wie schon oben erläutert, ist der schulische Rucksack nicht der springende Punkt, sondern die einheitliche, standardisierte Eignungsabklärung und die darauf folgende einheitliche Ausbildung

an der SAT. Ich möchte an dieser Stelle betonen, dass alle heutigen Ab-initio-BewerberInnen, ob sie später ihre SWISS-Pilotenlaufbahn auf dem RJ-100 beginnen oder auf der A320, die haargenau gleiche Eignungsabklärung und die haargenau gleiche Ausbildung durchlaufen. Aus diesem Grund ist aus Sicht unserer Abteilung ein einheitliches Karrieremodell zwingend. Solange die neu zur PilotInnenschaft der SWISS stossenden Menschen nicht einheitlich bezüglich Senioritätsregelung und Salär in den Beruf einsteigen können, ist stets damit zu rechnen, dass sie die weniger attraktive Gruppe meiden. Das heisst, dass diejenigen SAT-AbgängerInnen, die im weniger attraktiven Bereich unserer Airline starten müssten – dorthin zugewiesen mit Argumenten, die ich mir nicht vorstellen kann –, sich mit grosser Wahrscheinlichkeit abwerben lassen würden.

Ich sehe die Vertreter von Konkurrenz-Airlines bereits auf dem Campus der SAT stehen, um den frustrierten Teil der SAT-AbgängerInnen mit einem dicken Bündel Banknoten von ihrem Bonding loszukaufen. Ohne Karrieremodell werden wir in Zukunft einen Teil «unseres» PilotInnennachwuchses für die Konkurrenz sorgfältigst auswählen und sorgfältigst ausbilden!

«RS»: Wer hat diese Kriterien festgelegt? Ist das auch ein alter Zopf aus vergangener Zeit?

B.B.: Im Frühjahr 2006 wurde unter der Leitung des Departements Human Resources ein Projekt gestartet, das sich mit der Auswahl von zukünftigen Piloten befasste. Da waren Leute aus den verschiedensten Abteilungen vertreten und ich auch. Schon damals hatte ich bei der Formulierung dieser Kriterien ein ungutes Gefühl, das sich jetzt aber erst bei der Auswahl und dem Kontakt mit den Bewerbern konkretisiert hat. Zum Glück hat die SWR im Moment einen derart grossen Bedarf, dass alle, die die schulischen Voraussetzungen mitbringen, auch tatsächlich zur SWR gehen können. Sollte das eines Tages nicht mehr der Fall sein, stünde die Argumentation, wieso ein Kandidat, der «rechtmässig» zur SWR gehen könnte, nun zur weniger attraktiven SWU gehen «muss», auf sehr wackeligen Beinen.

Der Entscheid für die momentan geltenden Kriterien ist im historischen Kontext zu begreifen, und wir mussten uns damals entscheiden. Es ist aber keine zukunftssträchtige Lösung. Aus meiner Sicht ist es im Interesse der SWISS dringend nötig, dass dieses Problem über eine Karriereplanung entschärft werden muss! ■

Publireportage

CARUSO® – Sonnenbrillen für Piloten

Augenschutz für höchste Ansprüche

CARUSO® – Pilotensonnenbrillen bieten im Hinblick auf die Filtration von UVC-, UVB-, UVA-Strahlen und zusätzlich Blaulicht und Infrarot einen erhöhten Schutz. Sie sind mit einem perfekten Seitenschutz, einem ultraleichten Gestell (22 Gramm) sowie feinen und flexiblen Bügeln, die unter jeden Kopfhörer oder Helm passen, ausgerüstet. Zudem bieten sie eine ausgezeichnete Weitsicht.

Dr. med. Bernhard Kopp, Oberexperte «Augen» des BAZL, bezeichnet

die Brillengläser aus fliegerärztlicher Sicht für den professionellen Einsatz als geeignet. Blaulicht und Infrarot werden von den Cockpitscheiben nicht filtriert, weshalb Piloten dagegen einen speziellen Augenschutz benötigen. Die gefährlichen Strahlen gelangen durch die Pupille ins Auge und strapazieren die Netzhaut. Diese zusätzliche Belastung kann bei mittel- oder langfristiger Einwirkung sogar schädigend wirken.

Einer der wichtigsten Gründe, weshalb die High-Tech-CARUSO®-P511- oder CR-188-Pilotensonnenbrille ent-

wickelt wurde, ist die Entlastung des Auges. Darüber hinaus besitzen die Filter der Sonnenbrille ein einzigartiges Antibeschlagsystem und sie erhöhen den Kontrast, was wiederum der Sicherheit dient. Kunstflug-, UL- und Streckenpiloten setzen die CARUSO®-Sonnenbrillen mit grosser Begeisterung ein.





Ein sinnvolles Weihnachtsgeschenk für Ihre Augen

Erhöhter Augenschutz mit **CARUSO** Pilotensonnenbrillen mit Weitwinkelsicht, UVC, B, A + Blaulicht + IR + flugtauglich, nur 22g, geprüft gemäss Dr. Kopp, BAZL.



www.carusofreeland.com
Swiss Company

Special-Event: «Space Dream Saga 3»

Anlässlich der allerletzten Spielzeit von «Space Dream Saga 3» kann die AEROPERS-«Rundschau» allen Lesern ein attraktives Angebot unterbreiten. Am Freitag, dem 25. Januar 2008, haben Sie die Möglichkeit, das erfolgreichste Schweizer Musical noch kurz vor dem Fallen des letzten Vorhangs zu besuchen.

Erzählt wird die spannende und zugleich witzige Geschichte von der Suche nach der vollkommenen Welt der Träume. Lassen Sie sich im Rahmen einer fulminanten Bühnenshow von vielen Darstellern in grossartigen Kostümen, fetzigen Tanzszenen und der bereits zur Legende gewordenen Licht- und Lasershow zu einem Musik- und Sounderlebnis der Spitzenklasse entführen.

Das Geheimnis von Nenyveh

Auf Hexxor herrscht wieder Friede. Das Volk des Planeten im Zentrum des Universums ist glücklich und freut sich über das wärmende Licht der beiden Sonnen. Die Cruhls und die Tetons wiegen sich in sorgloser Sicherheit. Niemand bemerkt das kleine schwarze Loch ...

Immer tiefer dringt die Schatten-Armee des Ten Katah in deren Kosmos ein und bereitet alles für eine universale Machtübernahme vor. Ten Katah weiss, dass zuerst die Träume und die Seelen ausgelöscht werden müssen, bevor er das eigentliche Ziel erreichen kann: die Unterwerfung des wirklichen Lebens. Doch dazu muss er zuerst ein sagenumwobenes Geheimnis lüften: «Das



Geheimnis von Nenyveh.» Den Helden von «Space Dream» steht das letzte und zugleich grösste Abenteuer bevor. Ein Musical-Happening für Jung und Alt – mit Happy End!

Autor und Komponist Harry Schärer

Er ist ein Mann, der seine Träume lebt. Als Rockmusiker machte er seine ersten musikalischen Schritte und

lernte dabei verschiedene Instrumente zu spielen. Von Beruf Werber mit eigenem Tonstudio, zog ihn die Liebe zur Musik unaufhaltsam auf den «musical»-ischen Erfolgskurs. Er erfüllte sich einen Traum und komponierte sein erstes Musical: «Space Dream». Es gewann den «Prix Walo», erlangte Kultstatus und spielte in Baden, Berlin und zuletzt in Winterthur. «Melissa», «Twist of Time» und «Space Dream Saga 2» waren weitere Produkte seines pausenlosen und erfolgreichen Schaffens. Mit «Space Dream Saga 3» sorgte er für weltweites Aufsehen: Noch nie gab es eine Musical-Trilogie.

Die letzte «Space Dream»-Saison überhaupt!

Die «Space Dream»-Trilogie ist Kult geworden. Doch am 27. April 2008 fällt – nach insgesamt 14 Jahren Spielzeit und rund einer Million BesucherInnen – der definitiv letzte «Space



Dream»-Vorhang. Auch wenn Sie den ersten oder zweiten Teil verpasst haben sollten:

«Space Dream Saga 3» ist eine in sich abgeschlossene Geschichte, und es sind keine «Vorkenntnisse» nötig.

Special-Event «Space Dream Saga 3»

der AEROPERS-«Rundschau»

Am **Freitag, dem 25. Januar 2008**, bieten wir für alle unsere «Rundschau»-Leser ein spezielles Musical-Erlebnis an. Im Preis von 99 Franken (Legi/AHV Fr. 79.20, Kinder bis 16 Jahre Fr. 49.50) sind inbegriffen:

- ein Nachtessen
- ein Programmheft
- ein Ticket der Kategorie 1
- im Anschluss an die Vorführung eine Backstage-Tour



Das Packet kann bis zum **22. Januar 2008** unter der Telefonnummer **052 269 29 99** (Bürozeiten) mit Stichwort «Rundschau» gebucht werden. Infos zum Musical und zum Essen unter www.spacedream3.ch.

Interview mit dem Schweizer Erfolgsmusical-Komponisten

Harry Schärer, der Texter und Komponist der «Space Dream Saga»-Trilogie, erzählt, wie er zum Komponieren eines Musicals gekommen ist und wie die Erfolgsgeschichte ihren Anfang nahm.

Interview: André Ruth



Harry Schärer

«Rundschau»: Wann und wo war die erste Aufführung des Musicals «Space Dream»?

Harry Schärer: Angefangen hat alles am 14. April 1994 in Berikon, Mutschellen.

Was als Laienproduktion startete, entwickelte sich zur erfolgreichsten Bühnenproduktion der Schweiz.

«RS»: Wie bist Du überhaupt dazu gekommen, ein Musical zu schreiben?

H.S.: Schon seit meiner Kindheit interessiere ich mich für Musik. Ich habe ein eigenes Tonstudio und war jahrelang mit Bands unterwegs. Irgendwann einmal etwas «Grosses» auf die Beine zu stellen, war für mich immer ein Traum. Und den habe ich mir mit «Space Dream» erfüllt. Unterdessen ist aus «Space Dream» eine Trilogie geworden und mit «Melissa» und «Twist of Time» habe ich noch zwei weitere Musicals geschrieben.

«RS»: Wie ist bei Dir die Idee zu «Space Dream» gewachsen?



H.S.: Eigentlich war es ein einfacher Prozess. Ich dachte mir, dass niemand weiss, wie es auf anderen Planeten aussieht, und daher konnte auch niemand das Bühnenbild und die Kostüme kritisieren. Zudem ist der Sternenhimmel etwas, das alle fasziniert. Die Basis der Geschichte bildete aber der Fall der Berliner Mauer. Auch bei der «Space»-Trilogie geht es im Endeffekt um die Zusammenführung zweier Völker.

«RS»: Wie ging es nach den ersten Vorstellungen in Berikon weiter?



H.S.: Wir wollten in einer umgebauten ABB-Halle in Baden vier Monate Profi-Luft schnuppern. Dieses Ziel zu erreichen war für uns das höchste aller Gefühle. Nun, es kam alles anders. «Space Dream» spielte fünf Jahre in Baden, ein Jahr in Berlin und zwei Jahre in Winterthur. Dem vielfachen Wunsch, eine Fortsetzung zu schreiben, bin ich dann im Herbst 2004 mit «Space Dream Saga 2 Mystarium» nachgekommen. Und seit dem 9. November 2006 spielt jetzt sogar der

dritte Teil: «Space Dream Saga 3 – Das Geheimnis von Nenyveh».

«RS»: Wie viele Zuschauer haben Deine «Space Dream»-Musicals bereits besucht?

H.S.: Alle Shows der Trilogie zusammengezählt: zirka eine Million.

«RS»: Im April wird nun der letzte Vorhang von «Space Dream Saga 3» fallen. Hast Du bereits musikalische Zukunftspläne?

H.S.: Im Herbst 2008 wird in der City Halle Winterthur eine neue Welturaufführung zu sehen sein. Etwas komplett anderes als «Space Dream». Mehr kann ich zu diesem Zeitpunkt leider noch nicht verraten.

«RS»: Wie muss man sich das Komponieren eines Musicals vorstellen?

H.S.: Zuerst ist die Geschichte. Für die brauche ich ungefähr ein halbes Jahr. Danach überlege ich mir grob die Szenen, und dann beginne ich mit der Musik. Der Entwicklungsprozess dauert aber bis zur Premiere an. Am Schluss hat sich vieles verändert. Schliesslich ist ein grosses Potenzial von guten Leuten (Textautor, Choreograph, Kostümdesigner, Ton-Lichtdesigner, Darsteller, Tänzer etc.) dabei, die mir – im positiven Sinne des Wortes – «dreinreden».

«RS»: Wie viel Zeit vergeht von der ersten Idee bis zur Premiere?

H.S.: Ungefähr ein bis eineinhalb Jahre.

«RS»: Was bedeutet Fliegen für Dich persönlich, und was ist Dir beim Reisen im Flugzeug wichtig?

H.S.: Ich fliege sehr gerne. Am liebsten Kurzstrecken mit Fensterplatz. Mir ist wichtig, dass ich ein sicheres Gefühl habe und das Personal aufgestellt den Job macht. Ich hab da schon alles erlebt. Ich gehöre zu den Passagieren, die lieber etwas mehr bezahlen, dafür aber das Essen und die Getränke «gratis» bekommen. Das Catering gehört für mich zum Flugerlebnis dazu. Rollende Snack-Bars sind definitiv nicht mein Ding! ■



Coffee & More

Liebe Freunde, es ist so mega supi, am Montag war ich am Skate & Chat, mit megavielen meganetten Leuten geskated und gechattet, am Mittwoch ging ich zu Coffee & Questions, superviele Leute und megascharfe Fragen, ehrlich gesagt wär mir zwar Espresso & Answers lieber gewesen, oder Coffee & Cookies, oder Beer & Brezels, hähä, aber Hauptsache: Meet & More! Hello & Goodbye! Touch & Go! Und megaschöne Businesszahlen, Pfeil immer tipptopp grün nach oben, Miles & More, Millions & More, More & More! Deshalb gibt's für uns so supercoolo Anlässe, Party & More, Brot & Spiele, Rock & Roll.

Gut, sonst herrscht halt eher etwas Less & More: Less pay, More work. Work & More statt Money & More, dafür total gratis ein supergeiles Vacation Plugin zum Runterladen und Offline auf dem Screen hin- und herschieben, Drag & Drop!, bis die Ferien grün sind und du sie trotzdem nicht kriegst. Fun & More! Grün wie der Yield, grün wie das Vacation Offline Metering Insertion Tool (VOMIT), grün wie der Smiley. Grün, die Farbe der Hoffnung (in schlechteren Zeiten auch schon mal die Farbe des Ärgers, aber die sind vorbei).

Alles im Grünen: Auch Ferien im November haben ihren Reiz, es gibt ja Hallenbäder. Und man hat genügend Zeit für Abstimmungen, weil es braucht ganz viel Zeit im November für ganz heikle Entscheidungen: man darf sich entscheiden für oder gegen ein fantastisches Angebot am Arbeitsplatz (Cash & Carry), man kann sich entscheiden für eine von zwei fantastischen Plafonierungsszenarien für unsern zukunftsgerichteten Flughafen (Sleep & Dream), und man muss sich entscheiden für eine(n) von zwei fantastischen Ständeratskandidaten (Vreni & Ueli). Sorry, ihr paar Nichtzürcher da draussen, das war jetzt ein bisschen sehr intern.

Unser neuer flotteneigener Nationalrat, Pilot & Polit sozusagen, wäre da bestimmt anderer Meinung: Es gibt nur einen fantastischen Ständeratskandidaten, und zwar der mit den Schafen und dem Motto, dass man das Gras lieber fresse als es rauche (also eigentlich auch ein Grüner). Weil: Unser eigener Nationalrat ist schliesslich in derselben Partei wie der Ueli. Es ist die Partei, deren damaliger Chefideologe und heutige Bundesrat vor sechs Jahren gesagt hat: Die Schweiz braucht keine Swissair. Erst recht keine Swiss Air (sog. Swiss-Verhinderungs-Partei). Aber man kann ja auch ein bisschen flexibel sein. Bereit für Veränderungen, steht auf Hurtis Webseite. Fürwahr.

Bereit für Veränderung müssen wir alle sein. Vor allem wenn es um die finale Veränderung geht, den bisher leider noch nonreversiblen Übergang von vital zu mortal; erst recht, wenn dieser Übertritt freiwillig erfolgt und man sich zu diesem Zweck an die Firma Dignitas wendet, welcher, muss

man betrübt lesen, die Ausübung ihres ehrenwerten Gewerbes sowohl in Wohn- als auch in Industriezonen unlängst schmähsch verwehrt worden ist und die in der Folge auf mobile Alternativen umzusteigen sich genötigt sah, also auf Sterbehilfe im Automobil. Da nun aber auch die öffentlichen Parkplätze wegen dem unerwünschten Letaltourismus vermehrt kontrolliert werden, ist es wohl nur eine Frage der Zeit, bis Dignitas als ultimativer Reiseveranstalter auftritt und ihre internationale Kundschaft im Flugzeug abtreten lässt.

Fly & Die! Spart Miet- und Reisekosten. Für uns aber werden sich folglich bisher unbeantwortete administrative Fragen stellen, wie zum Beispiel: Wo stehen dann diese PADs (Persons Awaiting Death) auf dem Load Sheet; noch oben bei Pax oder schon unten bei Perishables? Wie gross ist überhaupt der Toleranzwert bei Souls on Board, preflight gegenüber postflight? Und wie viel bezahlt eigentlich die Konkurrenzfirma, EXIT, für die dominante Bandenwerbung in weiss/roter Leuchtschrift über all unsern Flugzeugausgängen?



«Unser» Nationalrat (links).

Das war Ihnen jetzt ein bisschen zu wenig feierlich als Adventsbeitrag in dieser festlichen Vorweihnachtsnummer? Weit gefehlt, es handelt sich hierbei um ein Gleichnis: Was einstmals keine Herberge für den Geburtsvorgang, ist heutzutage keine Unterkunft für den Sterbe-Unternehmer (englisch präziser: «Undertaker»). Wo sind wir denn? In diesem Sinn frohes Fest, Xmas & More, Cookies & Answers, Drink & Drive, Dos & Donts und überhaupt.

pk@bluemail.ch

Komplexität beeinträchtigt Sicherheit und Effizienz

Terrain, Lärmpolitik und eine Vielzahl verschiedener Luftraumnutzer führen dazu, dass die Zürcher Flugverkehrsleiter einen der kompliziertesten Lufträume Europas kontrollieren. Sie machen dabei täglich eine Gratwanderung zwischen Effizienz und Sicherheit. Mit dem geplanten «gekröpften Nordanflug» droht eine weitere Steigerung der Komplexität. Aerocontrol, der Berufsverband der Zürcher Flugverkehrsleiter, setzt sich auf allen Ebenen für eine Vereinfachung der Verfahren am Flughafen Zürich ein.

Text: Sylvia Unseld, SF/O A320

Drei Minuten Wartezeit für einen Airbus, der schon auf der Piste 28 steht und bereit ist für den Start, denn zuvor ist ein langsamerer RJ-100 mit gleicher Abflugroute gestartet. Fünf Minuten für den nächsten Airbus, denn vor diesem hat ein zweimotoriges Kolbenflugzeug die Startfreigabe erhalten. Ein auf Piste 16 Richtung Westen gestarteter Langstreckenflugzeug muss mit einer Linkskurve über den Flughafen zurückdrehen, um vor allem die Stadt Zürich nicht zu überfliegen. Weil dessen Steigleistung schlecht abzuschätzen ist, entstehen drei Minuten zusätzliche Wartezeit für einen Start auf der Piste 28. So gestaltet sich Tag für Tag das Abflugszenario vor den Startpisten des Zürcher Flughafens.

Die Lärmpolitik des Kantons Zürich sieht vor, dass der durch den Flughafen Zürich verursachte Lärm gebündelt und nicht wie auf vielen anderen internationalen Flughäfen gestreut wird. Ziel ist es, möglichst wenige Menschen dem Lärm auszusetzen. Unter diesem Gesichtspunkt wurden

die heute existierenden Abflugrouten festgelegt. Eine Rolle spielten aber auch die militärischen Lufträume, denen der zivile Luftverkehr grundsätzlich ausweichen muss. Die Folge ist ein umständlicher Verlauf der Abflugrouten, von denen unter 5000 Fuss, zwischen 22 und 6 Uhr unter Flugfläche 80, nicht abgewichen werden darf. Eine räumliche Trennung der Abflüge kurz nach dem Start ist somit nicht möglich, weshalb eine zeitliche Staffelung nötig wird. Das Resultat sind erhöhte Wartezeiten beim Start, vor allem wenn schnellere und langsamere Flugzeugtypen involviert sind.

Ein weiteres, sicherheitsrelevantes Problem besteht darin, dass viele der Standard-Abflugrouten wieder zum Flughafen zurückführen und so mit anderen An- oder Abflugrouten in Konflikt stehen. Die ineinander verlaufenden Flugwege bergen ein erhöhtes Risiko, dass sich zwei Flugzeuge zu nahe kommen. Der Fluglotse braucht deshalb einen grossen Teil seiner Arbeitskapazität zur Lösung von Konflikten und kann dadurch weniger Flugzeuge gleichzeitig kontrollieren.

Schon das Standardkonzept ist komplex

Tagsüber arbeiten die Lotsen am Zürcher Flughafen in der Regel mit einem Standardkonzept, das dem ursprünglichen Layout der Pisten und Rollwege Rechnung trägt. Dabei wird die Piste 28 zum Starten, die Piste 14 zum Landen verwendet. In dieser Konfiguration werden etwa 80 Prozent der täglichen An- und Abflüge abgewickelt. Zusätzlich müssen aber aus Gründen der Flugzeugleistung zwischenzeitlich Starts auf der längeren Piste 16 durchgeführt werden. Die Problematik besteht hier in der Kreuzung des Flugwegs eines Starts 16 mit einem allfälligen Durchstartmanöver auf der Piste 14. Diese Situation hat bereits zu gefährlichen Annäherungen geführt. Eine Entflechtung der startenden und landenden Flugzeuge durch den Lotsen ist nicht möglich, da dieser aus Terraingründen unter 4000 Fuss den vorgesehenen Flugweg der Flugzeuge nicht abändern darf. Bedingt durch diesen Umstand wurde vom Bundesamt für Zivilluftfahrt eine zusätzliche Vorschrift erlassen, die eine Lücke zwischen den auf die Piste 14 anfliegenden Flugzeugen vorsieht, um einen Start auf der Piste 16 zu ermöglichen: die bekannten und bereits berichtigten, von der Abflugroute abhängigen «10- oder 13-Meilen-Löcher». Für die Tower- und die Anfluglotsen ist diese Regelung mit einem hohen Planungs- und Koordinationsaufwand verbunden. Zudem ist es schwierig, eine im Zusammenhang mit der Piste 28 optimale Abflugreihenfolge zu erstellen, da der bestmögliche Zeitpunkt für einen Start 16 nicht immer mit der vorgesehenen Lücke im Anflug übereinstimmt. Falls das Flugzeug zur eingeplanten Zeit nicht für den Start auf der Piste 16 bereit ist, beginnt das Ganze nochmals von vorn. In dieser Situation wird der Druck auf die Lotsen im täglichen Dilemma spürbar: Er muss den Verkehr bewältigen können, dabei aber auch



Sylvia Unseld ist in Memmingen (Bayern) aufgewachsen. 1997 ist sie für die Ausbildung an der SRAS in die Schweiz gezogen.

Nach Abschluss des PK 1/97 konnte sie im Juli 1998 in die Swissair übertreten und fliegt, abgesehen von einem kleinen Ausflug auf der A330, seitdem als SF/O auf dem Airbus 320. Aufgrund der wiederkehrenden Entlassungswellen hat sie im Jahr 2004 das Studium der Kommunikationswissenschaften an der ZHAW Winterthur begonnen, um sich ein zweites Standbein aufzubauen. Im Moment ist sie im Rahmen dieses Studiums als Praktikantin beim Verband der Zürcher Flugverkehrsleiter, Aerocontrol Switzerland (www.swissatca.org), angestellt.

Dieser Artikel entstand im Auftrag von Aerocontrol.

den eigentlich verkehrsbehindernden Regeln gerecht werden. Jeder Fluglotse würde gerne eine für den wartenden Verkehr ansprechende Dienstleistung erbringen.

Der Lotse wird durch die vielen Aufgaben und Zusatzarbeiten derart absorbiert, dass er sich kaum mehr auf seine eigentliche Aufgabe, die Sicherstellung einer sicheren und effizienten Verkehrsführung, konzentrieren kann. Lösungen sieht Aerocontrol in einer grundsätzlichen Entflechtung der Abflugrouten, der Richtungstrennung kurz nach dem Start sowie in einer neuen Abflugroute von der Startbahn 16, die geradeaus führt und so die Lücke im Anflug hinfäl-

lig macht. Sigi Ladenbauer, Präsident der Aerocontrol: «Es geht dabei nicht nur um eine Erhöhung der Effizienz, sondern vor allem darum, die tägliche Arbeit einfacher und dadurch auch sicherer zu gestalten. Dafür wäre allerdings ein Umdenken seitens der Politik und der Bevölkerung notwendig.»

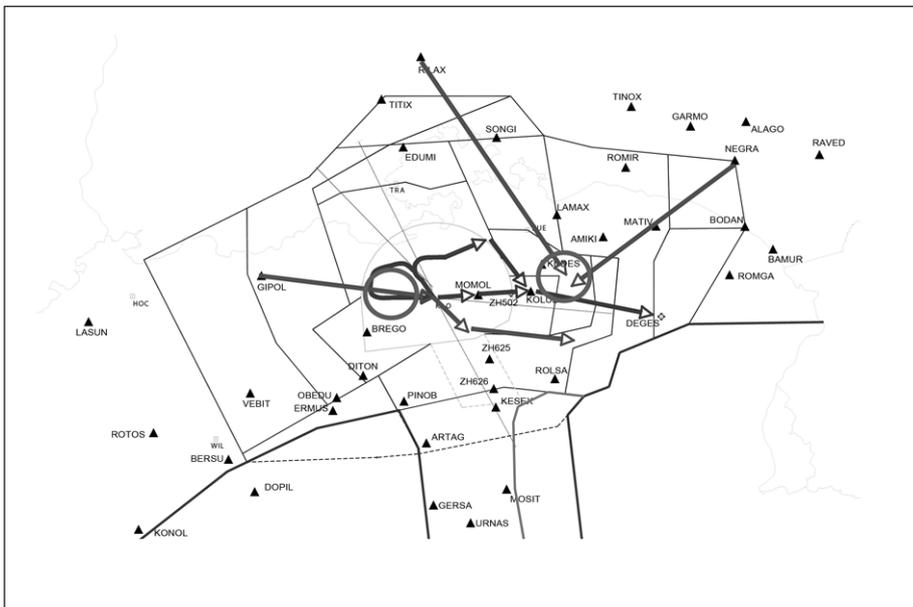
Komplexität wegen Deutscher Verordnung

Im Zusammenhang mit der Deutschen Durchführungsverordnung (DVO) treten verschiedene Schwierigkeiten auf. Erstens muss zweimal pro Tag das gesamte An- und Abflugkonzept gewechselt werden. Die Abwicklung des Verkehrs in der

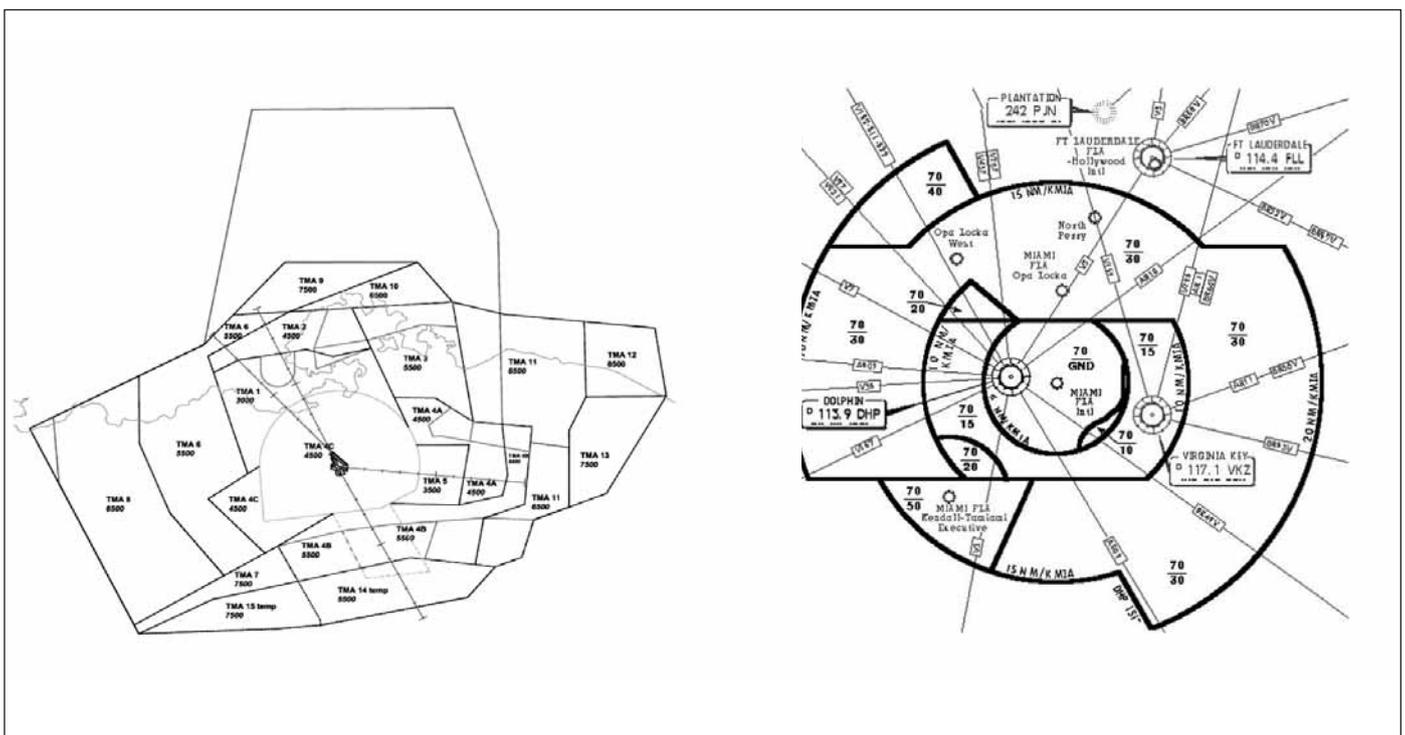
Phase der Umstellung ist deshalb schwieriger, weil sich die räumlichen Zuständigkeitsbereiche der Sektor-Arbeitsplätze ändern. Die Mischung zweier Konzepte macht viele Absprachen zwischen den Lotsen unumgänglich und führt wiederum zu einer erhöhten Arbeitslast. Zudem muss der Konzeptwechsel gezwungenermassen zu einem bestimmten Zeitpunkt stattfinden, wobei die Verkehrslast unberücksichtigt bleibt. Die Umstellungen könnten erheblich erleichtert werden, wenn eine bestimmte Zeitspanne dafür zur Verfügung stehen würde. So hätten die Lotsen die Möglichkeit, Zeiten mit geringerem Verkehrsaufkommen zu nutzen, um die An- und Abflugkonzepte ohne allzu grossen Koordinationsaufwand zu wechseln.

Zweitens kommen morgens und abends unterschiedliche Konzepte zum Einsatz. Ein Fluglotse, der über längere Zeit ausschliesslich Früh- oder Spätschicht arbeitet, ist mit dem jeweils anderen Konzept weniger vertraut. Das führt dazu, dass sich der Lotse aus Sicherheitsgründen diesem Umstand anpasst und gerade in einem komplexen Umfeld konservativer und dadurch vielleicht auch weniger effizient arbeitet. Vergleichen lässt sich das mit einem Piloten, der einen unbekannteren Flughafen anfliegt oder einen schwierigen Anflug durchführt. Auch er wird grössere Vorsicht walten lassen.

Drittens wird durch die Beschränkungen über deutschem Hoheitsgebiet die Entflechtung der An- und Abflugwege stark erschwert. Davon betroffen



Grafik 1: Eingekreist die Konfliktzonen zwischen den rechts- bzw. linksführenden Abflugrouten Richtung DEGES und den Anflugwegen zur Piste 28.



Grafik 2: Die Luftraumstrukturen von Zürich (links) und Miami, FL, USA (rechts) im Vergleich.

ist hauptsächlich das Abendkonzept, welches Starts von den Pisten 32 und 34 Richtung Norden sowie Landungen auf der Piste 28 vorsieht. Abflüge mit einer Rechtskurve nach Osten (DEGES) geraten auf Grund ihrer noch geringen Höhe im Steigflug mit den absinkenden Flugzeugen aus Norden und Osten (AMIKI / RILAX) in Konflikt. Weil letztere erst nach dem Überfliegen der deutsch-schweizerischen Staatsgrenze unter Flugfläche 120 sinken dürfen, wird das Einordnen der Anflüge unter die Abflüge zum Problem. Dieses Gefahrenpotenzial wurde durch die ausschliessliche Zuteilung der linksführenden Abflugroute entschärft, da der längere Flugweg sicherstellt, dass die Flugzeuge am Konfliktpunkt höher sind. Damit wurden jedoch neue Konflikte geschaffen, denn nun sind die von Westen anfliegenden Flugzeuge (GIPOL) gezwungen, den Abflugverkehr zweimal zu kreuzen, um in den linken Ge-

Erfolgreiche SATTA-Fachveranstaltung

Die im Oktober 2007 von Aerocontrol und SATTA (Swiss Air Traffic Control Technical Association) organisierte Fachveranstaltung zum Thema «BAZL, Organisation und Ausblick» weckte beim zahlreich erschienenen Publikum grosses Interesse. Neben dem Präsidenten von IFATCA, Marc Baumgartner, und Dirk Wendland, GdF, waren Vertreter der AEROPERS und Daniel Weder, der CEO von skyguide, anwesend. Leider waren die Antworten zu Ressourcen und vor allem zur ATSP Lizenzierung seitens BAZL unbefriedigend. Es steht wegen Personalmangels eine Verzögerung von rund vier Jahren im Raum. Die auf die Präsentation folgende Frage- und Antwortrunde machte ein globales Problem ersichtlich: Im Bereich Flugsicherungstechnik fehlt es beim Regulator sowie bei den ANSPs (Air Navigation Service Provider) an Experten!

Schon für den Fluglotsen ist es schwierig, sich der jeweiligen Gliederung stets bewusst zu sein; für den Sichtflugpiloten ist es beinahe unmöglich. Luftraumverletzungen durch Sichtpiloten sind nicht selten, zumal zwischen dem geschützten Luftraum Klasse C und dem ungeschützten Luftraum Klasse E keine laterale Puf-

raumbewirtschaftung. Faktisch fällt dadurch für die Anflugkontrolle Zürich rund ein Drittel des zur Verfügung stehenden Luftraums weg. Die Flugzeuge lassen sich nicht mehr dem Verkehrsfluss angepasst führen, und die Lotsen müssen sich an der Geografie der deutsch-schweizerischen Staatsgrenze orientieren – und das im Zeitalter der europäischen Integration! Für Abflüge in Richtung Norden über deutsches Staatsgebiet gilt sogar eine Minimalhöhe von Flugfläche 150. Um eine für die Flugsicherung Zürich sinnvolle Lösung zu erzielen, müsste gemäss Aerocontrol die Luftraumstruktur von Grund auf überarbeitet, vereinfacht und vor allem entpolitisiert werden. Die Nutzungspriorität muss dabei bei den An- und Abflügen am Flughafen Zürich liegen.

«Viele der Standard-Abflugrouten führen wieder zum Flughafen zurück und stehen so mit anderen An- oder Abflugrouten in Konflikt.»

genanflug der Piste 28 zu gelangen. Die Anpassung des Verfahrens brachte somit keine wirkliche Lösung, sondern lediglich eine Verschiebung der Konfliktzone (siehe Grafik 1). Geplant ist deshalb die Einführung von RNAV-Transitions auf die Piste 28, ähnlich wie sie zum Beispiel auf dem Flughafen München zu finden sind. Diese sollen den Verkehr von Osten und Westen her über Schaffhausen in einen rechten Gegenanflug führen, während der Abflugverkehr links wegdreht. Damit wird eine Entflechtung gewährleistet, was zu einer Vereinfachung des Konzepts beiträgt und die Effizienz im Bereich des anfliegenden Verkehrs erhöht.

Komplizierte Luftraumstruktur birgt zusätzliche Gefahren

Wenn es um die Gliederung des Zürcher Luftraums geht, wollen alle mitreden: Ob Sichtfluglobby, Fallschirmspringer, Kleinflugplätze oder Militär, jeder beansprucht ein möglichst grosses Stück davon für sich. Entstanden ist ein komplizierter Aufbau des Luftraums, der zudem je nach Tageszeit oder Betriebskonzept unterschiedlich strukturiert ist (vergleiche Grafik 2).

ferzone existiert. Das wiederum kann dazu führen, dass sich Verkehrs- und Sichtflugzeuge zu nahe kommen. Darüber hinaus sind in der Nähe des Flugplatzes mehrere Segelfluräume angelegt, die in aufwändiger Weise über- oder umfliegen werden müssen. Eine Fluglotsin beschreibt die Situation treffend: «Man hat versucht es allen ein bisschen Recht zu machen, dafür stimmt es jetzt für alle ein bisschen nicht.»

Ausserdem blockieren die Militärflugplätze Dübendorf und Emmen einen Teil des Luftraums für ihre Zwecke, was den Handlungsspielraum der Zürcher Lotsen weiter einschränkt. Will ein Fluglotse den militärischen Luftraum für seinen Verkehr nutzen, muss er zuerst bei den militärischen Flugsicherungsstellen telefonisch die Bewilligung dafür einholen. Das bringt einen zusätzlichen Aufwand mit sich. Bei hohem Verkehrsaufkommen ist es deshalb aus Zeitgründen gar nicht möglich, jedes einzelne Flugzeug zu koordinieren. Natürlich leidet darunter die Effizienz.

Zusätzlich erschwert die Minimalhöhe von Flugfläche 120 für anfliegende Flugzeuge über deutschem Staatsgebiet während DVO die Luft-

Der «gekröpte Nordanflug»

Beim «gekröpften Nordanflug» handelt es sich um ein ausschliesslich politisch motiviertes Verfahren, das sowohl die Sicherheit als auch die Effizienz am Flughafen Zürich empfindlich herabsetzt. Dieses Anflugkonzept soll nur während einer Stunde täglich und bei guten Wetterbedingungen geflogen werden. Das Hauptproblem für die Flugverkehrsleiter besteht darin, die neu entstehenden Konfliktpunkte und Gefahrenzonen sicher und routiniert zu beherrschen. Bedenkt man, dass eigentlich vier Instrumentenanflugssysteme zur Verfügung stehen, wird hier ein inakzeptables Sicherheits- und Fehlerrisiko in Kauf genommen. Sowohl Fluglotsen als auch Piloten sprechen sich deshalb gegen die Einführung des gekröpften Nordanflugs aus. Für Aerocontrol ist klar: «Das erträgliche Mass an verschiedenen und komplexen Verfahren ist bereits überschritten.» ■

Das A320-Training läuft auf Hochtouren

In einem ausgeklügelten, modularen System bietet Matthias Bosshard, der Chief Flight Instructor A320, für jede Team-Paarung einen passenden A320-Umschulungskurs an. Dabei stehen modernste Trainingsgeräte im Einsatz. Die Erfahrungen aus der Ausbildung der Lufthansa- und Germanwings-First-Officer kommen nun den SWISS-Piloten zugute.

*Text: Matthias Bosshard,
Chief Flight Instructor A320*

Die SWISS-Flotte wächst kontinuierlich, und damit ist unsere Firma in der glücklichen Lage, neue Arbeitsplätze für Piloten anzubieten. In einer Flotte, die bei der Swiss International Airlines nur aus Airbus-Typen besteht, kommt der Basis-Ausbildung auf der A320 besondere Bedeutung zu.

Die Veränderungen bei den Flugzeug-Herstellern einerseits, die Entwicklung neuer Anflugverfahren und das Umstellen auf elektronische Trainingshilfen andererseits wirken sich auch auf unser Training aus. Aus diesem Grund wurde im Laufe des vergangenen Sommers ein neuer Initial-Conversion-Course erstellt. Die Erfahrungen aus 54 Type-Ratings für Lufthansa und Germanwings während des vergangenen Winters sowie die Anforderungen für die bald beginnenden Kapitänsausbildungen flossen in die neuen Syllabi ein.

Ground-Course

Neben der rein technisch-fliegerischen Ausbildung wurde der Syllabus um etliche Themen erweitert, die dem neu eintretenden Piloten den Eintritt in unsere Firma erleichtern sollen. In der ersten Kurswoche treten nicht nur Referenten der Flottenführung, der Human-Ressources (Administrative Themen, Badges, Uniform), des Lizenzwesens (Aircrews, Blockhours, Revalidation-Process, Medical) und der Einsatzplanung auf. Auch Redner von Stafftravel und Aeropers-Verantwortliche sind anwesend. Neben einem Rundgang im Operation Center wird auch das SWISS-Gebäude an der Obstgartenstrasse in Kloten besucht und der Eintritt in die SWISS bei einem kleinen Apéro gefeiert.

Der Umgang mit elektronischen Manuals mittels CrewLink-Offline, der Auf-

bau von LIDO-charts sowie der Einsatz des Electronic Flight Bag (EFB) werden theoretisch vermittelt und praktisch geübt. Dafür stehen CBT-Programme, Klassenzimmer-Unterricht und Online-Trainingstools zur Verfügung.

Neue Requirements (JAR), Verfahren und Regeln wie RVSM, RNP, EGPWS, upset recovery und RNAV (GPS)-Approach wurden in die Grundausbildung integriert. Die Anzahl der im Simulator verbrachten Stunden hat sich dadurch leicht erhöht.

Simulator-Syllabi

Der über allem stehende Grundsatz lautet: das richtige Tool/Trainingsgerät am richtigen Ort für den richtigen Zweck. Damit meine ich den optimalen Einsatz von Classroom-Lektionen, Computer-Based-Training (CBT), Fix-Base-Simulator (FBS) und Full-Flight-Simulator (FFS). Es ist nicht sinnvoll, theoretische Basiskennnisse auf einem Level-D-Simulator zu üben oder wertvolle Simulator-Zeit mit Briefings zu verschwenden, nur weil bei jedem Start eine neue SID abgeflogen wird. Die neuen Syllabi sind modular aufgebaut

und berücksichtigen die Vorkenntnisse der Teilnehmer und die Zusammenstellung nach Dienstgrad (zwei S/O zusammen, zwei Upgrader zusammen oder Standard-Crew). Ab Sommer 2008 werden wir junge Copiloten ausbilden, die in der SAT den MPL-Lehrgang (Multicrew-Pilot-Licence) absolviert haben. Wenn sie die Ausbildungsphase «Intermediate» schon auf dem A320-Simulator geflogen sind oder vom MCC-A320 her kommen, steigen sie direkt in die Session 2 ein.

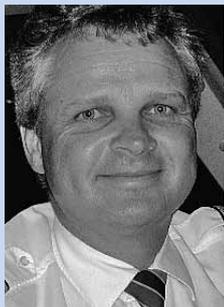
Die Initial-Upgrader werden inklusive Skill-test und der Vorbereitung des Flugtrainings total zehn Simulator-Sessions bestreiten. Das Augenmerk wird dabei auf typenspezifische technische Unterschiede und die eigentliche Führungsarbeit des Bordkommandanten gerichtet sein.

Phasen der Simulator-Ausbildung

Die Simulator-Ausbildung ist in drei Phasen eingeteilt. In der «Learning-Phase» wird das fliegerisch-technische Handling unter Anwendung korrekter Flight-Procedure und Wordings geübt. Es handelt sich hier um Skill-Training ohne LOFT-Charakter. Die Szenarien sind gewollt einfach gehalten (immer dieselbe Startpiste, dasselbe SID), damit nicht unnötige Zeit für Briefings verloren geht. Das Thema der strukturierten Briefings wird in einer späteren Lernphase und während der Streckeneinführung aufgenommen. In diesen Übungen wird auch vermehrt mit Repositionings gearbeitet. Damit können beispielsweise vier bis fünf Triebwerkerausfälle im Start hintereinander geübt, verfeinert und als trainierten Skill abgelegt werden, ohne dass dazwischen 20 Minuten Zeit für Approach-Briefing und Anflug verstreichen.



Beim IPT werden auf den zwei grossen Bildschirmen oberhalb des Panels die technischen Systeme mit einer «lebendigen Synoptic» in Echtzeit dargestellt.



Matthias Bosshard ist glücklich aufgehoben als Hahn im Korb in einem Frauenhaushalt mit Frau Maja und den Töchtern Tina, Flurina und Linda. Er wohnt in einem Bauernhaus oberhalb des Pfäffikersees. Nach der Mittelschule an der KZO Wetzikon, den Ausbildungen zum Hochbauzeichner und Bauführer trat er als Miliz-Pilot in die Militär-Helikopter-Fliegerei ein. Der Abschluss der SLS erfolgte im Oktober 1987. Nach vier Jahren Einsatz als Pil-F/E auf DC-10 flog er als F/O und AF/O auf der DC-9 und als SF/O auf der MD-11. Seit 1999 ist er Captain, Instruktor und Examiner auf dem Airbus 320, seit Frühling 2004 hat er die Funktion des CFI und stellvertretenden Flottenchefs. Daneben ist er seit mehreren Jahren als CRM-Trainer tätig. Seine Hobbys sind die Architektur, schön Wohnen und das Modellfliegen in allen Variationen.

In der «Consolidate-Phase» wird vieles aus den ersten Sessions zum ersten Mal wiederholt und in einem fliegerisch-operationellen Umfeld (LOFT) vertieft. Obwohl die zwei trainierenden Schüler grundsätzlich vorne auf den Pilotensitzen fliegen, gibt es auch Trainingsthemen, in denen der Instruktor die jeweils benötigte Funktion übernimmt (Training RTO, Low visibility operation).

Technisch komplexe Mehrfachfehler in einem möglichst realistischen Umfeld werden in der «Proficiency-Phase» trainiert. Weil hier vermehrt taktische Themen diskutiert, trainiert und reflektiert werden sollen, wird in der Standard-Crew operiert und somit wo nötig «Assist-pilots» aufgeboden. Der JAR-Skill-Test bildet den Abschluss des eigentlichen Type-Ratings.

Die Zeit, die für die Lizenz-Ausstellung benötigt wird, nutzen wir mit Theorie-Inputs zur Vorbereitung auf die Strecken-Operation. Es werden ein eintägiger Route-Ops-Kurs und die wichtigsten Schnittstellen im OPC besucht. Auf zweitägigen Observer-Rotationen wird zum ersten Mal Streckenluft geschnuppert, ohne schon Aufgaben übernehmen zu müssen. Auch die Simulator-Session zur Vorbereitung auf das Flugtraining und Letzteres selber fallen in diese Zeit.

Ersatz des Fix-Base-Simulators

Die SWISS hat mit ihrem integrierten Kurs jahrelang gute Erfahrungen gemacht. Die Schüler erhalten die ersten Informationen über ein technisches System – beispielsweise Hydraulik – am Computer-Schirm, indem sie ein CBT-Programm absolvieren. Möglichst an demselben Tag findet zu demselben Thema eine Fix-Base-Simulator-Session statt. Dabei wird das System im realen

Cockpit bedient. Nun befindet sich das Hydraulik-Panel nicht mehr auf dem Computer, sondern am Overhead-Panel. Die Kenntnisse aus dem CBT werden nun mit der realen Cockpit-Umwelt verbunden und die Systembedienung geübt. Die dritte Stufe ist dann die Bedienung des Systems während des Flugs im Full-Flight-Simulator. Das Konzept hat sich seit Jahren sehr bewährt. Es wurde speziell auch von den Lufthansa-Trainings-Verantwortlichen sehr positiv bewertet, da mit Hilfe eines erfahrenen Instructors so tiefe operationell-technische und praxisorientierte Kenntnisse erworben werden, wie es mit CBT alleine nicht möglich wäre.

Mit dem Einsatz des IPT (Integrated Procedure Trainer) als FBS-Ersatz gehen wir nun noch einen Schritt weiter. Mit dem IPT können alle bei uns fliegenden Airbus-Typen dargestellt und simuliert werden. Da der IPT vom Simulator-Hersteller CAE in Montreal hergestellt wird, ist die engstmögliche Kommunalität zu unseren Simulatoren respektive Flugzeugen gewährleistet. Grundsätzlich können auf dem IPT alle Systeme und Schalter bedient werden, die auch im FFS vorhanden sind. Einzig die Sidesticks sind nicht vorhanden, weshalb nur mit Autopilot geflogen werden kann.

Der grosse Vorteil des IPT liegt darin, dass auf den zwei grossen zusätzlichen Bildschirmen oberhalb des Panels die technischen Systeme anhand einer «lebendigen Synoptic» in Echtzeit dargestellt werden. Wird beispielsweise eine elektrische Speisung verändert, sind alle relevanten Schaltungen am Elektroschema ersichtlich. Somit verbessern wir die Verbindung des aus dem CBT erworbenen Wissens mit dem Cockpit-Layout zusätzlich. Wir nehmen allerdings in Kauf, dass die Systeme via Touchscreen anstelle richti-

ger Schalter zu bedienen sind. Die gemachten Erfahrungen im ersten Kurs sind ermutigend und belegen, dass die Entscheidung, den FBS zu ersetzen, richtig war. Der IPT wird übrigens auch im Recurrent-Training 2008 im Rahmen des Ops-Refresher-A340 eingesetzt, um die geforderten ATA-chapter aufzufrischen und zu vertiefen. Aus Kapazitätsgründen ist der Einsatz für alle Airbus-Typen in der jetzigen Phase hohen Trainingsvolumens auf der A320 leider noch nicht möglich.

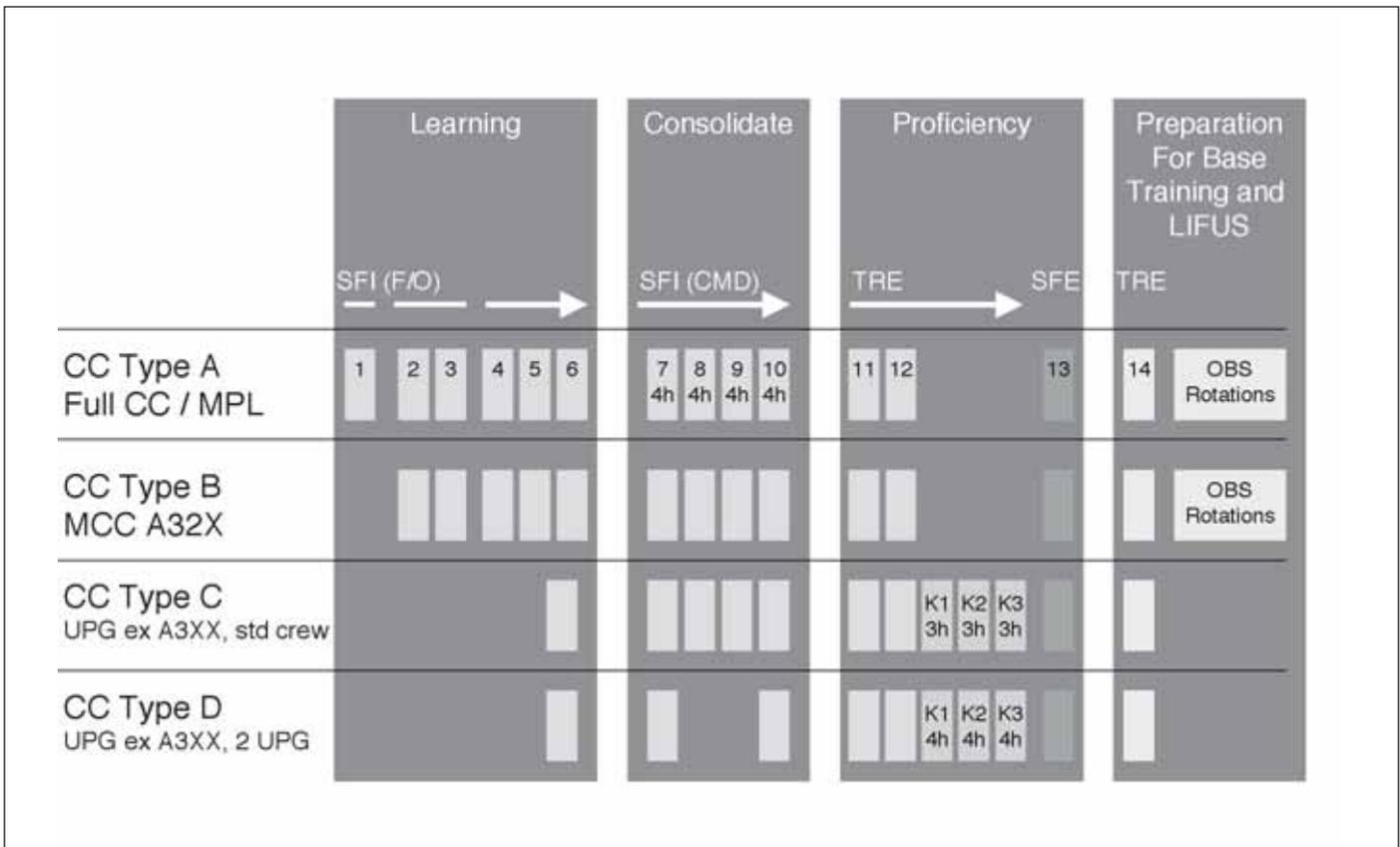
Initial-Upgrading

Schon Anfang Januar beginnen wir mit den ersten Initial-Upgradings innerhalb der SWISS. Der Ablauf des Upgradings soll einerseits die lange Verweilzeit als SF/O berücksichtigen als auch die grossen Erfahrungen im Cockpit-Interface Airbus. Wir haben versucht, einen Syllabus aufzustellen, der weder langweilen noch überfordern soll. Die ersten Erfahrungen haben wir diesen Herbst mit den Re-Upgradings der RHS-CMD gemacht, die teilweise auch wieder mehrere Jahre auf A330/340 geflogen sind. Der Ablauf sieht folgendermassen aus:

- Ankündigung des Upgradings via OC-Bulletin,
- Aufgebot für ein Upgrader-Gespräch mit dem Flottenchef,
- Vorbereiten des CMD-CRM anhand konkreter Aufträge,
- dreitägiger CMD-CRM Kurs,
- CCQ A330-320 mit integrierter Kapitänsausbildung,
- Streckeneinführung während fünf Rotationen,
- Finalcheck mit einem Vertreter der Flottenführung,
- Weiterbildung WB-CMD einige Monate nach dem Finalcheck (noch in Ausarbeitung),
- Captains-Dinner.

Die Wichtigkeit der LOFT-Sessions

Die LOFT-Sessions als Höhepunkt der Kapitänsausbildung haben bei der Swissair/SWISS eine lange Tradition. Sie sollen dazu dienen, in einem engen, vertrauensvollen Ausbildungsteam zwischen Upgrader und Fluglehrer eine Arbeitssystematik zu trainieren und zu festigen, die die erfolgreiche Bewältigung komplexer Mehrfachfehler in einem möglichst realistischen Szenario ermöglicht. Vielfach weiss der Fluglehrer zu Beginn der Zusammenarbeit mit dem Upgrader noch nicht, wie die LOFT-Session aussehen wird. In den der LOFT vorausgehenden Übungen 11



Die Vorbildung des Trainee-Teams und dessen Zusammenstellung bestimmen den Kurs-Syllabus der modularen A320-Ausbildung.

und 12 findet der TRE heraus, was der Upgrader noch benötigt, um selbstbewusst und sicher führen und agieren zu können. Das können anspruchsvolle fliegerische Themen sein, das Analysieren komplexer Fehler, der Umgang mit Zeitdruck oder auch nur der Umgang mit Ablenkung während der Problembehandlung. Die Drucksteuerung durch die Fluglehrer hat das Ziel, den Upgrader zu fordern, aber nicht zu überfordern, damit sich der zukünftige Kapitän auch in Phasen erhöhter Belastung kennen lernt. Alle TRE haben zu diesem Thema einen ein-tägigen Fluglehrer-Refresher besucht.

Die Instruktoren und Examiner als Schlüssel zum Erfolg

Das momentane Wachstum bringt auf der einen Seite Karriereperspektiven, Neuanstellungen, CCQs und neue Destinationen, auf der anderen Seite aber auch eine Instruktoren-Verschiebung. Routinierte, breit respektierte Instruktoren, die unsere Trainingskultur der letzten Jahre geprägt haben, werden in den nächsten Jahren pensioniert. Auf der A320 wird mir innerhalb nur eines Jahres das gesamte AF/O-Korps mit seinen Erfahrungen im FBS, IPT, Sim-Sessions, auf Erst-Rotationen und im Ops-Re-fresher auf die A330 oder sogar A340 «weggeschult». Dies ermöglicht auf der anderen Seite

interessante Instruktoren-Jobs für die Neu- oder Wiederangestellten. Ich bitte alle, die gerne unsere Trainingskultur weiterbringen und mitprägen möchten, sich bei einer der kommenden Instruktoren-Ausschreibungen zu bewerben.

von hohem Berufsstolz und motiviertem Engagement der frisch eingetretenen Kollegen in der Weiterausbildung.

Schlusswort

Vor zirka einem Jahr hat unser CEO Christoph Franz anlässlich einer

**«Über allem steht der Grundsatz:
Das richtige Tool/Trainingsgerät am richtigen
Ort für den richtigen Zweck.»**

Mitarbeit aller Piloten während der Strecken-Einführung

Der Einsatz von Line-Captains und Line-F/Os in der Ausbildung neu eingestellter Copiloten hat sich seit Jahren bewährt und wird auch so weitergeführt. Aufgrund einer Änderung der JAR-Vorschriften dürfen wir das jedoch erst nach der Absolvierung eines Line-Checks tun. Somit wird in der Mitte der Strecken-Ausbildung ein Line-Check geplant, an dem der Trainee zeigt, dass er selbstständig im Zweimann-Cockpit mit Unterstützung eines Line-Captains arbeiten und seine Erfahrungen in der Streckenoperation vertiefen kann. Die Phasenziele und Themenkataloge sind im Line-Intro-Guide definiert. Die von Line-Captains geschriebenen Qualifikationen zeugen

Mitarbeiterinformation gesagt: «Das Wachstum müssen wir erst einmal verkraften.» An diese Worte denke ich oft. Unser Trainingssystem läuft auf allen drei Airbus-Flotten mit TOGA-Thrust. Die Planer der SWISS und SAT, die Instruktoren wie auch die assistierenden Piloten in den verschiedenen Phasen der Ausbildung sind gefordert. Logischerweise hat dieses Trainingsvolumen auch Auswirkungen auf eure Bidding-Möglichkeiten und die Einsatzstabilität. Nur gemeinsam gelingt es uns, einerseits die hohe Ausbildungskadenz und andererseits die geforderte Qualität aufrechterhalten zu können. Für euren ganz persönlichen Einsatz bedanke ich mich herzlich. ■

Von FANS zu Free Flight

Wenn die Piloten den Flugweg und die -höhe weitgehend selber bestimmen können, spricht man von Free Flight, einem technologischen Quantensprung mit grossen ökologischen und ökonomischen Vorteilen. Die Verkehrsteilnehmer koordinieren dabei auch allfällige Ausweichmanöver autonom. So verlockend das tönen mag, so beschwerlich wird der Weg aus dem heutigen, stark regulierten System.

*Text: Peter Kronenberg,
SF/O A330/340*

FANS ist ein globales Konzept, das nicht mehr auf Radarüberwachung beruht: Die Navigation erfolgt anhand der GPS-Position, die Überwachung durch ADS und die Kommunikation via ACARS. Somit sind wir nicht mehr auf Funkfeuer, Radarantennen und Luftverkehrs-Radiostationen angewiesen. Hierbei wird aber vorausgesetzt, dass die RNP-Limiten durch sehr genaue Satellitennavigation und zuverlässige Bordcomputer eingehalten werden. Position und weitere Angaben sollen jederzeit an die Luftraumüberwachung übermittelt werden können. Zudem sollen allfällige Flugfreigaben durch CPDLC möglich sein. All dies ist nur durch Satelliten möglich geworden! Was aber an FANS nach wie vor konventionell ist, sind die vorgegebenen Routen und die lateralen, beziehungsweise vertikalen Abstände bei der Stafelung der Flugzeuge.

Die Free-Flight-Idee (siehe Kasten) macht hier nun einen Quantensprung: Die Piloten sind in der Entscheidung über die Route frei und können ihre Flughöhe selber wählen. Sollten sich zwei Luftverkehrsteilnehmer auf Kollisionskurs befinden, werden der eine oder beide aufgefordert, minimale Abweichungen vom Kurs, von der Höhe oder sogar von der Geschwindigkeit vorzunehmen, um in sicherer Distanz aneinander vorbei zu fliegen. Diese Konfliktlösung wird autonom unter den Luftfahrzeugen abgesprochen, die Piloten werden darüber informiert, und der Autopilot folgt diesen zeitgerechten Korrekturen.

Ein futuristisches Konzept

Die Non-profit-Firma RTCA ist ein internationaler «Think-Tank», bestehend aus Aviatik-Spezialisten und -Organisationen, die sich mit allen Aspekten der CNS/ATM-Thematik befassen. Sie

hat sich schon vor über zehn Jahren Gedanken gemacht, wie unsere Luftraumstrukturen in der Zukunft aussehen müssen, um dem fast linearen Wachstum der Fliegerei gerecht zu werden. Da immer mehr Menschen per Flugzeug reisen wollen, nehmen auch in Zukunft mehr Luftfahrzeuge am Luftverkehr teil: seien es Grossraumflugzeuge, Business-Jets, Helikopter, ja sogar Drohnen – von den militärischen Flugbewegungen ganz zu schweigen.

Mit den heutigen Luftraumstrukturen stossen wir immer wieder an Grenzen: Es gibt zu viele FIRs mit divergierenden Vorschriften, unterschiedliche Computersysteme und Software, restriktive Luftstrassen, zu grosse Abstände für hintereinander fliegende Flugzeuge, eine limitierte Anzahl Flugzeuge pro überwachenden Controller, Verspätungen durch regelmässige Slot-Vergabe und so weiter.

Die RTCA hat dazu detaillierte Überlegungen angestellt und Konzepte erarbeitet, die wegweisend sind, um den globalen Luftraum besser zu nutzen.

Ihr am meisten Erfolg versprechendes Konzept ist Free Flight.

Positive Aspekte überwiegen

Verschiedenste Studien, Simulationen und auch schon praktische Tests, unter anderem über dem Mittelmeer, kamen zum Schluss, dass Free Flight in der Tat wesentliche positive Aspekte mit sich bringt:

- **Ökonomie:** Dank direkteren Routen und frei wählbarer Flughöhe kann ein sparsamerer und schnellerer Flugweg geflogen werden.
- **Verkehrsaufkommen:** Dank präziser bestimmten Flugzeugpositionen, die anstatt vom Radar abgetastet mittels GPS errechnet sind, ist eine kleinere Separation möglich.
- **Sicherheit:** In Simulationen und Live-Versuchen wurde bestätigt, dass dezentrale, flugzeugseitige Separations-Algorithmen eine bessere und schnellere Trennung erreichen, als dies die ATC in vergleichbarer Weise liefern könnte. Die Flugsicherheit erhöht sich zudem auch, weil die üblichen Missverständnisse am Funk nicht mehr zu erwarten sind.
- **Kosten:** Zwar müssen im Cockpit und bei der ATC Instrumente und Ausrüstung angepasst werden. Rechnet man allerdings hoch, welche Kosten mit der Stilllegung von Funkfeuern und zivilen Radarstationen eingespart werden können, verbleibt eine positive Bilanz zugunsten Free Flight. Zudem ergeben sich positive Effekte, weil bei weniger Verspätungen auch deren Folgekosten sinken werden.

Spezielle Abkürzungen

ADS-B	Automatic Dependent Surveillance Broadcast
ASAS	Airborne Separation Assurance System
ATC	Air Traffic Centre
ATSP	Air Traffic Service Providers
CDTI	Cockpit Display of Traffic Information
CNS/ATM	Communications, Navigation, Surveillance, and Air Traffic Management
CPDLC	Controller Pilot Data Link Communications
FANS	Future Air Navigation System
GNSS	Global Navigation Satellite System
GPS	Global Positioning System
NLR	Dutch National Aerospace Laboratory
TCAS	Traffic and Collision Avoidance System
TIS-B	Traffic Information System-Broadcast
RNAV	Area Navigation
RNP	Required Navigation Performance
RTCA	Radio Technical Commission for Aeronautics
RVSM	Reduced Vertical Separation Minima
SESAR	Single European Sky ATM Research



Peter Kronenberg (43) fliegt bei der SWISS als SF/O auf Airbus 330 und 340. Nach seiner Schul- und IT-Ausbildung in Luzern war er Systemprogrammierer auf IBM-Mainframes, zuletzt während zweier Jahre in New York. Mit dem dort nebenberuflich erworbenen Diplom in System Programming der Universität New York (NYU) führte sein Weg 1989 wieder in die Schweiz an die schweizerische Luftverkehrsschule SLS. Nach dem Swissair-Grounding erwarb er neben dem Fliegen das eidgenössische Diplom als Techniker Pilot HF. Die Diplomarbeit behandelte das futuristische Konzept Free Flight. Peter lebt mit Mirja und ihren drei Kindern in Meggen.

Kleine Modernisierungsschritte der ATC

Unsere heutigen Luftverkehrüberwachungs-Zentren sind sich der zukünftigen Verkehrs-Mehrbelastung bewusst. Unbewegliche, staatliche ATC-Betriebe sind aber nicht nur für eine zü-



Bild 1: Der ständig wachsende Luftverkehr führt zu engen Verhältnissen am Himmel.

gige Modernisierung hinderlich. Deren unterschiedliche Vorstellungen über die Zukunftsgestaltung blockieren einen schnellen Fortschritt für ein modernes Luftverkehrs-Management geradezu. Zudem geht die Entwicklung weltweit in verschiedene Richtungen voran: Australien hat den ganzen Kontinent wegen mangelnder Radar-Abdeckung schon mit ADS-B-Empfängern ausgerüstet, Europa hat die Mode-S-Transponder-Pflicht vorangetrieben, und in den USA setzt man seit längerem auf neuzeitliche RNAV/ GPS-Anflugverfahren. Wenigstens wird seit zehn Jahren überall die Einführung von

RVSM vorangetrieben, womit mehr Flugflächen im oberen Luftraum zur Verfügung stehen.

Die FAA und Eurocontrol haben eine Vielzahl von Projekten lanciert, um das Verkehrswachstum in den Griff zu bekommen. NextGen heisst zum Beispiel die auf ADS-B basierende ATC-Restrukturierung für das nächste Jahrzehnt in den USA. Das bisher ambitionierteste europäische Projekt, das eine Harmonisierung der unterschiedlichen ATC-Firmen anstrebt und dabei die Kosten bis ins Jahr 2020 halbieren und das doppelte Verkehrsvolumen erlauben soll, heisst SESAR. Hierbei wird aber noch immer an starren Luftstrassen und fixen Flugflächen festgehalten. Kurz: eine Effizienzsteigerung durch Vereinheitlichung der europäischen Luftüberwachung. Aber was ist, wenn auch dieser neue Freiraum ein paar Jahre später ausgeschöpft sein wird?

Free Flight in der Praxis

Im Reiseflug wird Free Flight theoretisch ein VFR-ähnliches freies Fliegen erlauben. Mit der Flugplanungs-Software Skytrack konnte schon aufgezeigt werden, dass man durchschnittlich über zehn Prozent Treibstoff einsparen könnte, müsste man sich nicht an die definierten Luftstrassen halten.

Durch die Möglichkeit, jederzeit die optimale Flughöhe wählen zu können, wird zum Beispiel ein gradueller Cruise-climb – wie einst bei der Concorde – Tatsache. Festgelegte Flugflächen bräuchte es nicht mehr, was auch die Erschwernis des Wechsels von Fuss- und Meter-Flugflächen eliminierte. Windangaben von anderen Flugzeugen in Echtzeit und Informationen von Bodenstellen (zum Beispiel aktualisierte Turbulenz-Vorhersagen) könnten eine Änderung der Flughöhe oder auch des -wegs wünschenswert

machen. Diesbezügliche Anpassungen wären eine Sache von Sekunden. Sollten unterwegs militärische Fluggebiete zum Durchflug unerwartet geschlossen oder frühzeitig wieder geöffnet werden, würde sofort ein neuer optimaler Flugweg vorgeschlagen und ausgewählt. Sich auftürmenden Gewitterwolken könnten wir ebenfalls selbstständig ausweichen.

Und all dies, ohne einen Funkspruch absetzen und eine entsprechende Be-willigung abwarten zu müssen!

Konflikterkennung und -vermeidung

Die Kollisionsvermeidung unter den Luftverkehrsteilnehmern wird in einem dermassen liberalisierten System anspruchsvoller. Die Cockpits müssen dazu mit CDTI und ASAS ausgerüstet werden. Das CDTI ist ein erweiterter Navigationsbildschirm, der auch die umliegende Verkehrslage anzeigt. Zudem werden durch ASAS Konflikte und koordinierte Ausweichmanöver ähnlich wie bei TCAS präsentiert. ASAS ist das Herzstück, das anhand der gesendeten Positionen und weiteren Daten der anderen Flugzeuge kontinuierlich mögliche Konflikte ausmacht. Sollten sich zwei Flugzeuge kritisch nähern, würde dies den Piloten lange vorher präsentiert und sogleich eine Lösung vorgeschlagen, die so abgeflogen werden kann (Bild 2).

Auch Simulationen der holländischen NLR haben in ausgewählten Szenarien

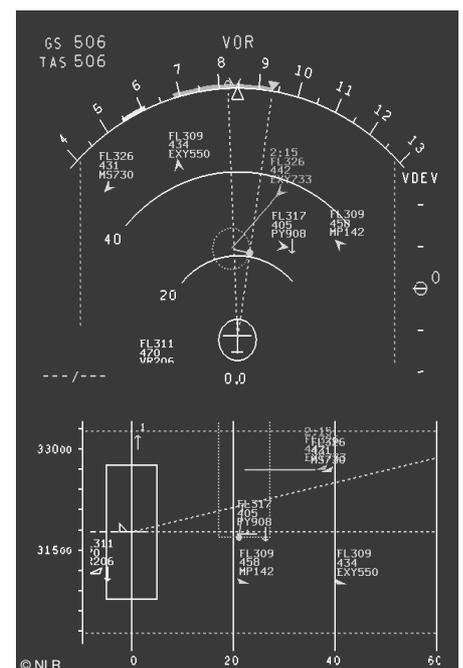


Bild 2: Flug EXY733 ist auf Konfliktkurs und wird auf dem CDTI rot dargestellt, das vorgeschlagene Ausweichmanöver violett.

gezeigt, dass die ASAS-Software sehr rasch sichere Lösungen generiert. Ein Versuch bestand beispielsweise darin, acht Flugzeugen aus unterschiedlichen Richtungen, zur selben Zeit und auf derselben Höhe denselben Punkt überfliegen zu lassen (Bild 3). Innert Kürze staffelten sich die Flugzeuge aber so, dass die erforderlichen Abstände immer eingehalten wurden – und dies ohne grössere Kursabweichungen oder sogar Holdings! Auch in einem virtuellen, scheinbar überfüllten Luftraum mit mehreren dutzend Flugzeugen ergibt sich zwar andauernd irgendwo ein Konfliktpotenzial. Nur selten aber mussten vereinzelte simulierte Flugzeuge eine grosse Korrektur einleiten.

Für absolute Notsituationen ist weiterhin das TCAS vorgesehen. Ein derart abruptes Ausweichmanöver wäre aber nur dann erdenklich, wenn der «gegnerische» Verkehrsteilnehmer die frühzeitigen Ausweichanordnungen verpasst hat oder sie schlicht nicht ausführt. Selbstverständlich genießt ein Flugzeug in Not immer das Vortrittsrecht.

Die bodenseitige Überwachung erfolgt bei Free Flight nur noch passiv. Bei einem möglichen Konflikt und in einem Notfall kann die ATC aber immer noch aktiv intervenieren. Ansonsten obliegt ihr hauptsächlich die Überwachung der grossräumigen Situation

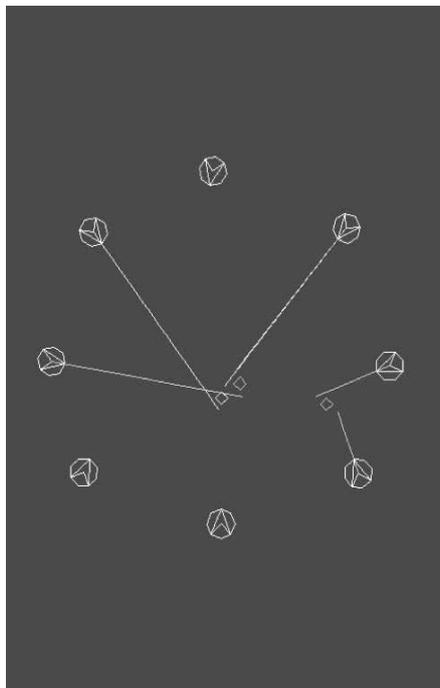


Bild 3: ASAS-Simulation von Konflikten.

und das Management des Luftraums und der TMAs. So nähme sie zum Beispiel mittels Slot-Vergabe Einfluss, wenn ein Flughafen in Spitzenzeiten seine Landekapazität erreicht oder wenn ein Flugplatz wegen einer überraschenden Wetterentwicklung geschlossen werden müsste.

Sollte es flugzeugseitig zu Ausfällen kommen, dienen Primär- und/oder Sekundärradar als Ersatz. Die anderen Verkehrsteilnehmer würden mittels TIS-B informiert und deren CDTI so aufdatiert.

Wo liegen die Probleme?

Die Bedenken liegen also kaum bei der Frage nach dem technisch Machbaren, sondern eher bei der Umrüstung der Flugzeuge, dem Luftraum und den Bodenstellen. Will man Free Flight eines Tages einführen, bräuchten alle Verkehrsteilnehmer zuerst folgende Instrumentierung: GNSS-Empfänger, ADS-B, Cockpit-Systeme wie CDTI mit ASAS sowie ein angepasstes FMS, welches die vom Boden gesendeten Daten wie zum Beispiel Reroutings nach Bestätigung verarbeiten kann. Die entsprechenden Kosten wären jedoch gerechtfertigt, denn durch die verschiedenen operationellen Ersparnisse würden diese in kurzer Zeit wieder wettgemacht.

Auch Free Flight müsste wohl in Etappen und dabei nur in den oberen Lufträumen eingeführt werden: zuerst in schwach beflogenen regionalen Gegenden (zum Beispiel über der Arktis), danach in Gebieten mit einer mangel-

haften ATC wie in Afrika. Zuletzt wäre der obere Luftraum aller anderen Länder an der Reihe, sofern sie dafür rechtzeitig bereit sind ...

Dies wiederum zeigt, wo ein anderes Problem auftauchen wird: in den Übergangszonen von Free Flight in die konventionell überwachten Lufträume (vertikal und lateral). Dies gelöst, könnte man sich danach Gedanken über eine weitere Entwicklung machen: Dank Free Flight könnte es in Zukunft dynamische SIDs, STARs und automatische Vektoren auf den GPS-Anflug geben. Dabei könnten sich aber die flugverkehrs-technischen Flaschenhalse von der Enroute-Phase in Richtung Flughäfen verschieben – eine unangenehme Vorstellung.

Bei der Flugsicherheit sind aber die Anforderungen weiterhin hoch. Hier liegt ein Problem in der technologischen Umwälzung: ATSPs vertrauen ihren eigenen Fähigkeiten mehr als denen des ASAS. Dazu kommt, dass Free Flight eine Veränderung in der ATC-Branche bewirken würde: Kontrollzentren würden verkleinert oder umgestaltet. Auch deshalb erhält Free Flight von den gut organisierten ATC-Gewerkschaften keine spezielle Sympathie. Zudem möchten einige Länder und ihre militärischen Streitkräfte ihren Luftraum unter keinen Umständen von einem ausländischen ATSP kontrollieren lassen.

Free Flight ist eine Revolution

Bisher wurden Evolutionsschritte im Luftsicherungsbereich eher von der ATC als von Airlines oder Flugzeugherstellern initiiert. Um Free Flight zum Durchbruch zu verhelfen, müsste die Einführung global vorangetrieben werden. Dies würde zu einem einzigen Standard führen, könnte koordiniert in verschiedenen Phasen ablaufen – um nicht nur die Sicherheit zu garantieren, sondern auch die diversen Berührungspunkte abzubauen.

Volkswirtschaftlich gesehen hätte Free Flight jedoch wesentliche Vorteile: geringere Emissionen von Fluglärm und Luftverschmutzung, weniger Leerlauf dank einer kleineren Anzahl Slots und Warteschlangen und weiteres Wachstumspotenzial für den Luftverkehr. Je schneller Free Flight eingeführt würde, desto mehr Geld und Ressourcen könnten eingespart werden.

Man darf gespannt sein, wann Free Flight dereinst den Durchbruch schafft...

Free Flight als Definition von RTCA

A safe and efficient flight operating capability under instrument flight rules (IFR) in which the operators have the freedom to select their path and speed in real time. Air traffic restrictions are only imposed to ensure separation, to preclude exceeding airport capacity, to prevent unauthorized flight through special use airspace, and to ensure safety of flight. Restrictions are limited in extent and duration to correct the identified problem. Any activity, which removes restrictions, represents a move towards free flight.

Quellen und weiterführende Links

www.rtca.org
www.eurocontrol.int
www.sesar-consortium.aero
www2.nlr.nl/public/hosted-sites/freeflight/
www.vengi.demon.co.uk/
 Marek Bekier, skyguide

Single European Sky auf Kurs

Mit grossem Aufwand wurde das EU-Programm SESAR mit dem Ziel aufgelegt, die neue Generation des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems zu entwickeln, um mehr Kapazität für den wachsenden Luftverkehr zu schaffen. Unter Mitsprache aller Beteiligten des Luftverkehrs geht dieses monumentale Projekt schrittweise der Realisierung entgegen.

Text: Olaf Dlugi, Chairman of the Executive Committee des SESAR-Projekts

Der Luftverkehr trägt heute mit 220 Milliarden Euro zum europäischen Sozialprodukt bei und beschäftigt 3,1 Millionen Erwerbstätige. Nach Vorhersagen wird sich das Luftverkehrsaufkommen in Europa bis 2020 wenigstens verdoppeln, wenn nicht gar verdreifachen. Infrastrukturelle Engpässe im Luftverkehr lassen sich mit den gegenwärtigen Flugverkehrs-Managementssystemen, die auf 20 oder mehr Jahre alten Technologien und

ebenso veralteten Organisationsstrukturen beruhen, nicht vermeiden.

Mit dem Single European Sky (SES), als Initiative der Europäischen Kommission, wird in Europa ein einheitlicher Luftraum angestrebt. SESAR (Single European Sky ATM Research) ist das EU-Projekt zur Modernisierung des Flugverkehrsmanagements (ATM) für den SES. Ziel ist es, «der Europäischen Gemeinschaft eine leistungsfähige Flugsicherungsinfrastruktur für das Jahr 2020 und danach zu geben, die eine sichere, energieeffiziente und umweltschonende Entwicklung des Luftverkehrs ermöglicht».



Auf Bestreben des damaligen Aeropers-Präsidenten mussten 1996 die Piloten der Swissair im Alter von 55 Jahren in den Ruhestand treten. Ruhestand mit 55 war für **Olaf Dlugi** kein Thema. Aus diesem Grunde tauschte er den Sitz im B-747-Cockpit mit dem des CEO/President einer Regionalfluggesellschaft in Deutschland. Unter seiner Führung wurde Augsburg Airways nicht nur der erste Franchisenehmer der Lufthansa, sondern die Entwicklung des Regional-Konzepts des deutschen Carriers wurde massgeblich durch Augsburg Airways mitbestimmt.

Während der sechseinhalbjährigen Tätigkeit war Dlugi Mitglied des Boards der ERA (European Regions Airline Association) und unterstützte deren Tätigkeit in vielen Bereichen. Nach der Beendigung seiner Management-Karriere musste Dlugi auch aus dem Board der ERA ausscheiden (Mitglieder müssen Airline President sein) und er kehrte in die Schweiz zurück.

In der darauf folgenden Tätigkeit als Berater (Aviation) führte er auch immer wieder Aufträge für die ERA aus. Darunter ist die Strategie-Studie «Discrimination against Air Transport – unjustified and unjust» (<http://www.eraa.org/news/publications.php#discrimination>), und er ist der Co-Autor von «A Vision for European Air Transport».

Als Vertreter der ERA war Dlugi bereits seit den Anfängen der Vertragsverhandlungen im Airspace-User-Team des EU-Projekts Sesame, das dann später aus urheberrechtlichen Gründen in SESAR umgetauft wurde. Der ERA wurde später ein Sitz im Executive Committee zugesprochen, der durch Dlugi besetzt wurde. Er wurde nach der Vertragsunterzeichnung einstimmig zu dessen Chairman gewählt, zweifellos die interessanteste und anspruchsvollste Aufgabe in seiner beruflichen Laufbahn. Im September dieses Jahres wurde er nach einer Statutenänderung wieder in das ERA-Board aufgenommen.

Langfristige Planung, grosser Aufwand

Der Masterplan, der in der zweijährigen «Definition Phase» vom SESAR-Konsortium unter Einbezug von Eurocontrol entwickelt wird, bildet den Abschluss des ersten Abschnitts des SESAR-Projekts. Er wird im Frühjahr 2008 als von der europäischen Luftfahrtindustrie gesamthaft entwickeltes Dokument abgeliefert. Finanziert wird dieser erste Abschnitt mit einem Volumen von 60 Millionen Euro je hälftig von der Europäischen Kommission und Eurocontrol. In der darauf folgenden Entwicklungsphase, die bis ins Jahr 2013 dauert, werden die Ergebnisse der ersten Phase verifiziert und durch gezielte Forschung und Entwicklung gefestigt. In dieser Phase, der so genannten «Development Phase», ist ein jährliches Budget von 300 Millionen Euro vorgesehen. Je 100 Millionen werden von der European Commission, Eurocontrol und der Industrie beigesteuert. Das Management dieser Phase ist die Aufgabe des Joint Undertakings (JU), dessen Executive Director bereits am 12. Oktober dieses Jahres ernannt wurde. Die sich daran anschliessende «Implementation Phase» dauert bis 2020, in dieser wird das System der Zukunft, sowohl am Boden bei der Flugsicherung wie in der Luft im Flugzeug, schrittweise eingeführt.

In kleinen Schritten zum Masterplan

Die SESAR-Definitionsphase, in der wir uns im Augenblick befinden, ist in sechs Abschnitte gegliedert, deren Ergebnisse jeweils durch einen Projektbericht (Deliverable) beschrieben werden. Die ersten drei Deliverables wurden bereits abgenommen: Zuerst stand die Frage nach dem Status quo, also die Analyse des heutigen Air Traffic Managements (ATM), im Vordergrund. Als zweites wurden die erforderlichen Leistungsmerkmale definiert. Das Herzstück des Deliverable Nummer drei ist das CONOPS, das «Concept of Operation», das das ATM-System der Zukunft bereits im Detail beschreibt. Die Arbeiten am nächsten Teilabschnitt, der «Analyse der Einführungsschritte», sind bereits zum wesentlichen Teil abgeschlossen. In den letzten Wochen wurden auch die ersten Schritte für die Produktion des Deliverable Nummer fünf «der Masterplan» und Nummer sechs «die Beschreibung der Arbeitspakete für die Jahre 2008 bis 2013» eingeleitet.

Gegliedert ist die Arbeit der Definitionsphase in 20 so genannte «Work Packages» mit 64 einzelnen Arbeitspaketen. Der Gesamtaufwand beträgt 24 Monate Vollzeitbeschäftigung für zirka 200 Mitarbeiter, wobei effektiv fast 600 Spezialisten in Teilzeit beschäftigt wer-

Industry» ist Airbus als Flugzeughersteller ebenso vertreten wie die Hersteller von Boden- und Luftsystemen. Research Center, Verbände der Fluglotsen und Piloten, Gewerkschaften, das Militär und nichteuropäische Hersteller (wie Boeing, Rockwell Collins

sich bis ins Jahr 2020 mehr als verdoppeln. Die Kapazitätsgrenze selbst unter Einbezug von kurzfristigen Systemverbesserungen am europäischen Himmel ist etwa im Jahr 2015 erreicht. Das heisst, dass der Anstieg von Verspätungen und damit erhöhte Kosten für die Nutzer des Luftraumes sowie erhöhte Umweltbelastungen vorprogrammiert sind. Dazu kommen die Kosten der Fragmentierung, die von der PRC (Performance Review Commission) heute auf jährlich zwei Milliarden Euro beziffert werden, die durch die Fluggesellschaften zu tragen sind. In der Wertschöpfungskette sind die Fluggesellschaften den Einflüssen und damit den Schwankungen des Marktes am deutlichsten ausgesetzt. Die begrenzte freie Kapazität der grossen Flughäfen – besonders der Hub-Airports – erlegt dem Wachstum des Luftverkehrs die grösste Beschränkung auf.

«Das Luftverkehrsaufkommen in Europa wird sich bis 2020 wenigstens verdoppeln.»

den – eine enorme Koordinierungsaufgabe für das Projektmanagement. Der resultierende Masterplan beschreibt das zukünftige ATM-System mit seinen Leistungen, Kosten, Vorteilen, Risiken und den dafür notwendigen Investitionen.

Breite Abstützung in der Industrie

Das SESAR-Konsortium wurde für die Projektarbeit der «Definition Phase» in einer Ausschreibung der EU ausgewählt. Erstmals in der Geschichte der europäischen Luftfahrt ist es gelungen, die verschiedenen Interessengruppen der Luftfahrtindustrie vertraglich für eine solche Aufgabe zu gewinnen. Nach einer eineinhalbjährigen Vorbereitungsphase unterschrieben alle Vollmitglieder denselben Vertrag; eine einzigartige Leistung aller Beteiligten. Zu den Vollmitgliedern zählen staatliche Betriebe ebenso wie private Unternehmen und Interessengemeinschaften. Eine in der Welt bis anhin einmalige vertragliche Konstruktion, welche die notwendige Partnerschaft für den Betrieb des zukünftigen ATM-Systems bereits in dieser Phase untermauert. Das SESAR-Konsortium besteht aus mehr als 50 Voll- und assoziierten Mitgliedern sowie Eurocontrol. Die Gruppe der «Airspace User» umfasst sowohl führende Fluggesellschaften als auch Verbände wie AEA (Association European Airlines), EBAA (European Business Aviation Association), ERA (European Regions Airline Association), IAOPA (International Council of Aircraft Owner and Pilot Association) und IATA (International Air Transport Association). Die Gesamtinteressen des Privatfliegers bis hin zu denen der Airline werden abgebildet. In der Gruppe der «Airports» findet man Flughäfen aus den wichtigsten Staaten Europas. Die neun grössten Flugsicherungsgesellschaften vertreten die Interessen der «Air Navigation Service Provider». In der Gruppe der «Supply

und andere) finden sich in der Gruppe der «Project Associates».

Ein Projekt dieser Grössenordnung erfordert eine straffe Projektorganisation für die sehr aufwändige Koordination der voneinander abhängigen Teilaufgaben. Das «Project Directorate» ist dafür zuständig. Die Gesamtverantwortung trägt das zehnköpfige «Exe-

cutive Committee» bestehend aus vier Vertretern der «Airspace User», drei ANSP-Vertretern, zwei Airport-Vertretern und einem der Supply Industry. Das Militär stellt ein Mitglied ohne Stimmrecht.

Rahmenbedingungen der europäischen Luftfahrt

Das Wachstum des Luftverkehrs muss tragfähig sein. Das europäische Flugsicherungssystem der Zukunft muss nicht nur sicher sein, sondern es muss die heute bestehende Fragmentierung überwinden; sowohl die der technischen Systeme wie auch die betriebliche, organisatorische. Eine Vereinfachung und Vereinheitlichung von Vorschriften und Gesetzen sowie die klare Strukturierung der Verantwortlichkeiten sowohl auf politischer als auch auf fachlicher Ebene sind unerlässliche Notwendigkeiten, um das ATM-System der Zukunft zu entwickeln und auch zu operieren.

Der Luftverkehr ist ein tragendes Element für die europäische und die globale Wirtschaft. Heute werden an einem Spitzentag über 30 000 kommerzielle Flüge über Europa kontrolliert. Dazu kommen etwa 200 000 General-Aviation-Bewegungen und die Flüge des Militärs. Die Anzahl der Flüge wird

«Das Thema «Umweltbelastung» wird einen erheblichen Einfluss auf die Entwicklung des Luftverkehrs haben.»

Systemumfang und Abhängigkeiten

In Stichworten lässt sich das System des Flugsicherungsmanagements der Zukunft und seine Abhängigkeiten wie folgt beschreiben, ohne den Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben:

- Es wird eine Struktur erhalten, die alle drei Partner (Air Navigation Service Providers, Airspace Users, Airports) miteinander vernetzt und ausgerichtet ist nach ökonomischen, kommerziellen und operationellen Gesichtspunkten.
- Eine durch Leistungsmerkmale bestimmte Dienstleistung, die partnerschaftlich betrieben wird.
- Das Konzept eines Netzwerkplanes.
- Die Erfüllung der Single-European-Sky (SES)-Vorschriften.
- Das ATM-Netzwerk muss bis zu dreimal mehr Verkehr bewältigen mit der Hälfte der heutigen Streckenkosten für die Airspace-User. Dies wird ohne einen Paradigmenwechsel kaum möglich sein.
- ATM erbringt die erforderlichen Leistungen unter gleichzeitiger Minimierung der Umweltbelastung.
- Kurzfristige Systemverbesserungen führen zu jährlichen Kostenersparnissen in der Grössenordnung von 0,7 bis einer Milliarde Euro.

- Der Mensch steht auch im System der Zukunft im Mittelpunkt. Allerdings wird sich seine Rolle erheblich verändern müssen.
- Die heutige Fragmentierung des ATM-Netzwerks verursacht Kosten in Höhe von etwa zwei Milliarden Euro jährlich.
- Die gesetzlichen Grundlagen und die Vorschriftenlage müssen einfacher, einheitlicher und widerspruchsfrei werden.
- Das Thema «Umweltbelastung» wird einen erheblichen Einfluss auf die Entwicklung des Luftverkehrs haben und muss daher aktiv behandelt werden.
- Die strategischen und taktischen Lösungen müssen von den Partnern gemeinsam erarbeitet werden (Collaborative Decision Making).
- Die Leistungsmerkmale wurden nach den ICAO-Richtlinien (11 Key Performance Areas) bestimmt, und es wurden klare Ziele für das europäische System definiert (Key Performance Indicators).
- Das Kernstück des «Operational Concept» ist das Prinzip der «Business Trajectory», die im leistungsbezogenen ATM-System die optimale Durchführung des einzelnen Fluges abbildet.
- Das Ziel des neuen «Operational Concepts» ist es, die einzelnen «Business Trajectory» begrenzt durch die Auflagen der vorhandenen Infrastruktur nach den Prioritäten des Flugzeugbetreibers bestmöglich zu gestalten und durchzuführen.
- SWIM (System Wide Information Management) kommt eine tragende Rolle zu.
- Die globale Interoperabilität ist ein Muss. Die in den USA parallel laufenden Anstrengungen, das NextGen (ATM-System der Zukunft der USA) zu entwickeln, werden auf politischer Ebene koordiniert.

Die «Sesar Definition Phase» wird Ende März abgeschlossen sein. Sie ist zum Erfolg verdammt, da sich die EU im globalen Wettbewerb ohne eine leistungsfähige Luftfahrt nicht behaupten kann. Die hoch motivierten Mitglieder des SESAR-Konsortiums setzen alles daran, die in sie gesetzten Erwartungen zu erfüllen.

Die Arbeitsberichte werden regelmässig veröffentlicht und können auch im Detail auf der SESAR-Homepage (<http://www.sesar-consortium.aero>) eingesehen werden. ■

Vogel friss oder stirb

Die AEROPERS ist aus dem SWISS-Umfeld nicht mehr wegzu-denken. Ein professioneller Berufsverband, der von jahrelanger Erfahrung profitiert. Zur Freude vieler Piloten. Glücklicherweise, wer solche Unterstützung genießt. Das ist nicht bei allen Airlines der Fall.

*Text: Dieter Eppler, Captain
A330/340 Etihad Airways*



Piloten – zum Leidwesen zahlreicher Manager.» Doch sollen an dieser Stelle weder Verbandspolitik betrieben noch die Gemüter angeheizt werden. Die Lektüre der letzten «Rundschau», insbesondere einzelne Formulierungen im «Liebe Mitglieder» und im «Editorial» haben mich zu einem Vergleich ange-regt: zwischen Piloten mit Verbandsun-terstützung und solchen, die im wahr-ten Sinne des Wortes bis zu den Knöcheln im Sand stecken.

Berufsverband regelt Verträge

Nach 20 Swissair-Jahren, einer «Bruchlandung» im Jahre 2001 sowie einem Neuaufbau auf dürrtigem Boden, gewöhnt man sich an vieles. Im Besonderen an die Vorzüge eines Berufs-verbands. Umfassende Verträge regeln den Umgang zwischen Fluggesell-schaften und Piloten und garantieren im Idealfall die Basis für partnerschaft-liches Zusammenwirken. Die juristi-schen Vorgaben sind komplex, der Laie findet sich alleine kaum zurecht. In diesem Fall ist ein fachgerecht organi-sierter Berufsverband Gold wert.

Das wirtschaftliche und politische Umfeld verändert sich heute derart rasant, dass auch ausgeklügelte Ver-träge schnell an ihre Grenzen stossen und in der Folge einer dauernden Nachbesserung bedürfen. Neue Ver-handlungsrunden werden angesetzt, Zusatzklauseln definiert und im Be-darfsfall Sonderabstimmungen organi-siert. Dabei profitieren die Piloten vom Know-how der Vorstandsmitglieder

oder ihrer eingesetzten Spezialisten. Diese kümmern sich um Paragraphen und Gesetzesartikel, wobei sie auf einem schmalen Grat wandeln, der «win and lose» oder «right or wrong» auf de-likate Art und Weise separiert. So ge-sehen profitiert der Arbeitnehmer, in diesem Fall eben die Pilotenschaft, vom Engagement eines Verbands, ohne sich dabei die Hände schmutzig machen zu müssen. Mehr noch – jeder Pilot genießt unter dem schützenden Dach des Verbands eine gewisse Im-munität.

Bürokratische Hürdenläufe

Die Rückendeckung eines Verbands wird erst dann spürbar, wenn sie fehlt. Und hier kann der Schreibende gleich einen mehrstrophigen Liedersatz sin-gen. Der Antritt einer neuen Arbeits-stelle birgt Unbekanntes. Wenn damit zusätzlich ein Wechsel ins Ausland ver-bunden ist, gesellen sich Unsicherheit und Unwissen dazu. Die neue (Arbeits-) Kultur verhindert allzu forsches Auftre-ten, und eh man sich versieht, steht man mit dem Rücken zur Wand. Glück-lich, wer auf den Rat allfälliger Vorgän-ger bauen und auf diese Weise die la-pidarsten Fehler vermeiden kann. Die Stütze eines Berufsverbands fehlt. Ein-zelarbeitsverträge inklusive deren zahl-reiche Zusatzklauseln müssen sorgfäl-tig geprüft werden. Später festgestellte Mängel interessieren niemanden – aus-ser den Unterzeichnenden. Anlaufstel-len für Rückfragen gibt es wenige, die Auskünfte sind oft widersprüchlich und verwirrend. Dabei wird ausschliesslich aus der Optik des Arbeitgebers kom-muniziert. Der Arbeitnehmer fühlt sich bislang dem Kugelhagel ausgesetzt wie John Wayne zu seinen besten Zei-ten, aber eben ohne sichernde Rück-deckung.

Auftauchende Fragen zum «Hous-ing», zu Sonderentschädigungen oder zur Ferienregelung verkommen zu wahren bürokratischen Hürdenläufen, die in der Regel vor einem Schalter oder in einem Büro enden. Die Antwort

auf brennende Fragen ist oftmals ein Kopfschütteln, vielleicht ein Schulterzucken, und nicht selten wird das vorgebrachte Ansinnen abgelehnt. Der verzweifelte Hinweis auf konkrete Vertragsparagrafen erwecken beim Vis-à-vis kaum Eindruck. Entgegnungen wie «We changed the rules» sind keine Ausnahme, auch nicht beim Kampf um vertraglich zugesicherte Fakten. Und auf die Frage nach dem Zeitpunkt besagter Regeländerung heisst es dann ohne mit der Wimper zu zucken: «It changed last week!» Beweise werden keine geliefert. Aber danach fragt auch niemand.



Lift-off ...

Der GAV als «Klotz»

Eine übergeordnete Betrachtung beider Modelle – mit oder ohne Verband – eröffnet weitläufige Dimensionen. Grundsätzlich regelt ein GAV sämtliche Bereiche des Zusammenwirkens. Dazu gehören Arbeitszeiten, Ferien, Salär, Versicherungsschutz, ein Kündigungs- oder Pensionierungsmodell, aber auch die Sicherung der Arbeitsplätze. Hier sind klare Regelungen und griffige Bestimmungen unumgänglich. Sie sind aber nur dann von Nutzen, wenn sie korrekt umgesetzt werden. Das bedingt einerseits eine regelmässige Überprüfung der gängigen Praxis und andererseits fortlaufende Aktualisierungen der Vertragswerke.

Solches ist nicht in allen Ländern eine Selbstverständlichkeit. In meiner Schublade liegt ein Arbeitsvertrag, der vor anderthalb Jahren beidseitig unterschrieben wurde, der jedoch mit den heute geltenden Bestimmungen in zahlreichen Punkten divergiert. Laufende Änderungen werden per E-Mail mitgeteilt und treten, da einseitig angeordnet und keiner Abstimmung bedürftig, ohne Verzug in Kraft. Das vereinfacht zwar vieles, spart Zeit und unnötige Diskussionen, hat aber zur Folge, dass der Arbeitnehmer ziemlich

schutzlos dasteht. John Wayne lässt grüssen.

Beim Lesen der Äusserungen des amtierenden AEROPERS-Präsidenten in der letzten «Rundschau» wird ein gewisser Unmut der Piloten spürbar. Das «Editorial» unterstreicht diesen Eindruck mit aller Deutlichkeit. Beinahe ironisch anmuten mag die Tatsache, dass in diesem Fall der bestehende GAV zum «Klotz» wird. Schutz und Hindernis zugleich. Der Zeitpunkt für Neuverhandlungen wäre ideal, die Möglichkeiten indes sind beschränkt. Dies obwohl ein Pilotenverband wie die AEROPERS dank hoher Mitgliederzahl

ist eingengt. Wer vergisst schneller – wer muss umdenken? Jene, die bereits wieder fordern wie vor 20 Jahren, oder jene, die noch immer nicht bereit sind, in die Belegschaft zu investieren? Und dies notabene in einem «people business», wie es typischer nicht sein könnte.

Die SWISS ist neu erstarkt und behauptet sich erfolgreich gegen ihre Konkurrenten in der Luft. Schwer zu schaffen macht ihr allerdings der Flughafen Zürich, dessen Entwicklung an einem seidenen Faden hängt. Wohl erlaubt unser Land Berufsverbände und Gewerkschaften, in analoger Grosszügigkeit öffnet das politische System jedoch auch Tür und Tor für Einsprachen und Beschwerden, was wiederum wichtige Entwicklungsprozesse verlangsamen kann.

Anders präsentiert sich die Lage in der Golfregion. Rasant expandierende Airlines wie Emirates Airlines, Etihad Airways oder Qatar Airways ringen zwar unerbittlich um Marktanteile, geniessen aber das Privileg, ihre Standorte ungehindert ausbauen zu können. Etihad vermeldet anlässlich ihres vierten Geburtstags eindruckliche Wach-



... und «gear-up» einer Etihad A340-500.

ein eindruckliches Machtpotenzial erreicht. Die Verbandsspitze wägt ab und ist umsichtig bestrebt, Wege zu finden, die eine möglichst grosse Mehrheit der Mitglieder zufrieden stellen.

Zaghafter Erfolg in Europa, rasante Expansion im Golf

Seltsam, da kämpft sich eine Airline aus den morastigen Tiefen des totalen Stillstands langsam wieder hoch, gewinnt durch den Zusammenschluss mit dem deutschen «Übervater» (oder ist es eine «Übermutter»?) zusätzlich an Aufwind – und dennoch will es der Geschäftsleitung nicht gelingen, die Belegschaft im Sinne einer adäquaten Gewinnbeteiligung zufrieden zu stellen. Der Handlungsfreiraum des Verbands

tumszahlen: Transportierte die Airline im Jahre 2004 noch 340 000 Fluggäste, so waren es im vergangenen Jahr bereits 2,8 Millionen, und am Ende dieses Jahres soll die 4,5-Millionen-Grenze geknackt werden. Immer wieder wird deutlich, welche unerschöpfliche Ressourcen zur Verfügung stehen. Über Geld wird nicht geredet – es wird entschieden und investiert.

Weniger grosszügig sind die Fluggesellschaften offenbar, wenn es um ihre Angestellten geht. Dies im Bewusstsein, ungehindert handeln zu können, ohne sich dabei zeitraubend mit Verbänden und Mitarbeiterpools herumstreiten zu müssen. Die Einführung eines neuen Ferienreglements beispielsweise stellt die Mitarbeiter vor

«Jeder Pilot genießt unter dem schützenden Dach des Verbands eine gewisse Immunität.»

annähernd vollendete Tatsachen. Vogel friss oder stirb. Auch die Einsetzung einer Pilotengruppe bei der Implementierung des neuen Reglements täuscht nicht über die Tatsache hinweg, dass faktisch kein Verhandlungsspielraum besteht.

Klare Visionen

Piloten renommierter Airlines profitieren in vielen Teilen der Welt von soliden Verbandsstrukturen, weniger ihre Kollegen im Mittleren Osten. Ungebremses Wachstum mit (immer noch) euphorischen Aussichten lassen den Verlust eines Verbands aber verschmerzen. Denn die Airlines sind infolge des zunehmenden Pilotenmangels gezwungen, ihre Piloten entsprechend zu entschädigen. Das dürfte sich bei einem allfälligen Expansionsrückgang radikal ändern.

Piloten mit Zielort Mittlerer oder Ferner Osten verlassen die Schweiz mit klaren Visionen: Es lockt die Möglichkeit, in neuem Umfeld die Pilotenkariere zu beschleunigen oder beinahe beliebig zu verlängern; Copiloten werden schnell zu Kapitänen – Kapitäne werden spät zu Rentnern. Dies bei anständiger Bezahlung und einem angenehmen Lifestyle. Den exotischen Trip aber einfach mit der Gier nach Geld zu begründen, wäre zu einfach. Denn marktgerecht verdienen wollen auch die Piloten in der Schweiz! Allerdings sind die helvetischen Leitplanken enger gesetzt, die Salärsprünge nicht nur seltener, sondern auch spärlicher. Brauchen Airlines in der Golfregion mehr Piloten, so werden die Entschädigungen bisweilen in zweistelliger Prozentzahl nach oben geschraubt, und die Cockpits beginnen sich wieder zu füllen.

Offen bleibt die Frage nach der Befindlichkeit. Ein Verband garantiert weder globale noch individuelle Zufriedenheit. Die Tatsache, dass die Zusammensetzung selten homogen ist, erschwert die Aufgabe für den Vorstand und sorgt mit Sicherheit für Unruhe bei einzelnen Gruppen: Die jüngsten werden nie die Präferenzen der ältesten teilen, und wer ein Teilzeitpensum anstrebt, setzt andere Prioritäten

als sein Kollege, der nach einer Scheidung im hohen Alter die Hälfte seiner Pensionskasse verloren hat und möglichst lange verdienen will. Der Verband aber soll allen Interessen Rechnung tragen und niemanden benachteiligen.

Schliesslich gibt es auch eine simple praktische Betrachtungsweise: Unbestritten ist, dass der Verband seine Mitglieder entlastet, da er als kommunikatives Bindeglied zwischen Piloten und

Arbeitgebern agiert. Er bietet Rechtsschutz und vermittelt Sicherheit, während «Individualkämpfer» ohne Verband für jede Kleinigkeit bei unzähligen Personaldienststellen vorsprechen müssen. Es ist nicht auszuschliessen, dass sie dabei dank hartnäckiger und/oder cleverer Vorgehensweise einzelne Teilerfolge verbuchen können. Diese gehen jedoch in der Regel auf das Konto weniger glücklich agierender Arbeitskollegen.

Noch werden im Mittleren Osten – auch ohne Verbände – die generellen Arbeitsbedingungen kontinuierlich verbessert. Der Markt regiert, die Gesellschaften reagieren. Damit bleibt das Leben ohne Verband erträglich. Zumindest vorläufig. ■

Zeitreise

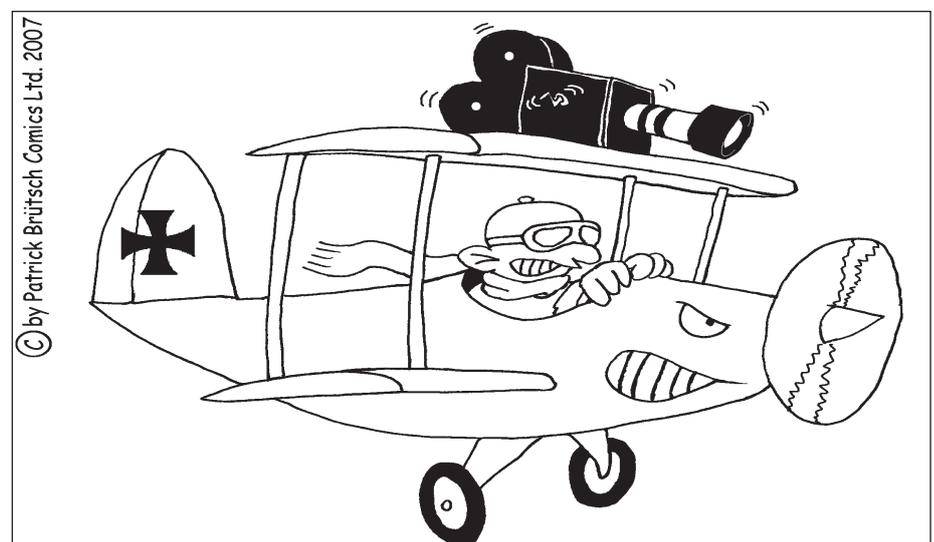
Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Facts aus 100 Jahren Luftfahrtgeschichte. Im November und Dezember...

Text: Christoph Jordan, F/O
A330/340

... vor 80 Jahren

Es war im Dezember des Jahres 1927, als «The Great War» nochmals begann – diesmal allerdings auf den Schlachtfeldern Hollywoods. Amerikanische Filmemacher erkannten, dass sich die Fliegerei als Filmthema sehr gut verkaufen liess. So wurde der Film «Wings» mit bisher ungekanntem Aufwand produziert. Er enthielt den richtigen Mix aus Action, Spannung,

Heldenmut und Liebe. Paramount verwendete die unglaubliche Summe von zwei Millionen US-Dollar unter anderem zur Rekonstruktion einer Szenerie aus dem Ersten Weltkrieg. Zum ersten Mal arbeitete Hollywood für diese Produktion mit der Armee zusammen, die die Dreharbeiten massiv unterstützte. Als Folge davon wurden die Flug- und Kampfszenen derart realistisch und spektakulär, dass man lange Zeit glaubte, Regisseur Wellman hätte Originalaufnahmen aus dem Weltkrieg verwendet. «Wings» gewann zwei Os-



Zum ersten Mal arbeitete Hollywood mit der Armee zusammen!

cars: für den besten Film und die besten Spezialeffekte. Er gilt heute noch als einer der besten Fliegerfilme aller Zeiten. Ganz nebenbei sei erwähnt, dass auch Filmgeschichte gemacht wurde. In dieser Produktion wurde der erste Kuss unter Männern in einem Hollywood-Streifen gezeigt.

... vor 60 Jahren

Um amerikanische Soldaten im Zweiten Weltkrieg möglichst schnell und geschützt vor deutschen U-Booten nach Europa zu bringen, schrieb



«Spruce Goose» – erster und einziger Flug.

die US-Navy 1942 einen Wettbewerb für ein sehr grosses Transportflugboot aus, das 1944 einsatzbereit sein sollte. Ein Konsortium um den amerikanischen Luftfahrtpionier Howard Hughes begann mit dem Bau eines Prototyps. Eine wesentliche Auflage allerdings war die Verwendung von «nicht kriegswichtigen Werkstoffen». Somit baute man den Giganten komplett aus Holz. Es entstand die «Spruce Goose» (englisch: «Fichtengans»). Trotz etlicher Verzögerungen – die Holzbauweise liess das Flugzeug viel zu schwer werden –, und obwohl die Marine nach 1945 ihr Interesse verloren hatte, liess Hughes das Flugzeug fertigstellen, um dessen Flugtauglichkeit unter Beweis zu stellen. Pilotiert von ihrem Schöpfer startete die H-4 Hercules am 2. November 1947 in Long Beach, Kalifornien, zu ihrem Erstflug. Vor Journalisten aus aller Welt flog die H-4 in zirka 20 Metern Höhe 1,5 Kilometer weit. Dieser kurze Flug blieb der einzige dieses Flugzeugs. Das Flugboot wurde eingemottet. Mit einer Spannweite von über 97 Metern (A380: 79,8 m) bleibt es bis heute eines der grössten Flugzeuge. Seit 1992 ist es im Evergreen Aviation Museum in McMinnville untergebracht.

... vor 40 Jahren

Pilotiert vom Testpiloten William J. Knight erreichte eine X-15A-2 die un-



X-15A-2 mit Zusatztanks.

glaubliche Geschwindigkeit von Mach 6,72 (7295 km/h). Das von der Edwards Air Force Base aus operierende Raketenflugzeug wurde damit am 3. Oktober 1967 zum schnellsten, bemannten Flugzeug und blieb dies bis heute. Dieses Spezialmodell im X-15-Programm führte grosse Zusatztanks mit sich, um für eine längere Beschleunigungsphase über genügend Treibstoff zu verfügen. Das Zusatzgewichtverhinderte allerdings noch höhere Geschwindigkeiten. Das X-15-Forschungsprogramm der NASA wurde Ende 1968 eingestellt.

... vor 30 Jahren

Alle 86 Geiseln an Bord einer entführten Lufthansa Boeing 737 wurden am 17. Oktober 1977 auf dem Flugplatz von Mogadischu in Somalia befreit, als das Passagierflugzeug von der Deutschen Eliteeinheit GSG-9 gestürmt wurde. Die Grenadiere der Anti-Terror-Einheit erhielten von britischen SAS-Soldaten Unterstützung. Bei der Erstürmung wurden die zwei Frauen und die zwei Männer, Terroristen der



Die entführte B-737 «Landshut».

«Volksfront zur Befreiung Palästinas» PFLP, getötet. Neben einem verletzten Soldaten war Flugkapitän Jürgen Schumann das einzige Opfer der Entführung. Die Terroristen entführten das Flugzeug auf einem Flug von Mallorca



Anflug auf den London City Airport.

nach Frankfurt. Vor ihrer Ankunft in Somalia wurde die Besatzung gezwungen, in Rom, Zypern, Bahrain, Dubai und Süd Jemen zu landen. Kapitän Schumann wurde in Aden erschossen.

... vor 20 Jahren

Der London City Airport, ein Flughafen in den Docklands im Londoner Stadtteil Newham, wurde am 5. November 1987 eröffnet. Er wurde auf dem ehemaligen King George V-Dock errichtet und besitzt eine Start- und Landebahn von nur 1500 Metern Länge. Es wurden nur Flugzeuge erlaubt, die für einen Anflugwinkel von 5,5 Grad oder mehr zugelassen sind. Ungewöhnlich war die Tatsache, dass gleich von Beginn an strenge Lärmschutzvorschriften in Kraft traten. Dies und die relative Kürze der Start- und Landebahn verringerten die Anzahl der Flugzeugtypen, die diesen Flughafen überhaupt anfliegen durften. Anfänglich operierten nur DHC-7-Turboprop-Maschinen (Dash 7) von London City Airport aus in diverse Städte Europas. Helikopterflüge wurden aus Umweltschutzgründen gänzlich verboten. ■



**Stiftung Kinderhilfe des Swissair Personals
Fondation du Personnel Swissair pour l'aide aux enfants
Swissair Staff Foundation for children in need**



Oktober 2007

Liebe Spenderinnen und Spender

Wir sind Ihnen sehr dankbar, dass Sie uns auch in diesem Jahr die Treue gehalten haben. Unser Spendenvolumen entwickelt sich erfreulich.

Vielleicht ist Ihnen schon aufgefallen, dass Kinderhilfswerke in der Regel mit traurigen und düsteren Bildern werben. Davon verspricht man sich grosse Wirkung und appelliert offensichtlich an das Mitgefühl und das schlechte Gewissen derer, die im Überfluss leben können.

Wir haben uns für das Gegenteil entschieden. In den letzten Briefen und auf der Web-Seite werden Sie feststellen, dass „unsere Kinder“ lachen! Wir ziehen es vor, Ihnen die Resultate Ihrer Bemühungen und die positiven Bilder vor Augen zu führen und jene Kinder zu zeigen, denen Sie mit Ihren Spenden in den letzten Jahren zu einem geborgenen Zuhause und Bildung verholfen haben. Hunderte von diesen verwaisten und verlassenen Kindern haben durch Sie wieder lachen gelernt!

Diese strahlenden Kinder sollen für uns alle Motivation und Ansporn sein. Spenden soll doch Freude bereiten! Dass Sie Freude gut mit Spenden verbinden können, zeigen wir Ihnen auf unserer Web-Seite unter der Rubrik „Hilfe“. Mehr und mehr Spenden erhalten wir aus Anlass von Familienfesten, Geburtstagen und Jubiläen. Wenn Sie der Meinung sind, dass Sie schon fast alles Wünschenswerte besitzen, so ist dies eine wunderbare Möglichkeit, Ihre Familie, Freunde und Bekannte zu einer Spende für die Kinderhilfe zu motivieren.

Wir alle vom Stiftungsrat danken Ihnen recht herzlich und verbleiben mit

freundlichen Grüssen

Robert Amgwerd, Alan Antille (Swiss), Erika Barkai, Roland Bentele (Unique), Hansjörg Boksberger (Avireal), François Clavadetscher, Silvia Ditzler (Swissport), Rainer Fröhlich, Susanne Grau Schär, Heinz Gretler, Pierette Homberger (Swiss), Marcel Hungerbühler (Unique), Martin Junger, Rosmarie Königs, Alex Kugler (SRTechnics), Werner Krummenacher, Beat Looser (Swiss), Armin Lüthy, Margrit Messmer, Matthias Meuwly, Matthias Moelleney, Ursula Rosenberger, Claudia Ruggaber (Swissport), Fernand Schmid, Walter Vollenweider, Evi Zumsteg (Swissport)



Bruggackerstr. 15 8152 Glattbrugg Tel. 044 810 72 31 / PC 80-26140-7
www.swissair-kinderhilfe.ch

ON THE AIR...

Text: Zbigniew Bankowski,
F/O A330/340

LOCAL NEWS...

Seit dem 1. November ist eine MD-90 der **Hello** bis voraussichtlich Ende März 2008 im Rahmen eines ACMI-Leases (Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance) an Bangkok Air vermietet und in Bangkok stationiert. Auch **Edelweiss Air** hat während desselben Zeitraums einen ihrer drei Airbus 320 an Bangkok Air vermietet. Während diese Flugzeuge durch Piloten der Edelweiss Air und Hello geflogen werden, stellt Bangkok Air das Kabinenpersonal.

Nachdem im Sommer bereits zwei Fokker 100 der **Helvetic** im Wetlease für SWISS betrieben wurden, sind es seit dem Flugplanwechsel drei Maschinen. Damit verfügt Helvetic für ihre eigenen Flüge nur noch über eine Maschine. Entsprechend wird der Winterflugplan abgespeckt. Während im letzten Winter noch 14 Destinationen in fünf Ländern bedient wurden, sind es diesen Winter nur noch fünf Städte in zwei Ländern.

Offenbar prüft **Hello** zurzeit neue Geschäftsfelder wie das Business Aviation-Geschäft. Beschlossen sei noch nichts, aber die neue Idee des Verkaufs von Einzelplätzen auf den Ferienflügen der Hello könnte neue einträgliche Perspektiven bringen. Hello war bisher im ACMI-Geschäft, als Ferienflug-Carrier sowie Ad-hoc-Charterunternehmen für Airlines mit Engpässen tätig.

Easyjet stellte zum Winterflugplan die Route Basel-Prag ein, auf der die Konkurrenz der SWISS zu gross wurde. Beide Airlines flogen praktisch zu gleichen Zeiten in die tschechische Hauptstadt, was weder für die Fluggesellschaften noch für die Passagiere sinnvoll war. Somit hat SWISS ab dem EuroAirport erstmals eine Billigfluglinie von einer Strecke verdrängt.

WORLD NEWS...

Another B-737 assembly line is taking shape at Boeing's Renton plant (near Seattle, Washington). But the product will be the military **P-8 Poseidon** multi-mission maritime aircraft for the US Navy. Building a military deriva-

tive «in line» with the commercial 737 makes the P-8 different to any previous Boeing programme. Turning the B-737-800 into the P-8 has required changes to basic aircraft's structure and systems. Material gauges have been increased to strengthen the fuselage, wing and tail and system capacities boosted to provide more cooling and power. But the biggest change is the introduction of a weapons bay in the lower fuselage and weapon stations under the wings. Boeing is already offering the B-737 AEW&C (Airborne Early Warning and Control) based on the B-737-700 and equipped with the multi-role electronically scanned array radar able to track airborne and maritime targets simultaneously.



B-737 AEW&C for the Australian Air Force.

Zum dritten Mal in Folge wurde **Star Alliance** nach 2003 und 2005 beim diesjährigen World Airline Survey wieder zur besten Flugallianz gewählt. Mehr als 14 Millionen Passagiere beteiligten sich an der Umfrage. Diese Auszeichnung «Beste Allianz» wird nur alle zwei Jahre vergeben. Star Alliance bietet mit 855 Zielen in 155 Ländern das grösste Netzwerk unter den Flugallianzen. Mit dem Beitritt von Air China und Shanghai Airlines Ende 2007 und Turkish Airlines und Egypt Air im 2008 wird die Position weiter ausgebaut.

Four of China's **Sukhoi SU-27** fighters reportedly have been destroyed or badly damaged in the past six months, leaving 31 in service. Of the 46 SU-27s bought in the early 1990s, 15 have been already lost in crashes and only 16 are combat-ready at any time. The inexperience or poor training of pilots, who receive only 10 flight hours per month, is cited.



A Sukhoi SU-27 Flanker performing a (very) low pass.

Austrian Airlines stopped its Vienna-Erbil (Kurdistan, Iraq) service after the crew of a Nordic Airways (Sweden) MD-83 said they witnessed an apparent missile attack against the jet after it departed Sulaymaniyah, just north of Erbil. The MD-83 had been three minutes into its flight to Stockholm and had reached an altitude of 4000 feet (1200 meters) when the crew reported a flash and arcing light. The aircraft was undamaged but the Swedish civil aviation authority, after consulting with the militaries, has stopped all civil airlines services to Iraq.

Im Sommer veröffentlichte die EU eine neue «**Schwarze Liste**» mit Fluggesellschaften, die nicht in die Länder der Europäischen Union einfliegen dürfen. Neu aufgeführt sind TAAG Angola Airlines und der An-12-Betreiber Volare Airlines aus der Ukraine. Für Pakistan International Airlines gab es Lockerungen, sodass neben allen B-777 auch wieder drei B-747-300, zwei B-747-200 sowie sechs A310 für Flüge nach Europa erlaubt sind. Indonesien wurde neu mit einem kompletten Bann belegt. Weiterhin sind auch pauschal alle Airlines aus Äquatorial Guinea, Kirgisistan, Kongo (nur ein Flugzeug ist in Europa gestattet), Liberia, Sierra Leone und Swasiland gesperrt.

Air China dévoile un ambitieux plan de développement: d'ici à la fin de l'année 2009, 12 nouvelles destinations ainsi qu'une augmentation des fréquences sur les routes existantes devraient gonfler l'horaire de la compagnie chinoise, basée à Pékin. Les premières nouvelles destinations européennes, prévues pour 2008, sont Varsovie, Istanbul et Berlin. Et dès 2009 Zurich devrait rejoindre le réseau de la compagnie chinoise, qui devrait entrer prochainement dans Star Alliance.

Two **USAF F-16s** directed by the North American Aerospace Defense Command (NORAD, Peterson AFB, Colorado) intercepted a Cessna 172 over Washington, after a student pilot on a solo cross-country flight entered the National Capital Region Air Defense Identification Zone (ADIZ). After the intercept, the student pilot contacted air traffic controllers and flew to Frederick Airport where he was questioned by the Secret Service. The FAA plans to institute a new ADIZ with a simplified design – a circle – to replace a more complicated design that looks like a silhouette of Mickey Mouse ears.

Auf der **Aviashow MAKS2007** in Moskau wurden weitere Aufträge bekannt gegeben. Ilyushin Finance Co (IFK) beauftragte VASO in Voronez mit dem Bau von 34 Antonov 148 und konnte mit Cubana und Rossiya erste Kunden gewinnen. Eine Delegation aus dem Iran unterzeichnete mit IFK Verträge über fünf Tupolev 204 zur Lieferung ab 2009. Über iranische Tu-204 wird allerdings schon seit vielen Jahren geredet... Der Ilyushin 114-Turboprop soll jetzt angeblich auch richtig losgehen. Es wird von Aufträgen der bislang unbekanntenen Fluggesellschaften Open-Sky sowie Continent über insgesamt 53 IL-114, 16 IL-114T-Frachter sowie über 27 aus der IL-114 entwickelten IL-112T-Frachter (Hochdecker) berichtet. Und angeblich hat Präsident Chavez von Venezuela persönlich 55 IL-114 bestellt...



Die neue Ilyushin 114.

La vente aux enchères portant sur le premier vol commercial de l'**Airbus 380** de Singapore Airlines entre Singapour et Sydney a rapporté 1,5 millions de francs suisses. Près de 2000 personnes ont participé à cette vente. Le client le plus généreux, un britannique vivant à Sydney, a ainsi déboursé près de 120 000 francs pour deux suites en première classe. 35 nationalités étaient représentées à bord, le passager le plus jeune étant âgé de 10 ans et le

plus vieux avait 91 ans. Tous les fonds réunis seront redistribués à des œuvres de charité de Singapour, Sydney ainsi qu'à «Médecins Sans Frontières». Ce premier vol commercial a eu lieu le 25 octobre avec au menu caviar, magret de canard aux cerises noires ou bœuf au wok au poivre de Java, préparé à bord par deux chefs, le tout arrosé de Dom Pérignon Rosé 1996.

Engineers in Russia have equipped an Atlant-Soyuz Tupolev-154M-airliner with navigation avionics designed to use the **Glonass satellite** positioning system, claiming it marks the first installation of such equipment on domestic commercial aircraft. It follows Russian president decree to freeing use of Glonass for social and economic development. Russia has struggled to maintain the Glonass constellation and commercial aircraft in Russia have relied on the US-operated GPS navigation system for satellite positioning.

CRASH NEWS...



Three different SAS DHC-8-Q400 accidents within six weeks (Aalborg, Vilnius, Copenhagen).

Inspections of **SAS Group's** grounded Bombardier DHC-8-Q400 turbo-prop-fleet have revealed further instances of corrosion similar to that found on the aircraft that suffered a main landing-gear-collapse after touchdown at Aalborg, Denmark, in September. SAS grounded all 27 aircraft in the Scandinavian Airlines and Wideroe fleets after a second Q400 gear collapse in Vilnius, Lithuania, three days after the Danish accident. Lithuanian investigators have found evidence of the same landing-gear actuator failure. Transport Canada issued an airworthiness directive calling for the eight Q400 operators worldwide, including Fly Babbu, to conduct immediate inspections. The Q400's main landing gear has been the focus of previous FAA airworthiness directives issued in the 2001–2006 period. Nevertheless a third accident occurred in October when a SAS DHC-8-Q400 had to perform an emergency landing in Copenhagen with the right main landing gear retracted. All SAS Group's DHC-8-Q400 have then been grounded until further notice.

SHORT NEWS...

Air Asia (Malaysia) gab weitere 25 A320 in Auftrag (total 175 plus 50 Optionen).

Air Berlin überraschte mit einer Order über 25 B-787-8 zur Lieferung zwischen 2013 und 2017.

LAN Airlines (Chile) bestellte nach eigenen Angaben 26 B-787.

Norwegian (Low-Cost) bestellte 42 B-737-800 mit Winglets (plus 42 Optionen).

Southwest Airlines bestellte 26 weitere B-737-700. Zeitgleich gab Southwest bekannt, dass sie ihre Expansion in 2008 erheblich reduzieren wird.

Boeing Business Jets konnte die fünfte B-747-8 in VIP Version verkaufen. ■

gigilagirafe

une association qui aide des enfants en Afrique

Souleymane // Dianou // Le CRAB //

la Maison du Coeur // Anastasia //

Christian // Audrey // Gloria //

Maria & Martha

Au début de l'été 2003, Claire Bedoy*, jeune fille de 19 ans, pleine de vie et de projets, revient d'un séjour de plusieurs mois en Australie et Nouvelle Zélande. Claire trouve alors un petit job, afin de gagner quelques sous et d'être occupée avant la reprise de ses études universitaires en octobre 2003. Début juillet, Claire se sent soudain très fatiguée et en vient, après quelques jours d'état grippal, à consulter son médecin de famille.

Le 12 juillet, Claire est hospitalisée, le diagnostic est terrifiant: une leucémie aiguë. Les traitements de chimiothérapie débutent sans délai et nécessitent une hospitalisation en isolement stérile total où ni fleurs, ni pâtisseries n'ont place. Une amie apporte alors à Claire une tire-lire en forme de girafe dans laquelle les visites peuvent laisser un petit sou qui permettra à Claire de s'offrir un voyage une fois la santé retrouvée.

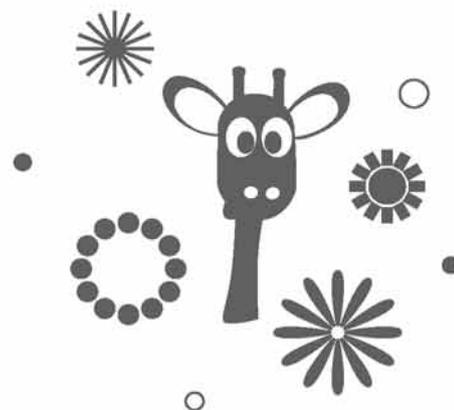
Claire connaît un peu l'Afrique Noire pour l'avoir visitée. Elle a toujours été très sensible aux inégalités et sait qu'il y a là-bas des enfants bien



Merci à tous les bénévoles qui donnent de leur temps à ceux qui sont dans le besoin. En cette période de fin d'année, voici une occasion de relativiser nos soucis et de voir qu'avec peu on peut faire de grandes choses ... Le groupe des pilotes romands est très heureux de soutenir les projets de Gigilagirafe en faisant un don de 2000 francs.

Vous aussi pouvez aider cette association.

Sie können "Gigilagirafe" auch unterstützen. Merci



moins chanceux qu'elle, des enfants qui n'ont aucun espoir de guérison faute de moyens. Claire décide alors de consacrer l'argent de la tire-lire pour venir en aide à ces enfants.

Et Gigilagirafe naquit !

Claire a, durant presque deux ans, mené une lutte acharnée contre la maladie et ses multiples complications. Mais le 21 juin 2005, cette dernière s'est montrée la plus forte et a emporté Claire.

La douleur du vide laissé par le départ de Claire est immense. Grâce à son association Gigilagirafe, Claire a légué l'ESPOIR et aussi la force de continuer à tous ceux qui l'aimaient et qu'elle aimait.

Au contenu de la tire-lire s'ajoutent d'autres actions telles que soirée burkinabée, vente de porte-monnaie en tétra-pack usagés (idée créée par Claire), t-shirts, marchés, confection de sacs, pashminas, Radmarathon, porte-clés.

** Claire, fille de Jacques Bedoy, CMD A32, A33*

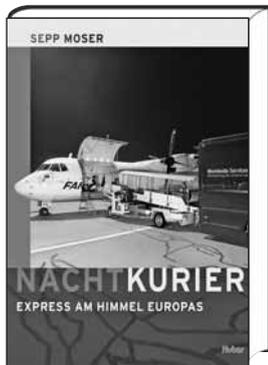
```

////////////////////////////////////
/
/ > Pour en savoir plus, visitez le site:
/
/ www.gigilagirafe.org
/
/
/ > Adresse & n° de compte:
/ Gigilagirafe, 2035 Corcelles
/ Banque Cantonale Neuchâteloise
/ n° de compte: A35281990
/ clearing 766 CCP 20-136-4
/
////////////////////////////////////

```

Farnair fliegen

Viktor Sturzenegger



Mit einem geschichtlichen Rückblick eröffnet mir Sepp Moser neue Einblicke in die Entwicklung der Fliegerei (nicht nur) in der Schweiz. Wie sich die Zeiten ändern! Waren Luxusuhren in den 30iger Jahren des letzten Jahrhunderts aufgrund der angespannten Wirtschaftslage nicht mehr gewinnbringend, hofften die arbeitslosen Uhrmacher in Grenchen auf die Fliegerei! Jedoch war die von Willi Farner technisch geleitete Unternehmung Flugzeugbau Grenchen AG anfangs nicht von Erfolg begleitet, sodass mangels Aufträgen zum Flugzeugbau solche für Stahlrohrmöbel, Metallgitter und ähnliche Dinge angenommen werden mussten. Mit dem Bund als Auftraggeber für den Umbau der zweisitzigen Comte AC-4 zum Viersitzer und dem Luftamt-Auftrag zum Bau eines Motorseglers (die spätere WF23) im Rücken, war die Krise aber bald überwunden und die Vor- und Kriegsjahre brachten einen regelrechten Aufschwung. Dennoch war die Entwicklung des ersten eigenen Schulflugzeugs WF12 nicht sehr erfolgreich. Die später folgende SIAT 223 «Flamingo» wird mir allerdings als erstes selbstgeflogenes Motorflugzeug unauslöschlich in Erinnerung bleiben.

Nach dem Krieg konnte Farner aus ehemaligen Armeebeständen günstig weitere Flugzeuge für den Aufbau seiner Flugschule kaufen, was ihm auch die Aufnahme von Kurierflügen ermöglichte. Nach dem Konkurs der Aero-Union getauften ersten Fluggesellschaft Farners, diversifizierte die prosperierende Unterhaltungsfirma ins Wallis, und erst nach fünfzehn Jahren führte ein Zufall Willi Farner in die Taxifliegerei. Die bald zur Kurierfirma mutierte Farner Air Transport AG baute ihre Flotte im Boom der 80er Jahre stetig aus. Moser beschreibt, wie der hundertprozentige Einsatz flugbegeisterter Männer die Kurierliegerei beseelte und es wohl heute noch tut.

Die kurzen Abrisse über die Geschichte von Balair und Crossair zeigen einmal mehr Sepp Mosers Feindbild Swissair – schade eigentlich, dass es ihm auch nach der Erfüllung des von ihm prophezeiten Desasters nicht gelingen mag, ein gut recherchiertes und ansonsten wertschätzendes Buch ohne Seitenhiebe an die verhasste Fluglinie zu verfassen.

Im Folgenden zeichnet Moser das Netz einer europaweiten Verflechtung von Interessengruppen und flugbegeisterten Individuen. Suter und Seiler, Farner und Wyler, Ziegler und André und wie sie alle heissen – daneben, immer wieder in Schlüsselpositionen: der Schweizerische Bankverein (heute UBS) mit dirigierender Investition. Interessanterweise liest sich die Intrige Suters zusammen mit Balairs Schmid gegen die FAT (Farner Air Transport) und die An-

dré-Gruppe (ab Ende der 80er Jahre Hauptaktionär der Farner Unternehmungen) wie eine Orchesterprobe zum Swissair-Grounding, was wahrscheinlich nicht in der Absicht des Verfassers liegt. Den Farner-Leuten gelang es aber, sich dank der Unterstützung der Familie André gegen Suter und seine Basler «Beziehungen» zu wehren. Zusammen bauten sie das Kuriergeschäft aus, kauften grössere Flugzeuge und schrieben weiter schwarze Zahlen, statt ihre Substanz zur Revitalisierung eines maroden Suter-Geschäfts aufzuweichen.

Wie die übrigen Schweizer Unternehmungen blieb auch die FAT nicht von den Auswirkungen des negativen Plebiszits über den Beitritt zum EWR verschont, suchte Partnerschaften und Beteiligungen im Ausland und war – anders als andere – damit erfolgreich.

Die Beschreibung eines FAT-Partnerunternehmens in den Niederlanden – Tulip Air – zeigt, wie sich flugbegeisterte Menschen ausnützen lassen, um den Traum, Pilot(in) zu werden, in Erfüllung gehen zu lassen. Hier bezahlen junge Berufspiloten dafür, dass sie im Cockpit arbeiten «dürfen» (natürlich um genügend Flugstunden zu ergattern, um sich gelegentlich bei einer «richtigen» Fluggesellschaft bewerben zu können). Da lobe ich mir die Karriere bei einer Airline, bei der nach bestandener Selektion eine gebührende Ausbildung (mindestens vor-) finanziert wird und nach bestandener Lizenzierung der Beginn einer strukturierten Karriere ansteht. Leider meinen moderne Manager, dass sie die gleichen Qualifikationen zum «Tulpen-Preis» einhandeln könnten.

Was mir an Mosers Berichten auffällt, ist die Erkenntnis: «Size matters». Das Farner-Wachstum war immer verbunden mit dem Kauf grösserer Flugzeuge – für viele, namentlich auch Flugbegeisterte, ist Grösse beeindruckend. Für die Farnair (wie die Gruppe ab Ende der 90er Jahre heisst) war der Schritt ins Grossraumzeitalter mit dem Kauf von drei A300 zu gross. Wegen «mangelnder Disziplin» der dafür angeheuerten Piloten und exponentiellen Anstiegs der Unterhalts- und Betriebskosten blies der umsichtige Farnair-Verwaltungsrat die Übung bald wieder ab. Im Kontext des 11.9.2001 wurde dieses Kapitel der Firmengeschichte zum Fiasko – die Rettung hiess «Gesundschumpfung» und führte zum Ausstieg der Familie André aus der Fliegerei. Um das verloren gegangene Engagement der Andrés zu kompensieren, taten sich die Farnair-Verantwortlichen mit dem Unternehmer Vicken Karjian aus den Arabischen Emiraten zusammen. Seit Dezember 2006 ist die Farnair-Gruppe zu 100 Prozent im Besitz einer europäischen Investorengruppe mit Beteiligung Karjians, der zugleich den Verwaltungsrat präsidiert.

Beim Lesen des Kapitels über die nächtliche zentrale Frachtlade-Tätigkeit der UPS in Köln, steigen mir wie-

der Bilder aus meiner Zeit als Copi im DC-9-Frachter oder auch in normalen Linienmaschinen während «unseren» Post- und Frachtflügen in den 70er- und 80er Jahren aus dem nicht mehr so Bewussten.

Das Anekdotische nimmt in der Folge auch in Mosers Buch überhand, wenn von fliegerischen Einsätzen in Afrika, Georgien und im Kosovo die Rede ist.

Der reich illustrierte Band bietet Flugbegeisterten vielerlei Einsichten, eine erzählenswerte Firmengeschichte und ist allgemein unterhaltend zu lesen.

Sepp Moser: Nachtkurier, Frauenfeld 2007
ISBN 978-3-7193-1455-2

Transzendenz der Realität

Viktor Sturzenegger



Zum Jahresende 2007 möchte ich Euch wieder einmal eine ganz persönliche Leseempfehlung machen. All jene, die Kriminalromane mögen, die etwas anders sind als die anderen – so wie ich –, möchte ich mit einem völlig aus dem Zusammenhang gerissenen Textausschnitt aus dem neuesten Roman von Arne Dahl auf eine der faszinierendsten Geschichtesammlungen des Genres hinweisen. Arne Dahl ist das Pseudonym für den zehn Jahre nach mir geborenen schwedischen Autor Jan Arnald, der mit seinen Geschichten um die «Sonderermittlungsgruppe für Mordfälle von internationaler Tragweite» ebenso international mit Preisen ausgezeichnet worden ist. Aficionados sollten seine Bücher allerdings in ihrer Chronologie konsumieren. Der folgende Textausschnitt ist zwar etwas atypisch, weil der Autor als handelnde Macht direkt in Erscheinung tritt. In Dahls Romanen finden allerdings oft innere Monologe der Hauptakteure statt, was mir die Handlung beim Lesen erfreulich verdichtet.

«Kinder von acht Jahren denken viel an den Tod. Diese plötzliche Erkenntnis, die alles verändert, die das Leben auf eine andere Ebene hebt. Die Erkenntnis, dass wir sterben werden, verschwinden, dass es unendlich viel Zeit gegeben hat, bevor wir geboren wurden, und unendlich viel Zeit geben wird, wenn wir gestorben sind. Dass wir für eine kurze Zeit in ein Zeitalter hineingestellt sind, das wir uns nicht auswählen können.

Das sollte genug sein.

Dennoch sind es immer Kinder, die Leichen finden. Wenn es nicht Hunde sind. Und Hunde sind ein bisschen zu trist. Das haben wir zu oft gesehen.

Ich, das einst so irritierende Pseudonym, dachte mir, dass eine Bande Achtjähriger unsere Leiche finden sollte. Ich sah sie vor mir, eine Grundschulklasse in den Sommerferien auf einem Freizeitausflug nach Långholmen zum ersten Bad des Jahres in dem nicht ganz zuverlässigen Wasser des Mälarsees. Einmal heisst es, dass es rein wie Quellwasser sei, dass man es sogar trinken könne, ohne

Vorsichtsmassnahmen. Ein andermal kommen ganz im Gegenteil lautstarke Warnungen, die besagen, dass man in dem See mit Schwedens tödlichstem Grund auf eigene Gefahr badet.

Was soll man davon halten.

Die Achtjährigen würden sich um den treibenden, nicht ganz appetitlichen Körper versammeln, der plötzlich wie ein von der Pest befallenes mittelalterliches Schiff aus dem Schilf gleiten würde. Die erste, ebenso erschreckende wie faszinierende Begegnung mit dem Tod. Dem konkreten Tod.

Aber lieber nicht. Ich verschone sie. Sie dürfen noch eine Weile unschuldsvoll bleiben. Die Wirklichkeit holt sie früh genug ein.

Nein, ich suche mir jemanden, der es leichter verkraftet. Bei dem es nicht so traumatisch ist. Überhaupt nicht traumatisch, genau genommen. Ich wähle einen Pathologen.

Der Pathologe, den ich mit einer gewissen geografischen Logik im Söder-Krankenhaus arbeiten lasse, soll in der Nähe wohnen, im alten Messer-Södeer. Tatsache ist, dass er – ohne es jemals zu erfahren – Nachbar der gerade erst zugezogenen Paul Hjelm in der Slipgata ist. Der Stolz von Messer-Södeer. Im gleichen Treppenaufgang sogar, als hätte es mit dieser Erzählung zu tun. In der Zukunft werden sie einander im Treppenhaus kurz zunicken, und sie werden keine Ahnung davon haben, dass sie im selben Buch vorgekommen sind.»

Damit wünsche ich allen Lesenden ein gutes 2008.
Euer Viktor Sturzenegger

Arne Dahl: Ungeschoren, München 2007
ISBN 978-3-492-04878-1

Davor erschienen im Piper Verlag (chronologisch):

Misterioso
Böses Blut
Falsche Opfer
Tiefer Schmerz
Rosenrot
Farnair fliegen
Viktor Sturzenegger

Folgende Passivmitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

Hans Jörg 24.4.1920 – 3.9.2007

Erik Risberg 26.5.1940 – 27.10.2007
MD-11, pensioniert am 31.5.1995

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

TERMINE & MITTEILUNGEN

Pensionierten-Stamm 2007/08

Dezember keinen Stamm	jeweils am letzten Dienstag des Monats
29. Januar 2008	ab 14 Uhr im Hotel Alegria, Kolten
26. Februar 2008	(vis-à-vis Bahnhof)

Vorstandswochen Amtsjahr 2007/08

10. – 14. Dezember 2007
21. – 25. Januar 2008
25. – 29. Februar 2008

Vortragsveranstaltung «Fusionman»

Yves Rossy (Captain A320) berichtet über sein Projekt «Fusionman».
Donnerstag, 13. Dezember 2007, 14 bis 17 Uhr
Landgasthof Breiti in Winkel
Anmeldungen bitte bis am 7. Dezember 2007 an:
aeropers@aeropers.ch oder 044 816 90 70



In Kloten am Ewigen Wegli 10

vermieten wir in gepflegter Liegenschaft per 1. Januar 2008 oder nach Vereinbarung.

29 m² Mietfläche mit einem sep. Bad/WC.

Helle Räumlichkeiten (Fenster auf drei Seiten).

Balkon, Kundenparkplätze und gratis Werbemöglichkeit an der Hausfassade.

Ideal für stilles Gewerbe wie **Kosmetik** oder **Massagebehandlung**.



IMMOBILIENTREUHAND

Steinackerstrasse 4
8305 Dietlikon
Telefon +41 44 - 834'14'41
Fax +41 44 - 834'14'42
<http://www.gruber-immo.ch>

Für Auskünfte oder einen Besichtigungstermin stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Wir freuen uns auf Ihren Anruf.



SIPA-SWISS INDEPENDENT PILOT ASSOCIATION

Die SIPA (Swiss Independent Pilot Association) ist am 1. Oktober 2005 gegründet worden

Sie bezweckt die Förderung der Interessen der unabhängigen Schweizer Berufs- und Linienpiloten im Allgemeinen sowie die Wahrung und Vertretung der gemeinsamen Interessen seiner in der zivilen und militärischen Luftfahrt beschäftigten Mitglieder im Speziellen.

Die SIPA vertritt die Interessen ihrer Mitglieder gegenüber den Behörden und anderen Verbänden bei allgemeinen Fragen und Problemen im Zusammenhang mit der Luftfahrt. Sie vertritt ihre angeschlossenen Mitglieder in übergeordneten Arbeitsgruppen und Organisationen auf nationaler und internationaler Ebene.

Die SIPA ist parteipolitisch neutral. Bezüglich des Umfeldes der Luftfahrt kann sie jedoch öffentlich Stellung beziehen und eigene Parolen formulieren.

Seit 2007 ist der Verein SIPA offiziell anerkanntes SwissALPA-Mitglied.

Mitglieder der SIPA sind Berufs- und/oder Linienpiloten, die von keiner firmenspezifischen Arbeitnehmerorganisation (bzw. Berufsverband) in der Schweiz vertreten werden, die SwissALPA-Verbandsmitglied sind.

Mitglieder von SwissALPA-Mitgliederverbänden können der SIPA nur im Rahmen einer Doppelmitgliedschaft beitreten.

In Ausbildung stehende oder nicht beschäftigte Berufspiloten, Linienpiloten oder Fluglehrer können ebenfalls der SIPA beitreten.

Nach erfolgreicher Aufnahme bei der SIPA besteht die Möglichkeit, diverse Mitglieder-Benefits (Loss of Licence, Kollektiver Krankenkassenvertrag mit Swica, Privater Rechtsschutz und anderes mehr) abzuschliessen. Siehe www.swissalpa.com.

Die Mitgliedschaft als aktives SIPA-Mitglied beträgt 300 Schweizer Franken pro Jahr. Ratenzahlungen sind nach Absprache mit dem Vorstand möglich.

Darin inbegriffen sind:

- SwissALPA (IFALPA & ECA)-Mitgliedschaft
- SwissALPA-Mitgliederpublikation «Rundschau»
- CAP-Arbeitsrechtsschutz
- IGPension

Für weitere Informationen:

Cédric Gitchenko, Tel. +41 78 713 17 15,
gitchenkoc@g-unlimited.ch

PENSIONIERUNG

Peter Müller



Eintritt: 1.4.1978, Pensionierung: 30.6.2007, Total Flugstunden: 14 100

F/O: DC-9, MD-80, DC-10

Captain: MD-80, MD-11, A330/340

Zusatzfunktionen: HAD/CRM, Simulator, RCP, Chefpilot MD-80, stv. Chefpilot MD-11

Es war ein Traumberuf. Zusammen mit meiner Crew das «Schiff» sicher hin- und zurückzubringen, vieles zu erleben, Neues kennen zu lernen: Was hätte schöner sein können!

Vieles – zu vieles? – hat sich verändert, und der Wille, sich immer wieder anzupassen, ist nicht mehr unbedingt vorhanden. Darum ist es nun eine gute Zeit, aufzuhören und endlich einmal mehr Zeit für meine Frau, unsere Angehörigen und unsere Freunde zu haben.

Euch allen wünsche ich von Herzen immer genug Luft unter den Flügeln!
Peter Müller

NEUEINTRITT

Martin Vollenweider



Nach dem Swissair-Grounding konnte ich zur Edelweiss Air wechseln und war für fünfeinhalb Jahre auf A320/330 unterwegs.

Nun war es Zeit für einen Wechsel. Der veränderte Chartermarkt in der Schweiz, der Steigflug der SWISS und die Tatsache, dass ich nach 52 Aufenthalten in der Karibik den Sand nicht mehr sehen konnte, waren Gründe genug für eine Rückkehr.

Mit besten Grüßen und der Hoffnung auf ein in Zukunft offeneres Ohr für uns «Jungen».
Martin Vollenweider

Stiftung Märtplatz

Ich dachte, ich sei tolerant, dabei kann ich meinen engen Hirn-Maschenzaun von «richtig» und «falsch» problemlos noch viel weiter lockern, ohne Gefahr für meine kleine heile Welt heraufzubeschwören. Seit zwei Jahren bin ich im Stiftungsrat des Märtplatz.

Es gibt sie, die Randständigen, und es wird sie wohl auch immer geben! Jeder hat seine Geschichte und mancher müsste nicht da stehen, wo er steht – eben am Rand der von der Gesellschaft festgelegten Norm oder etwas darüber hinunter. Autsch!

Wie können junge Menschen, durch alle Schulen, Heime, Institutionen – und dort durch Fachpersonen und Spezialisten begutachtet und wieder begutachtet – und durch sonstige «Auffangbecken» erfolglos therapiert, noch an sich glauben? Wie können sie auf eine Zukunft mit Perspektiven hoffen?

In Freienstein im Zürcher Unterland besteht seit nunmehr 21 Jahren die Stiftung Märtplatz. Jungen Menschen mit «Startschwierigkeiten» wird hier auf verschiedenste kreative Art und Weise in neun verschiedenen Berufsrichtungen eine Anlehre, Teillehre und Voll-Lehre angeboten.

Ja, das gibt es auch andernorts in dutzender Ausgabe – und doch: Etwas tickt hier anders.

Wird ein Platz frei, wird ein junger Mensch angenommen; einziges Kriterium ist die Finanzierbarkeit seiner Ausbildung. Oft wird der Grossteil durch die IV getragen, aber auch durch Hunderte von Spendern aller Alters- und Sozialschichten, die mit ihrem Beitrag die Besonderheit des Märtplatzes erst ermöglichen.

Die jungen Menschen werden hier von Anfang an als gleichwertiges Gegenüber gesehen. Es gilt, mit ihnen die Ausbildungsrichtung festzulegen: Koch, Journalist, Fotograf, SchneiderIn, Maler, Theaterwerkstatt, Keramikmalerei, Medien-Werkstatt, Töpferei, Grafik. Das Ausbildungsziel kann durchaus im Verlauf ändern und den Wünschen und Möglichkeiten des jungen Menschen angepasst werden. So hat dieses Jahr ein Kochstift seine Lehre abgeschlossen, der ursprünglich nur eine Anlehre in Angriff nahm. Erkennt zum Beispiel ein Lehrmeister in einem Jungen den Drang zum Maler, so entscheidet er sich, gemeinsam mit ihm, diese Lehre zu machen, da dieser Beruf am Märtplatz noch nicht angeboten wird. Die Fotografen absolvieren auch eine Abschlussprüfung in Wien, was ihnen den Europäischen Fotografen-Fachausweis einbringt, und damit eine bessere Ausgangslage in diesem Beruf.

Wurden die jungen Menschen in ihrer Vergangenheit hauptsächlich von ihren Defiziten her begutachtet, versucht der Märtplatz «den Käse zu finden und nicht die Löcher», wie ihr Leiter Jürg Jegge in seinem Buch «Die Krümmung der Gurke, Menschen – nicht stapelbar» festhält. Die Hoffnung liegt darin, den Menschen zu einer Tätigkeit zu verhelfen, die ihnen neben dem Lebensunterhalt auch einen Sinn in ihrer Arbeit gibt. Der Weg, der hier eingeschlagen wurde, ist Gleichberechtigung, Toleranz und Kreativität. Dies ist sicher nicht für jedermann/frau der ideale Weg, aber 50 Prozent leben nach ihrer Ausbildung ohne Unterstützung durch die Öffentliche Hand und weitere 30 Prozent nehmen in irgendeiner Art am Erwerbsleben teil, zum Beispiel mit Teilzeitstellen und Teil-IV-Rente. Dies liegt deutlich über dem schweizerischen Durchschnitt.

Leider sind nicht alle Kosten durch Institutionen wie die IV oder die Jugendanwaltschaft gedeckt. Obwohl Wiedereingliederung in aller Munde ist, werden die Kostengutsprachen restriktiver. Was soll ein Journalist oder Fotograf ohne Führerschein? Wer finanziert die dreitägige Prüfungsreise der Fotografen nach Wien? Wer das jährlich stattfindende Entenrennen, den Besuch der Hauptprobe einer Oper, um ihnen auch andere Welten zu öffnen als Techno und Hard-Metal?

Dies bedeutet, dass jährlich zirka 150 000 Franken an Geldern von Gönnern und Stiftungsmitgliedern gespendet werden müssen, um den etwa 25 jungen Menschen diesen Ausweg aus der Sackgasse offen zu halten.

Es gibt Hunderte von Möglichkeiten, Menschen zu helfen. Diese ist – mit deinem Beitrag – eine davon.

Auch die kleinste Spende ist willkommen!

Bernard Glauser, Capt. A330/340, Stiftungsratspräsident Stiftung Märtplatz



Buchhinweise:

Die Krümmung der Gurke Menschen – nicht stapelbar / Jürg Jegge, Zytgloggen Verlag, 2006

Dummheit ist lernbar Erfahrungen mit «Schulversagern» / Jürg Jegge, Zytgloggen Verlag, 1980

Spendenkonto:

Stiftung Märtplatz
Postscheckkonto: 84-1660-2
Solarweg 1
Postfach
8427 Rorbas-Freienstein

Kontakt:

Telefon: 044 865 52 22
Fax: 044 865 52 91
Internet: www.maertplatz.ch
E-Mail: buero@maertplatz.ch

Japanische Freudenhäuser

Text: Peter Tilly



Diese fernöstlichen Häuser der Lust, des Genusses und der Freude unterscheiden sich wenig von den wenigen Exemplaren, die ich von meinen heimischen Streifzügen her kenne. In der Regel legen diese Häuser auf Diskretion sehr viel wert. Ja man könnte fast von einer inszenierten Bescheidenheit sprechen. Damit man im fernen Japan diese Lokalitäten auch findet, ist zumindest eine kleine Portion Ortskenntnis lohnend. In der Regel ist der Eingang zu diesen Genussstempeln mit roten Stoffetzen gut getarnt. Nicht selten prangern grosse Schriftzeichen auf diesen Tüchern und informieren den dem Japanisch mächtigen Besucher über den gebotenen Service.

Langnasen wie ich sind da natürlich hoffnungslos benachteiligt, und darum schreite ich jeweils mit einer gehörigen Portion Respekt durch die Pforte und freue mich dann umso mehr, wenn das Gebotene genau meinem Geschmack entspricht.

Es ist doch immer wieder ein befreiendes Gefühl, wenn man einen Ort der Leidenschaft betritt und inmitten Gleichgesinnter seine Lust befriedigen kann. Auch optisch bieten die beschriebenen Häuser so einiges. Zumindest in Japan genügen diese Lokale hohem architektonischem Anspruch, sind immer peinlich sauber gehalten und garantieren höchste Genüsse. Natürlich bleibt auch immer ein kleines Restrisiko bestehen. So zeige ich für einen Kollegen durchaus Verständnis, der sich vor Monatsfrist geweigert hat, solch eine Institution zu betreten. Er hat zu Hause Frau und Kind, trägt Verantwortung und kann unmöglich mit einer Krankheit nach Hause kommen, für die es noch immer keine Impfung gibt. Jetzt aber zurück zum Angebot. Japaner verstehen es einfach, das Frischfleisch im richtigen Licht zu präsentieren. Nachdem sich der Gast gesetzt hat und je nach Lust Bier, Sake oder Grüntee konsumiert, beginnt die unvergessliche Show. Auf einem Band laufen die entblössten Köstlichkeiten vor den Augen der Gäste vorbei. Das feuchte Tuch, das ei-

gentlich zum Reinigen der Hände vorgesehen ist, wird auch gerne zum Abwischen des Speichels benutzt, der rege aus beiden Mundwinkeln läuft.

Zurückhaltung ist angesagt, denn der Zeremonienmeister lässt gerne am Anfang die günstigen Objekte vorbeisaulsen. Gäste, die sich nicht zurückhalten können, sind selber schuld, wenn sie aufgrund ihrer Ungeduld die alten und zähen Dinger erwischen. Auf zartes und weisses Fleisch folgen rosa Farbtöne auf grünem Beet. Sind an einzelnen Gerippen noch da und dort Haare zu erkennen, präsentieren sich andere glatt wie polierte Kugeln. Kenner der Szene fragen sich jetzt natürlich, wie teuer der Spass wird und wie sich danach die Rechnung präsentiert. Wäre ja erstaunlich, wenn sich die Japaner hier nicht auch etwas Spezielles ausgedacht hätten. Die knackigen, jungen und zum Anbeissen schönen Objekte liegen auf verschiedenfarbigen Unterlagen und genau diese Unterlagen bestimmen den Preis. Je frischer, desto teurer, mit dieser simplen Formel lässt sich die Preisgestaltung sehr einfach beschreiben.

Nur mit dem Schlankheitswahn von uns Europäern halten die Japaner nicht wirklich mit. In diesem Land treibt der Fettanteil den Preis in die Höhe, und da unterscheiden wir Europäer uns ja wirklich deutlich von den Insulanern.

Ja was soll ich Euch noch vom Freudenhaus erzählen. Hat man das Objekt der Begierde einmal ausgewählt, reichen Worte zum Beschreiben der empfundenen Lust einfach nicht aus. Wie soll ich einen Vorgang in Sätze fassen, der mir fast den Verstand raubt? Das muss man einfach selber erleben. Und glauben Sie mir, es bleibt selten bei einer Sünde! Bald folgen Nummer zwei, Nummer drei und und und ...

Üblicherweise schleicht sich beim Verlassen des Hauses das schlechte Gewissen ein. Zu viel wurde gekostet, zu viel wurde probiert, und der Bauch schmerzt an allen möglichen und unmöglichen Stellen. Ja so ein Besuch im Sushi-Restaurant macht wirklich Spass und grosse Freude. Da ist die Bezeichnung Freudenhaus sicherlich angebracht. Oder finden Sie nicht?



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

Mind Body Soul
Ganzheitliche Gesundheitspraxis

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

Akupunkt-Massage ■ Bioresonanz ■ Body Detox

P.P.

8302 Kloten

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

