



RUNDSCHAU

1 | 2009

SWISS  ALPA
Airline Pilots Association

Publikation des Pilotenverbands AEROPERS
SwissALPA – Swiss Airline Pilots Association



**Risikomanagement • Grosses Interview mit «FusionMan»
Yves Rossy • Hintergründe zur Einführung der A330-300
bei der SWISS • Visual Approach auf einen Einfränkler •
Feriensituation der Airbus-Piloten • London City Airport**

Inhalt



- 3 The President's Voice**
Unser Vize-Präsident Rolf Odermatt schreibt über Einsicht, Entfremdung und Erwartungen.
- 4 Editorial/Impressum**
- 5 Normale Mitarbeiter in (scheinbar) normalen Unternehmen**
In einer Fluggesellschaft können Entscheidungen zu katastrophalen Flugunfällen führen. Ein systematischer Umgang mit dem Thema Risikoanalyse in allen Abteilungen und auf allen Stufen ist deshalb unerlässlich - und neuerdings sogar gesetzlich vorgeschrieben.
- 9 Wenn Bauch und Münze nicht mehr genügen**
Als sich Oliviero Grendene im Jahr 2006 für oder gegen das Stellenangebot der SWISS entscheiden musste, war er lange Zeit ziemlich ratlos. Geholfen haben ihm schliesslich die Resultate der Glücksforschung und eine Methode zur Entscheidungsfindung.
- 13 Einführung der A330-300 bei der SWISS**
Seit zwei Jahren ist ein grosses Team um Thomas Imboden, Head Aircraft Asset Management, damit beschäftigt, den Ersatz für die A330-200 zu planen und umzusetzen. Ein Bericht über die vielfältigen Vorbereitungsarbeiten.
- 17 «Es war ein ausserordentliches Erlebnis»**
Yves Rossy sucht immer wieder nach speziellen Erlebnissen in der Fliegerei. Ganz besonders fasziniert ist er vom freien Fall und dem Gefühl, mit der Luft eins zu werden und den Flug nur mit seinem Körper zu steuern. In unserem Interview erzählt er, wie alles mit dem Ritt auf einem Surfbrett begann, wo er jetzt steht und was sein Traum ist.
- 24 Ferien – Erholung vom Alltag**
In diesem Ferienjahr wird die angehäuften Ferienschild von 15,8 Mannjahren auf 30 Mannjahre annähernd verdoppelt. Dies entspricht einer Ferienschild von 13,3 Tagen pro Pilot. Dazu ein Hintergrundbericht aus dem Vorstand.
- 27 Edelweiss Air: Hochbetrieb dank Zusammenarbeit mit der SWISS**
Seit der Gründung der Edelweiss Air lief das Geschäft auf der Kurz- und der Langstrecke sehr saisonal. Nun ist frischer Wind eingekehrt. Zudem sind zum ersten Mal Verhandlungen über einen Gesamtarbeitsvertrag im Gang.
- 28 Civilized Thinking**
Peter Küng alias «PK2» berichtet vom Leben als Instruktor mit all seinen Vorzügen.
- 30 «Nur ein Miteinander führt zum Erfolg!»**
Unser neues Vorstandsmitglied Markus Grob steht der «Rundschau» Red und Antwort.
- 32 HMS London City Airport – the world's slowest aircraft carrier!**
Ein interessanter Bericht über die Flugoperation auf dem Flughafen London City.
- 34 Visual Approach auf einen Einfränkler**
Nach einem kurzen freien Fall aus tausend Metern über Grund nähert sich der Fallschirmspringer der winzig kleinen Zielscheibe. Er setzt seinen Fuss ins Zentrum, das Resultat «null Zentimeter Abweichung» leuchtet auf der Anzeige.
- 36 Verabschiedungen aus dem Vorstand**
Leider sind Roger Reuteler und Lukas Viglietti aus dem AEROPERS-Vorstand zurückgetreten. Dazu eine Würdigung ihres Einsatzes zugunsten unseres Verbandes.
- 37 Austritte, Eintritte und Pensionierungen**
- 41 Gelesen: «Einer für alle ...»**
Eine Rezension des Buches «Der Retter von London».
- 42 Zeitreise**
Ein Rückblick über 100 Jahre Luftfahrtgeschichte.
- 44 On The Air ...**
Aktuelles aus der Fliegerei.
- 46 Wir trauern, Termine und Mitteilungen**
- 47 «Rundschau»-Leser schreiben**
Arbeitsbedingungen bei der PrivatAir in Düsseldorf.
- 48 Flyer «International Youth Exchange»**
- 49 Brief «Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals»**
- 50 «New Airline Rules»**
- 51 Gedanken eines Fliegenden**
Peter Tilly hat mit Hilfe eines Aviatik-Journalisten herausgefunden, wie seine Position als Copilot zu verstehen ist ...

The President's Voice



Do you want your pilot to fall asleep?

Zurzeit findet in Brüssel ein Gesetzgebungsprozess statt, der die Regelung der Flugdienstzeiten in Europa betrifft. Seit 2008 sind in Europa die EU-OPS Regulations Subpart Q in Kraft. Die EU-OPS-Verordnung 1899/2006 verpflichtet die europäischen

Institutionen, die derzeitigen EU-OPS Rechtsvorschriften anzupassen, falls wissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass die momentane Gesetzgebung nicht genügt, um ausreichend Schutz gegen die Müdigkeit der Piloten zu bieten und damit ein Sicherheitsrisiko darstellen.

Am 22. Januar 2009 wurde die Endfassung der von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) in Auftrag gegebenen Studie «Scientific and Medical Evaluation of Flight Time Limitation» veröffentlicht. Eine Woche später hat die EASA eine Reihe von Air Operations Rules publiziert, welche die derzeitigen EU-OPS-Regeln im April 2012 ersetzen sollen. Der EASA-Vorschlag berücksichtigt die neusten wissenschaftlichen Erkenntnisse zum Schutz gegen die Müdigkeit der Piloten und die damit verbundenen Sicherheitsrisiken aber nur ungenügend. Die Pilotenverbände setzen sich entschieden dafür ein, dass die EASA die Gesetzgebung für die Flugdienstzeiten auf wissenschaftliche und medizinische Fakten abstützt und nicht auf kommerzielle Aspekte. Wir sind es unseren Passagieren schuldig.

Und bei uns?

Auch bei uns in der AEROPERS fanden und finden Änderungen statt. Seit der Vorstandswoche im Januar 2009 führe ich den Verband als Interimspräsident. Entsprechend den Statuten werden wir termingerecht Wahlen ausschreiben, um die Lücke in den Reihen des Vorstands ab der GV im Mai wieder zu schliessen.

Bei den letzten ordentlichen Wahlen waren ursprünglich drei der acht Vorstandssitze neu zu besetzen, aktuell sind jetzt nur noch zwei Vorstandsmitglieder mit mehr als einem Jahr Erfahrung im Amt.

Auch ich bin erst seit acht Monaten im Vorstand. Ich glaubte, mich vor meiner Kandidatur einigermaßen ins Bild gesetzt zu haben. Nun, dieses Bild hat sich in den letzten Monaten massiv erweitert. Eine riesige Flut von Randbedingungen, Einschränkungen, Wünschen und Erwartungen muss zusätzlich berücksichtigt werden. Entscheide zu fällen für alle Mitglieder unter Berücksichtigung aller bekannten und eventuell unbekannteren Kriterien ist einiges belastender als mein früheres «man sollte endlich» und «man müsste doch»...

Neben dem «Daily Business» beschäftigen uns vor allem unterschiedliche Auffassungen über die Auslegungen des GAV und der FDR. Wo immer es bezüglich einer Limite eng wird, werden wir seitens der SWISS mit neuen Interpretationen, Verharmlosungen, Fragen nach dem Sinn und schlussendlich mit Entschuldigungen wegen mangelnder Ressourcen konfrontiert. Eine gewachsene und finanziell gesunde SWISS ist sicher auch in unserem Interesse, und wir freuen uns darüber. Allein damit kann aber nicht mehr jede Unzulänglichkeit entschuldigt werden. Die einzelnen strittigen Punkte mögen für sich unbedeutend erscheinen, in der Gesamtheit orten wir im lockeren Umgang mit den Limiten aber ein beträchtliches Gewinnpotenzial auf unsere Kosten. Hier werden wir hart bleiben und zählen auf die Unterstützung der Mitglieder. Ganz nebenbei können wir aus den gemachten Erfahrungen auch die Lehren für einen nächsten Vertrag ziehen.

Geschäftlich ging es der SWISS in den letzten zwei Jahren gut, ja sogar sehr gut. Auch im heutigen geänderten wirtschaftlichen Umfeld steht sie vergleichsweise gut da. Dies ist einerseits sicher dem Management zu verdanken. Nur,

in einem Dienstleistungsunternehmen geht gar nichts ohne Personal. Die jüngste Geschichte auch in der Schweiz zeigt, dass die Topmanager sehr gut für sich sorgten, von Verantwortung redeten, nur um dann rechtzeitig abzuspringen.

Die SWISS ist jetzt erst rund sechs Jahre alt, die durchschnittliche Verweilzeit eines SWISS-Managers auf seinem Posten dürfte gar noch kürzer sein. Piloten aber arbeiten 25 Jahre für die Firma. Damit stehen sie längerfristig für das Unternehmen ein und tragen entsprechend Verantwortung. Es darf nicht mehr weiter für die kurzfristige Gewinnmaximierung von den Reserven des Personals gezehrt werden. Stehen wir dafür ein: Wir wollen eine längerfristig gesunde Firma mit wieder motivierten Mitarbeitern. Der Vorstand ist – mit euch – bereit. Bei uns reicht ein «Yes we can» nicht, wir brauchen ein «Yes we do!».

«Es darf nicht mehr weiter für die kurzfristige Gewinnmaximierung von den Reserven des Personals gezehrt werden.»

Rolf Odermatt, Vize-Präsident

Editorial



«Wer die Wahl hat, hat die Qual.» Wem ist dieses alte Sprichwort nicht auch schon durch den Kopf gegangen, wenn er im Supermarkt vor einem Regal stand und aus fast identischen Produkten das richtige hat aussuchen müssen? Oder ist euch immer gleich klar, welcher Alternate zum Beispiel die

beste Wahl für eine Ausweichlandung ist? Wenn wir die Qual der Wahl verspüren, so deutet das auf eine gewisse Überforderung hin. Wir wissen nicht genau, nach welchen Kriterien wir aussuchen sollen, welche Aspekte wie stark zu gewichten sind.

Roland Zaugg hat in dieser Ausgabe gleich zwei Berichte verfasst, die sich mit dem Thema «Auswahl und Entscheidungsvorbereitung» befassen. Sein erster Text «Normale Mitarbeiter in (scheinbar) normalen Unternehmen» zeigt auf, wie in unserer Firma Entscheidungen vorbereitet werden, die risikobehaftet sind. Der Absturz einer MD-80 der Alaska Airlines illustriert, wie eine Kette von scheinbar unwichtigen Einzelentscheidungen zur Katastrophe führte. Damit sich das nicht wiederholt, wird in der Industrie das Operational Risk Management eingeführt.

Was in den Büros Einzug hält, ist uns unter dem Begriff SPORDEC schon längst bekannt: Mögliche Optionen werden gesucht, verglichen und bewertet, womit die Entscheidung auch schon auf der Hand liegt – wenn es denn nur immer so einfach wäre. Oliviero Grendene stand vor der Wahl, als Captain bei der Germanwings weiterzufliegen oder in die Schweiz zurückzukehren und sich bei der SWISS als F/O als Letzter – mit allen Konsequenzen – in die Senioritätsliste einzureihen. Roland Zaugg beschreibt in «Wenn Bauch und Münze nicht mehr genügen», wie Oliviero mit Hilfe der Entscheidungs-

matrix zu einem Entschluss kam, der alle möglichen Aspekte berücksichtigt.

Christoph Franz, CEO der SWISS, sieht optimistisch in die Zukunft. In einem Gespräch mit der «Financial Times Deutschland» vom 22.1.2009 meinte er: «Aus heutiger Sicht können wir sagen, dass die Airline profitabel war, ist und auch 2009 bleiben wird.» Ein Grund für diese Zuversicht ist wohl auch die Einführung der neuen A330-300, welche die zahlungsbereite Kundschaft mit komplett neu gestalteter Kabinausrüstung anlocken soll. Der Bericht «Einführung der A330-300 bei der SWISS» beleuchtet, welche Aspekte bei der Entscheidung für die A333 berücksichtigt werden mussten.

«Improvise, then adapt!». Das ist der Beginn eines etwas anders gelagerten Entscheidungsverfahrens, mit dem sich Yves Rossy sehr erfolgreich als Pionier in Sachen «Fliegender Mensch» durch alle Höhen und Tiefen gekämpft hat. Nach sieben Jahren Entwicklungsarbeit kam Ende 2006 der ersehnte Durchbruch. In dem Interview «Es war ein ausserordentliches Erlebnis» erzählt er unter anderem, wie es ihm beim Flug über den Ärmelkanal ergangen ist.

Yves möchte an dieser Stelle den ausdrücklichen Dank an seine Kollegen im Cockpit und an die Vorgesetzten richten. Er wäre nie so weit gekommen, wenn er den RAV und die Ferienwoche für den Flug von Calais nach Dover nicht bekommen hätte. Er ist sich bewusst, dass seine Kollegen damit mehr gearbeitet und ihn mitgetragen haben – und dies gerade in einer Zeit hoher Arbeitsbelastung!

All denen, die nun die Qual der Wahl haben, welchen Bericht sie zuerst lesen sollen, empfehle ich einen Blick ins Inhaltsverzeichnis – oder einfach weiterzublättern!

Ich wünsche eine unterhaltsame Lesezeit.

Jürg Ledermann

Impressum

Herausgeber

AEROPERS | SwissALPA
Ewiges Wegli 10 | 8302 Kloten
Telefon +41 44 816 90 70 | Fax +41 44 816 90 75
info@aeropers.ch | www.aeropers.ch

Redaktion

rundschau@aeropers.ch
André Ruth, Redaktionsleiter, Captain A320
Jürg Ledermann, Redaktor, Captain A320
Roland Zaugg, Redaktor, Captain A320
Henning Hoffmann, Geschäftsführer AEROPERS
Sylvia Unseld, Praktikantin, F/O A320/330

Ständige Mitarbeiter

Peter Küng («Civilized thinking»), Captain A330/340
Zbigniew Bankowski («On The Air ...»), F/O A330/340
Viktor Sturzenegger («Gelesen»), Captain A330/340
Christoph Jordan («Zeitreise»), Captain A320
Peter Tilly («Gedanken eines Fliegenden»), F/O A330/340

Layout

Alisa Schwarz, Akeret Druck AG

Druck

Akeret Druck AG, 8600 Dübendorf

Auflage

2600 Exemplare

Erscheinungsweise

Viermal pro Jahr
Cover vierfarbig, Innenseiten schwarz/rot (Pantone 187)

Inseratenannahme

Akeret Druck AG, Druckerei am Lindenplatz
Wallisellenstrasse 2, 8600 Dübendorf
Telefon +41 44 801 80 10 | Fax +41 44 801 80 11
akeret.ag@bluewin.ch | www.akeret-ag.ch

Copyright

Sämtliche Texte und Fotos sind urheberrechtlich geschützt. Der Abdruck, auch auszugsweise, ist nur mit ausdrücklicher Bewilligung der Redaktion erlaubt.

Foto Frontseite: © Dominique Wirz, F/O A320

Redaktionsschluss «Rundschau» 2/2009: 15. Mai 2009

Normale Mitarbeiter in (scheinbar) normalen Unternehmen

Das Risiko fliegt bekanntlich mit. Sogar Management-Entscheide können zu katastrophalen Flugunfällen führen, wie der Absturz einer MD-80 der Alaska Airlines im Jahr 2000 beweist. Ein systematischer Umgang mit dem Thema Risikoanalyse in allen Abteilungen und auf allen Stufen einer Fluggesellschaft ist deshalb unerlässlich.

Text: Roland Zaugg

Der Umgang mit Risiken ist für die Piloten der SWISS nichts Neues. Seit Jahren werden sie dazu angehalten, vor jeder Entscheidung, die sie treffen, die Gefahren der verschiedenen Optionen systematisch zu analysieren und abzuwägen. Das Zauberwort dafür lautet SPORDEC, eine Schritt-für-Schritt-Anleitung, die im Betriebshandbuch der Piloten als offizielles Hilfsmittel verankert ist.

Neu ist die Vorschrift der International Civil Aviation Organization (ICAO), dass im Rahmen eines Safety Management Systems ein solches Risikomanagement nicht nur im Cockpit, sondern überall dort im Unternehmen Anwendung finden soll, wo sich als Folge von Entscheidungen oder modifizierten Abläufen die Rahmenbedingungen ändern und neue Risiken entstehen können. Das neue Gesetz schreibt zudem vor, dass dieses Operational Risk Management (ORM) auf einem wissenschaftlichen Fundament beruhen soll.

Laut Pete Steinmann, Head of Quality and Risk Management (OSQ) der SWISS, gelten diese Forderungen von der Idee her grundsätzlich für das ganze Flugunternehmen, also alle Stufen und Abteilungen. Vorläufig beschränkt sich unser SWISS-ORM jedoch nur auf die Operations Division, die unter der Leitung des Chief Operating Officers (COO) steht. Erst zu einem späteren Zeitpunkt soll es auf das ganze Unternehmen ausgedehnt und an das heutige Enterprise Risk Management (ERM) der SWISS gekoppelt werden.

Unkontrollierbare Fluglage

Dass die Einbindung der obersten Entscheidungsträger in ein systematisches ORM unerlässlich ist, zeige exemplarisch der Unfall einer MD-80 der Alaska Airlines, meint Steinmann. Eine solche Maschine stürzte 2000 ins Meer, nachdem sie wegen des Versagens eines entscheidenden Steuerelements unkontrollierbar geworden war. 88 Passagiere und Besatzungsmitglieder verloren bei dem Absturz ihr Leben.

Direkte Ursache für den Absturz war eine Schraubenwinde (Jack Screw), die das Höhenleitwerk der MD-80 antreibt. Bei der Unfalluntersuchung fand man heraus, dass sich dieses Bauteil bei der Unfallmaschine in einem sehr schlechten Zustand befand. Von einem Gewinde war nicht mehr viel zu sehen. Deshalb

begann es am Unglückstag während des Fluges einfach leerzulaufen. Die Piloten hatten keine Chance mehr. Sie verloren die Kontrolle über das Höhenleitwerk und schliesslich über die ganze Maschine.

Indirekt hatte allerdings vorher eine ganze Reihe von Management-Entscheiden bei Alaska Airlines dazu geführt, dass sich das Unterhaltsintervall für die erwähnte Schraubenwinde sukzessive von ursprünglich 350 auf 2500 Stunden ausgedehnt hatte. Als Folge davon wurde das Gewinde nicht mehr ausreichend geschmiert und kontrolliert. Nach Sydney Dekker, einem Professor für Human Factors und Systems

Safety mit Pilotenlizenz, sind die verschiedenen Management-Entscheide für sich gesehen durchaus plausibel gewesen. Und sie seien auch nicht mit der Absicht getroffen worden, das Schmier- und Kontrollintervall derart auszudehnen, dass diese unbenutzte Abnutzung des Gewindes möglich wurde. Genau das

sei aber unbeabsichtigt die Folge von verschiedenen Management-Entscheiden gewesen, die im Laufe der Zeit getroffen worden seien.

Eine solche unheilvolle, schleichende Entwicklung, wie sie eben beschrieben wurde, ist unter dem Begriff «Drift into Failure» bekannt. Laut Rasmussen & Sveitung, zwei skandinavischen Ingenieuren, sind Unfälle, die am Ende eines Drifts into Failure stehen, «the effect of a systematic migration of organizational behavior toward accidents under the influence of pressure towards cost-effectiveness in an aggressive, competitive environment». Drifts into Failure seien deshalb so heimtückisch, so Dekker, weil es dabei nicht um offensichtliche Fälle von Zusammenbruch, Versagen oder Fehler gehe, sondern um normale Leute bei ihrer normalen Arbeit in (scheinbar) normal funktionierenden Unternehmen. Im Gespräch betont deshalb Pete Steinmann, dass auch ein systematisches, unternehmensweites Risikomanagement keine Garantie dafür sei, dass Drift into Failure rechtzeitig erkannt werde. Es sei jedoch die einzige Chance.

Kleine und grosse Risiken

Gewiss ist der Umgang mit Risiken auch für die obersten Entscheidungsträger keine neue Disziplin. Man habe sich aber auf dieser Stufe bisher vorwiegend auf individuelle «Expertenmeinungen» und «Facheinschätzungen» abgestützt, meint Steinmann. Das sei zwar nicht falsch gewesen, denn diese Komponenten

«Das neue Gesetz schreibt vor, dass dieses Operational Risk Management auf einem wissenschaftlichen Fundament beruhen soll.»



Pete Steinmann: «Risk Management liefert beziehungsweise <errechnet> keine Lösungen.»

hätten sehr wohl ihre Berechtigung, ebenso wie das Bauchgefühl. Solange indes der Umgang mit Risiken von den Vorlieben der einzelnen Manager abhängig sei und nicht nach einem festgelegten Schema ablaufe, sei es sehr schwierig, deren Risikoeinschätzungen nachvollziehen und einordnen zu können. Deshalb brauche es den von der ICAO für alle mit Risiken behafteten Entscheide vorgeschriebenen, strukturierten Prozess. Dieser führe zu einem kalibrierten Vorgehen, an dessen Ende ebenfalls eine Risikoeinschätzung stehe, allerdings mit einer wesentlich höheren Aussagekraft.

OSQ bekam also vom Gesetzgeber den Auftrag, wissenschaftlich fundierte Hilfsmittel zu entwickeln, mit denen man innerhalb der Operations Division der SWISS Risiken jeglicher Art systematisch und einheitlich würde bewerten können. Zu diesem Zweck ging Pete Steinmann eine Kooperation mit der Professur für Technologie- und Innovationsmanagement der ETH Zürich ein. Daraus sind im Laufe eines Jahres zwei verschiedene Prozesse mit je einem eigenen Tool entstanden, nämlich ein ORE (Operational Risk Evaluation) für kleinere Risiken und ein ORA (Operational Risk Assessment) für grosse, komplexe Risikosachverhalte. Beide Prozesse sind vom Bundesamt für Zivilluftfahrt bereits gutgeheissen und in den Quality Manuals der SWISS International und SWISS European Air Lines publiziert worden.

Das ORE, das für kleine Risiken gedacht ist, kann jederzeit von einem einzelnen Mitarbeiter der SWISS oder von einer kleinen Mitarbeitergruppe durchgeführt werden, sobald ein Risiko festgestellt wurde,

das genauer analysiert werden muss. Grundlage für das strukturierte Vorgehen ist in diesem Fall eine Vorlage in Form eines Word-Dokuments. Der Vorlage beigelegt ist eine umfassende Gebrauchsanweisung, die es auch einem ORE-Anfänger erlaubt, brauchbare und nachvollziehbare Resultate zu erzielen. Das Ausfüllen eines ORE dauert je nach Sachverhalt von einer halben bis zu einer ganzen Stunde. Im ausgefüllten Risk-Evaluation-Dokument werden im Prinzip alle Gedanken, die man sich im Zusammenhang mit dem Risiko gemacht hat, und alle Parameter, die dabei massgebend waren, schriftlich festgehalten. Wer sich genauer über den ORE-Prozess orientieren möchte, findet im Intranet unter Divisions > Operations Safety Assurance > Quality Management > ORM - Operational Risk Management weiterführende Informationen, darunter auch ein Beispiel eines ORE, das tatsächlich durchgeführt worden ist. Auf derselben Seite werden auch das Konzept des ORM genauer erläutert und die wichtigsten Fragen dazu beantwortet.

Provokateure und Querdenker

Je nach Ergebnis des ORE ist das untersuchte Risiko damit bereits genügend abgeklärt worden. Es kann aber sein, dass sich der Sachverhalt als zu komplex herausstellt und das ausgefüllte Risk-Evaluation-Dokument nicht genügt. Dann müssen weitere Abklärungen gemacht werden, und es kommt zu einem ORA. Das ist laut Steinmann ein ausgewachsener Workshop, zu dem eine Gruppe von etwa sieben bis zwölf Fachleuten zusammenkommen sollte. Darum kann ein ORA nicht von jedermann angestossen werden, sondern nur vom Safety Officer oder vom COO beziehungsweise einem seiner Postholder. Ein ORA-Workshop dauert rund vier Stunden, er ist aber je nachdem mit umfangreichen Vorarbeiten und einer intensiven Nachbearbeitung durch OSQ verbunden. Moderiert wird ein ORA-Workshop auf jeden Fall von OSQ. Das soll sicherstellen, dass der entsprechende Prozess unabhängig, konsequent und methodisch korrekt durchgeführt wird. Dazu benützen die Moderatoren eine Checkliste, die ebenfalls zusammen mit der ETH entwickelt wurde.

Auf dieser Checkliste stehen unter anderem die wichtigsten Merkmale einer idealen Gruppenzusammensetzung. So sollten die Teilnehmer wie erwähnt Experten in ihrem Gebiet sein. Zweitens soll sich zum Workshop keine homogene Gruppe einfinden, sondern im Gegenteil ein Team, das möglichst unterschiedliche Standpunkte umfasst. «Provokateure» und «Querdenker» sind in dieser speziellen Runde sogar ausdrücklich erwünscht. Schliesslich sind die Teilnehmer eines ORA-Workshops im Idealfall möglichst unabhängig voneinander. Das mindert die Gefahr, dass die Richtung der Diskussion bereits nach dem ersten Votum mehr oder weniger vorgegeben ist. Die Voraussetzung der Unabhängigkeit ist für Mitarbeiter derselben Hierarchiestufe übrigens eher erfüllt, als wenn sich Vorgesetzter und direkt Untergebener in einem solchen Workshop treffen.

«Es soll sich zum Workshop keine homogene Gruppe einfinden, sondern ein Team, das möglichst unterschiedliche Standpunkte umfasst.»

Weiter schreibt die Checkliste für den Workshop einen standardisierten Prozess und einen institutionalisierten Einbezug aller Meinungen und Interessenträger vor, um schliesslich ein möglichst farbiges Gesamtbild eines Risikosachverhalts frei von Partikularinteressen zu erhalten. So versuchen die Moderatoren zum Beispiel zu verhindern, dass während des Workshops ein Gruppendruck entsteht oder sogar eine Mobbing-Atmosphäre aufkommt, in der die freie Meinungsäusserung behindert wird. Ausserdem achten die Leiter auf eventuelle Mitläufermeinungen und stellen solche sofort in Frage. Erweist sich jemand als Aussenseiter, weil er möglicherweise einen völlig anderen Blickwinkel auf das zu analysierende Problem hat, dann fordern die Moderatoren ihn gezielt dazu auf, seine Gedanken frei zu äussern. Und schliesslich wird gegebenenfalls auch ein «Untergebener» von den Moderatoren direkt um seine eigene Meinung gebeten, die von derjenigen seines Vorgesetzten sehr wohl abweichen kann.

Kollektive Intelligenz

Nachdem die Moderatoren zu Beginn eines Workshops genau umrissen haben, um welche Aspekte es in den kommenden Stunden gehen beziehungsweise nicht gehen soll, werden zuerst alle Teilrisiken des zu untersuchenden Gesamtrisikos möglichst vollständig identifiziert. Dabei soll noch keine Bewertung stattfinden. Sind alle erkennbaren Teilrisiken aufgelistet und von den Workshop-Teilnehmern korrekt verstanden worden, müssen diese die Wahrscheinlichkeit und das Schadenspotenzial der verschiedenen Risiken bewerten. Dies erfolgt nicht mit einem absoluten, sondern mit einem relativen Massstab. Das heisst, es geht nicht um die Frage, ob ein bestimmtes Teilrisiko eine Wahrscheinlichkeit von eins zu einer Million oder eher von eins zu zwei Millionen hat. Interessant ist vielmehr, ob das betrachtete Risiko im Vergleich zu den anderen als eher wenig wahrscheinlich oder als wahrscheinlicher erachtet wird. Analog ist das Vorgehen in Bezug auf das zugehörige Schadenspotenzial: Die Teilnehmer werden nicht gefragt, ob ein bestimmter Schaden eine oder zwei Millionen Franken kosten könnte, sondern sie sollen beurteilen, welchen Schaden sie in ihrer Position als gravierender oder als weniger gravierend einschätzen.

So erhalten die verschiedenen Teilrisiken von allen Teilnehmern eine (relative) Bewertung der Wahrscheinlichkeit des Eintretens und des möglichen Schadensausmasses. Hat nun ein bestimmtes Risiko von den verschiedenen Teilnehmern völlig uneinheitliche Bewertungsnoten bekommen, gilt es für die Workshop-Moderatoren, herauszufinden, ob diese Diskrepanz eventuell darauf zurückzuführen ist, dass trotz aller Bemühungen nicht alle Teilnehmer das Gleiche unter dem Risiko verstanden haben. Ist das der Fall, müssen die Missverständnisse geklärt und muss das Risiko anschliessend nochmals bewertet werden. Ist die Diskrepanz jedoch ein Ausdruck der Tatsache, dass das Teilrisiko effektiv unterschiedlich beurteilt wird, dann bleibt sie natürlich bestehen. Denn es ist nicht das Ziel eines ORA-Workshops, einen Kompro-

«Das Operational Risk Management ist keine exakte Wissenschaft.»

miss bei der Beurteilung der Risiken zu erzwingen. Es geht vielmehr – der Logik und dem Ideal des Crew Resource Management folgend – um das Nutzen der «kollektiven Intelligenz» einer Gruppe von Leuten.

Nach einem ORA-Workshop erhält der verantwortliche Entscheidungsträger einen umfassenden Bericht. Wie das kürzere Risk-Evaluation-Dokument liefert beziehungsweise «errechnet» auch dieser Bericht keine Lösungen. Und er nimmt dem Verantwortlichen auch keine Entscheidungen ab. Er stellt aber laut Steinmann «die breiteste mögliche Entscheidungsgrundlage mit der geringsten Manipulierbarkeit und ohne die gängigen Wahrnehmungs- und Urteilsverzerrungen» dar.

Landung auf einer 1455-Meter-Piste

Ein reales Beispiel für einen solchen ORA-Workshop ist die mögliche Aufnahme des Flugbetriebs mit einem Airbus 319 nach Florenz. Die SWISS fliegt bereits heute dorthin, allerdings mit dem kleineren Avro RJ 100, der besonders für Flughäfen mit kurzer Landebahn oder steilem Anflug geeignet ist. Florenz (FLR/LIRO) hat eine lediglich 30 Meter breite Piste 05/23, wobei die Landung auf der Piste 23 für Flugzeuge der SWISS untersagt ist. Und in entgegengesetzter Richtung stehen nach der versetzten Pistenschwelle (Displaced Threshold) nur gerade 1455 Meter zum Aufsetzen und Abbremsen des Flugzeugs zur Verfügung.

Die SWISS wusste, dass die Fluggesellschaften Alitalia und Meridiana bereits mit dem Typ A319 nach Florenz verkehren, und sie begann sich Gedanken zu machen, eventuell ebenfalls die grössere A319 nach FLR einzusetzen. Um die Probleme beziehungsweise die Risiken einzukreisen, die mit der Airbus-Operation nach Florenz verbunden sein könnten, wurde



«Die Risiken, die mit einem Einsatz des Airbus 319 nach Florenz verbunden wären, wurden in einem derartigen Workshop gesammelt und bewertet.»

vom Postholder Flight Operations ein ORA-Workshop einberufen. Die Teilnehmer des Workshops stammten aus den verschiedensten Abteilungen der SWISS. Dazu gehörten zum Beispiel der Technische Pilot A319, ein

«Risk Awareness und Risk Management helfen mit, dass in Zukunft auch im Management <Organizational Errors> und risikoreiche Entscheide minimiert werden.»

Experte aus der Netzwerk-Abteilung, ein Performance-Spezialist, ein Pilot, der die Avro-Operation nach FLR aus eigener Erfahrung kennt, mittlerweile aber auf der A319 fliegt, und ein Experte aus dem Operations Planning.

Für das Gelingen eines ORA-Workshops muss die Vertraulichkeit gewährleistet sein. Daher liegen keine konkreten Informationen zum Inhalt des Schlussberichts vor. Man darf indes davon ausgehen, dass hinsichtlich einer allfälligen A319-Operation nach Florenz folgende Aspekte von den Spezialisten als Teilrisiken erkannt und kritisch analysiert worden sind: Die

kurze und schmale Piste, ein spezielles EFCOP (Engine Failure Climb-out Procedure), die operationelle Stabilität, weil nur auf Piste 05 gelandet werden kann, und sicher auch die labilen lokalen Wetterbedingungen, für die der Flugplatz in Florenz bekannt ist.

Diese und auch die weniger offensichtlichen Risiken, die mit einem Einsatz des Airbus 319 nach Florenz verbunden wären, wurden in einem derartigen Workshop gesammelt und bewertet. Nach dem Workshop fertigte OSQ aus den gewonnenen Erkenntnissen, die zum Teil auch aus den umfangreichen Vorarbeiten stammten, den Abschlussbericht an. Dieser wurde schliesslich dem Postholder Flight Operations als zentrale Grundlage für seinen Entscheid zugestellt: Ist es sinnvoll, in Zukunft mit dem Airbus 319 statt mit dem Avro RJ 100 nach Florenz zu fliegen? Und falls ja: Wo liegen die möglichen Gefahren dieser Operation?

Im Gespräch gibt Pete Steinmann freimütig zu, dass das Operational Risk Management trotz des wissenschaftlichen Ansatzes letztlich doch keine exakte Wissenschaft ist. Die beiden Prozesse ORE und ORA seien aber erste Schritte hin zu einer neuen Risikokultur, weil durch den methodischen Umgang mit der Materie ein neues Verständnis der Thematik entstünde. Risk Awareness und Risk Management würden sich so nahtlos in die Safety Awareness und ins Safety Management einreihen und mithelfen, dass in Zukunft auch im Management «Organizational Errors» und risikoreiche Entscheide minimiert werden, meint Pete Steinmann. ●

Risk Management wird obligatorisch

Text: Roland Zaugg

Die Sicherheit hat in der Luftfahrt immer eine zentrale Rolle gespielt. Der Umgang mit diesem Thema war jedoch ursprünglich vorwiegend reaktiv, wie die ICAO in ihrem Safety Management Manual schreibt. Es wurden Vorfälle und Unfälle analysiert und anschliessend gezielte Massnahmen verordnet, damit sich ähnliche Ereignisse nicht wiederholen würden. Diese reaktive Methode bewährte sich lange Zeit, und die Unfallrate nahm beständig ab. In den späten 70er Jahren begann sich der Trend allerdings zu verlangsamen, und die Rate stagnierte schliesslich bei ungefähr einem Unfall mit tödlichem Ausgang pro Million Flüge.

Angesichts des prognostizierten Wachstums der Branche war das eine ungemütliche Aussicht. Deshalb rückten präventiv wirkende Methoden immer mehr in den Vordergrund, um die Flugsicherheit weiter steigern beziehungsweise die Unfallrate weiter senken zu können. Dieser Paradigmenwechsel führte schliesslich auch zur Forderung der ICAO, wonach Flugbetriebe, Flugsicherungsunternehmen sowie gewisse Flughäfen und Flugunterhaltsbetriebe ein sogenanntes Safety Management System (SMS) einführen müssen. Dabei handelt es sich laut ICAO um einen «organized approach to managing safety, including the necessary organizational structures, accountabilities, policies and procedures».

Gestützt auf diese Forderung der ICAO verlangten die European Aviation Safety Agency (EASA) und das Bundesamt für Zivilluftfahrt per 1. Januar 2009 die Einführung der ersten Phase eines SMS für Flugbetriebe. Für die kommenden Jahre schreibt das Gesetz weitere Schritte vor, und am 1. Januar 2012 muss die Einführung des SMS vollständig abgeschlossen sein. Davon ist auch unser Unternehmen betroffen. Wie Pete Steinmann, Head of Quality and Risk Management der SWISS, in einem Gespräch erklärt, hat es den Fahrplan einhalten können und die notwendigen Massnahmen für die Einführung der ersten Phase umgesetzt.

Es soll im obenstehenden Beitrag nicht über die Details eines SMS philosophiert werden, zumal es weltweit keinen einheitlichen Standard dafür gibt. Eine Komponente, die jedes SMS enthalten muss, soll jedoch etwas genauer beleuchtet werden, nämlich das sogenannte Operational Risk Management. Es handelt sich dabei um die Art und Weise, wie die Mitarbeiter in einem Unternehmen mit dem Thema Risiko umgehen. Das betrifft sowohl die tägliche Arbeit als auch die Einstellung, die die Manager und Mitarbeiter diesem wichtigen Thema gegenüber haben.

Wenn Bauch und Münze nicht mehr genügen

Als sich der Germanwings-Flugcaptain Oliviero Grendene im Jahr 2006 für oder gegen das Stellenangebot der SWISS entscheiden musste, war er lange ratlos: Hatte er alle wichtigen Aspekte berücksichtigt? Und wie sollte er diese gegeneinander abwägen, um zu einem Entschluss zu gelangen? Zu Hilfe kamen ihm schliesslich die Glücksforschung und eine Methode zur Entscheidungsfindung, die im folgenden Beitrag vorgestellt werden soll.

Text: Roland Zaugg

Wer soll heute das Flugzeug nach Stockholm pilotieren, der Copilot oder der Captain? Wollen wir am Abend lieber Nudeln oder Reis essen? Soll ich morgen Ski fahren gehen oder zu Hause ein gutes Buch lesen?

Die meisten Entscheide, mit denen wir uns täglich konfrontiert sehen, haben keine grosse Tragweite. Folglich lohnt es sich kaum, die möglichen Optionen systematisch zu identifizieren und dafür umfangreiche Risikoanalysen durchzuführen, wie das im Beitrag «Normale Mitarbeiter in (scheinbar) normalen Unternehmen» in dieser Ausgabe beschrieben wird. Ebenso gut und mit viel weniger Aufwand können wir

«Ab und zu stehen wir in unserem Leben vor einer bedeutsamen Weggabelung. Dann sind wir gut beraten, uns für die Richtungswahl genügend Zeit zu nehmen.»

in solchen Fällen eine Münze werfen, unseren Bauch urteilen lassen oder die Kinder um Rat fragen. Und manchmal ist es ganz einfach das Wetter, das uns die Entscheidung im Grunde schon abgenommen hat. Denn im dichten Nebel und Schneegestöber macht das Skifahren einfach keinen Spass mehr.

Ab und zu stehen wir allerdings in unserem Leben vor einer bedeutsamen Weggabelung. Dann sind wir gut beraten, uns für die Richtungswahl genügend Zeit zu nehmen. Das gilt vor allem dann, wenn die Entscheidung später nicht mehr rückgängig gemacht werden kann und erhebliche Auswirkungen auf unser zukünftiges Leben hat.

Ein schwieriger Entscheid

An einer solchen Weggabelung befand sich 2006 der Germanwings-Flugcaptain Oliviero Grendene, der mittlerweile Airbus-Copilot bei der SWISS und Vorstandsmitglied der AEROPERS geworden ist. Wie er mit der überaus schwierigen Ausgangslage umging und schliesslich den für ihn richtigen Entscheid zu treffen versuchte, beschreibt er in seiner Diplomarbeit, die er zum Abschluss des Studiums als Betriebsökonom FH eingereicht hat. Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf diese Arbeit und ein Gespräch mit dem Autor.

Oliviero gehörte 2001 zu jenen 178 dienstjüngsten Copiloten der Swissair, die nach dem Grounding zusammen mit den über 52-jährigen Captains entlassen wurden und anschliessend keine Anstellung bei der SWISS fanden. Die freigestellten Copiloten, von denen nicht mehr alle ganz so jung waren, konnten sich bei der neuen Schweizer Airline jedoch auf eine sogenannte Warteliste für eine mögliche spätere Rückkehr setzen lassen. Leider hatte die SWISS grosse Mühe, eine sichere Reiseflughöhe zu erreichen. Die Warteliste hatte aus diesem Grund lange Zeit keine praktische Bedeutung, bis die SWISS im September 2006, mittlerweile im Besitz der Lufthansa, erstmals in ihrer Geschichte neue Piloten suchte. Da diese plötzlich möglichst schnell zur Verfügung stehen sollten, lag es auf der Hand, die Piloten auf der Warteliste anzufragen und sie zu einem möglichst raschen Entscheid zu drängen.

Zu den Angeschriebenen gehörte auch Oliviero Grendene, der nach seiner Entlassung bei der Swissair trotz schlechter Konjunkturlage eine Stelle als Copilot beim Billigflieger Germanwings in Stuttgart gefunden hatte. Und so stand Oliviero also unvermittelt vor der Situation, sich in kurzer Zeit entscheiden zu müssen: Entweder in die Schweiz zurückzukehren und dort bei einer Netzwerk-Fluggesellschaft als Copilot im ersten Dienstjahr einzusteigen oder auf ein Angebot der SWISS für immer zu verzichten und in Zukunft weiterhin nach Stuttgart pendeln zu müssen.

Wäre die Ausgangslage so simpel gewesen, wie sie eben geschildert wurde, hätte Oliviero keine Minute gebraucht und sich sofort für die SWISS und die

«In einer Umfrage haben 91,5 Prozent der angefragten Copiloten die Frage «Würden Sie gerne in der Schweiz arbeiten?» mit einem Ja beantwortet.»

Schweiz entschieden – das heisst für die Kultur, in der er gross geworden ist, und für das soziale Umfeld, in dem er sich immer zu Hause gefühlt hatte. Er wäre damit höchstwahrscheinlich in guter Gesellschaft gewesen, denn in einer Umfrage, die Oliviero im Rahmen seiner Diplomarbeit gemacht hat, haben 91,5 Prozent der angefragten Copiloten die Frage «Würden Sie

gerne in der Schweiz arbeiten?» mit einem Ja beantwortet. Zu dieser Umfrage hatte Oliviero 72 ehemalige Swissair-Copiloten kontaktiert, die wie er weiterhin in der Schweiz wohnten, jedoch einen aktuellen oder ehemaligen Arbeitsort im Ausland hatten. Von den 72 angeschriebenen Copiloten haben 47 bei der Umfrage mitgemacht.

Und ewig lockt die Schweiz

Tatsächlich war die Frage, vor die sich Oliviero 2006 gestellt sah, sehr viel unübersichtlicher. Denn inzwischen war er bei Germanwings bereits zum Captain befördert worden. Er besass also mittlerweile schon eine gewisse Jobsicherheit, die er nach einem Wechsel zur SWISS als dienstjunger Copilot nicht mehr haben würde. Zweitens versprach ihm der vorgelegte Gesamtarbeitsvertrag der SWISS nicht nur weniger Ferien, sondern auch weniger und schlechter planbare Freitage als die Billigfluggesellschaft Germanwings. Und schliesslich war der Schritt zurück in die Schweiz für Oliviero auch mit einer happigen Saläreinbusse von über 50 Prozent verbunden. Kurz und gut: Das Angebot der SWISS war für ihn und eine ganze Reihe weiterer Piloten auf der Warteliste in mancherlei Hinsicht nicht sehr attraktiv. Die Schweiz dagegen lockte sehr.

Angesichts der Vielzahl von Aspekten, die es gegeneinander abzuwägen galt, erstaunt es nicht, dass sich die Piloten, die von der SWISS angeschrieben wurden, unterschiedlich entschieden. Viele verzichteten auf das Angebot, wobei Oliviero in seiner Umfrage weiter herausgefunden hat, dass für die ablehnenden Copiloten das tiefere Einkommen, die reduzierte Jobsicherheit und die bei der SWISS (teilweise) als schlechter erachteten Perspektiven die ausschlaggebenden Faktoren für den negativen Entscheid waren. Von den Copiloten, die sich für eine Rückkehr in die Schweiz und die Offerte der SWISS ausgesprochen haben, wurden dagegen das soziale Umfeld und der kürzere Arbeitsweg als die entscheidenden Gründe für ihre Zustimmung angegeben.

Oliviero stand ziemlich lange an der für ihn entscheidenden Weggabelung und fragte sich, wie er die verschiedenen Aspekte miteinander vergleichen

sollte. Was wiegt zum Beispiel schwerer: Das wegfallende Pendeln (positiv) oder die massive Lohneinbusse (negativ)? Oliviero war auch unsicher, ob er wirklich an alle Aspekte gedacht hatte, die einen Einfluss auf seinen Entscheid haben könnten. Klar war für ihn eigentlich nur, dass ihm eine Münze oder sein Bauch in dieser Situation nicht weiterhelfen würden.

Die Kriterien in den Griff bekommen

Den Gordischen Knoten konnte Oliviero schliesslich mit Hilfe einer bewerteten Entscheidungsmatrix lösen, einer Methode, die aus den 70er Jahren stammt und auch unter dem Begriff «Nutzwertanalyse» bekannt ist. Beide Bezeichnungen für dieses Hilfsmittel tönen ziemlich abschreckend. Es ist aber einfach zu verstehen, am besten mit Hilfe eines konkreten Beispiels (siehe Tabelle).

Nehmen wir an, wir suchen eine neue Wohnung und hätten bereits zwei Objekte A und B gefunden, zwischen denen wir uns entscheiden müssten. Um die Methode der bewerteten Entscheidungsmatrix anwenden zu können, legen wir nun fest, welche Kriterien in unsere Entscheidung einfliessen sollen. Wir wählen also jene Merkmale aus, die für uns persönlich wichtig sind, wobei der Zahl der Kriterien theoretisch keine Grenzen gesetzt sind.

Der Einfachheit halber gehen wir davon aus, dass für unsere Wohnungssuche fünf Kriterien relevant sind, nämlich die Höhe der Steuern, die Länge des Arbeitswegs, die Qualität der Wohnung, die Höhe des Mietzinses sowie die Zahl der Läden und Schulen im Dorf. Sind die Kriterien aufgestellt, gilt es die beiden Wohnobjekte nach diesen Kriterien zu beurteilen und ihnen dafür Schulnoten zu geben. Wenn wir zum Beispiel der Überzeugung sind, dass am Wohnort A die Qualität der Wohnung befriedigend ist, geben wir ihr dafür die Note 4. Ist am Wohnort B die Steuerbelastung maximal, geben wir dieser die schlechteste Note 1.

Sind alle Noten verteilt, müssen wir uns schliesslich überlegen, wie wichtig die einzelnen Kriterien sind. Wir haben zwar nur solche Merkmale in die Matrix aufgenommen, die für uns eine Bedeutung haben.

«Der wichtigste Glücksfaktor überhaupt sind die persönlichen Beziehungen zu anderen Menschen, gefolgt vom Gefühl, etwas Nützliches für die Gesellschaft zu tun.»

Kriterium	Gewicht	Wohnobjekt A		Wohnobjekt B	
		Note	Gewichtete Note	Note	Gewichtete Note
Steuern	10%	5	0.50	1	0.10
Arbeitsweg	15%	4	0.60	2	0.30
Wohnung	30%	4	1.20	6	1.80
Mietzins	20%	2	0.50	5	1.25
Läden und Schulen	20%	5	1.00	4	0.80
Summe	100%	20	3.80	18	4.25

Beispiel einer bewerteten Entscheidungsmatrix.

Trotzdem sind nicht alle gleichermassen wichtig. Entsprechend geben wir den einzelnen Kriterien ein mehr oder weniger hohes Gewicht, wobei alle Gewichtsprozente in der Summe 100 Prozent ergeben müssen. Ist ein Kriterium für uns durchschnittlich wichtig, sollte es bei insgesamt fünf Kriterien 20 Prozent Gewicht erhalten – 100 Prozent geteilt durch fünf. In unserem Beispiel trifft das für das Kriterium Läden und Schulen zu. Analog werden Merkmale, die für uns überdurchschnittlich wichtig sind, mit mehr als 20 Prozent gewichtet – im Beispiel die Qualität der Wohnung – und unterdurchschnittlich wichtige mit weniger als 20 Prozent – im Beispiel die Höhe der Steuern.

Nun kommen wir zur Auswertung beziehungsweise zur Bewertung der beiden Alternativen. Objekt B kommt mit 18 Punkten ungewichtet zwar auf eine niedrigere Punktzahl als Objekt A, das 20 Punkte erhält. Würden wir einen ungewichteten Entscheid treffen, müsste dieser somit auf das Wohnobjekt A fallen. Da wir aber beispielsweise den Steuern, bei denen B im Vergleich zu A ganz schlecht abschneidet, nicht so viel Bedeutung zumessen, kommt Objekt B trotz tieferer Gesamtpunktzahl auf eine höhere gewichtete Note als A, nämlich auf 4.25 statt nur auf 3.8. Unsere Wahl mit Hilfe der bewerteten Entscheidungsmatrix fällt also eindeutig auf Wohnobjekt B.

Neigung zu systematischen Fehlentscheidungen

Hätte eine andere Person die gleichen Kriterien wie wir verwendet, dem Faktor Steuern aber einen höheren Stellenwert beigemessen, hätte Objekt A womöglich auch gewichtet eine höhere Note als Objekt B



Oliviero Grendene (35) absolvierte nach der Sekundarschule eine Lehre als Hochbauzeichner in Bülach. Nach drei Jahren Berufsmittelschule in Zürich flog er zuerst zwei Jahre bei der Crossair als F/O Saab 2000, bevor er zur Swissair wechselte und dort ebenfalls zwei Jahre lang

als F/O Airbus 320 eingesetzt wurde.

Nach dem Grounding der Swissair gehörte er zu den dienstjüngsten Copiloten, die keine Stelle bei der SWISS erhielten. So wechselte er beruflich ins Ausland zur deutschen Billigfluggesellschaft Germanwings, bei der er insgesamt vier Jahre flog, zuerst zweieinhalb Jahre als F/O und dann einhalb Jahre als Kapitän Airbus 320. Die Schweiz blieb jedoch in dieser Zeit sein Lebensmittelpunkt. Oliviero pendelte wöchentlich zwischen Zürich und Stuttgart hin und her.

In seine Germanwings-Zeit fiel auch der Beginn eines berufsbegleitenden Studiums zum Betriebsökonom FH bei AKAD, das insgesamt vier Jahre dauerte.

Seit zwei Jahren ist Oliviero nun F/O Airbus 320 bei der SWISS, und seit einem Jahr hat er als Vorstandsmitglied des Pilotenverbands AEROPERS das Ressort Finanzen/Versicherungen unter sich.

bekommen. Die bewertete Entscheidungsmatrix führt also nicht automatisch immer zum gleichen Resultat. Mögliche individuelle Vorlieben werden mit dieser Methode keinesfalls eliminiert, sondern fliessen wie gewünscht in das Resultat ein.

Der grösste Vorzug der bewerteten Entscheidungsmatrix ist für Oliviero die Tatsache, dass sie einen zu einem strukturierten Vorgehen zwingt. Zuerst müsse man sich nämlich gründlich überlegen, welche Kriterien in die Matrix einfliessen sollen. Das reduziere

«Der grösste Vorzug der bewerteten Entscheidungsmatrix ist die Tatsache, dass sie einen zu einem strukturierten Vorgehen zwingt.»

automatisch die Gefahr, dass wichtige Entscheidungskriterien womöglich vergessen gehen. Dann müssen die einzelnen Kriterien gewichtet werden. Das führe – bei aller Ungenauigkeit und Willkür, die in diesem Prozess natürlich vorhanden ist – am Schluss auf jeden Fall zu einem Entscheid, bei dem die wichtigsten Kriterien nicht komplett falsch beurteilt worden seien, meint Oliviero. Von einem schnellen Bauchentscheid könne das nicht immer behauptet werden.

Trotzdem können auch mit einer Entscheidungsmatrix Fehlbeurteilungen passieren. Denn beim Bewerten der gesammelten Kriterien könne man sich durchaus von «falschen» Vorstellungen darüber leiten lassen, was dem eigenen Wohlbefinden dienlich ist. Zum Unterstreichen dieser Gefahr führt Oliviero folgende Erkenntnisse der modernen Glücksforschung an:

- Der Anteil der Glücklichen in einer Gesellschaft bleibt trotz steigendem Realeinkommen im Lauf der Zeit etwa gleich. Dies lässt sich damit erklären, dass man sich mit den Nachbarn vergleicht. So können alle im Gleichschritt reicher werden, ohne dass dabei jemand glücklicher wird.
- Die Scheidungs- und Arbeitslosenraten eines Landes geben im Grunde genommen besser Auskunft über das nationale Wohlbefinden als die Höhe des Bruttosozialprodukts.
- Der wichtigste Glücksfaktor überhaupt sind die persönlichen Beziehungen zu anderen Menschen (Familie, Partner, Kinder und Freunde), gefolgt vom Gefühl, etwas Nützliches für die Gesellschaft zu tun. Je nach Umständen kommen auch die Gesundheit und die Freiheit dazu.
- In unserem wirtschaftlich geprägten Wertesystem schlagen die beiden Faktoren Geld und Prestige die Faktoren Familie und Freunde immer, auch wenn letztere die nachhaltigeren Glücksfaktoren sind. Wir neigen also stark zu systematischen Fehlentscheidungen.

Fragwürdige Jobsicherheit

Wenn wir uns dieser Stolpersteine nicht bewusst seien, könnten wir auch mit Hilfe einer bewerteten

Entscheidungsmatrix systematische Fehlentscheidungen treffen, meint Oliviero. Zum Beispiel dann, wenn wir uns beim Bewerten der Kriterien zu fest von Geld- und Prestigefaktoren leiten lassen und auf der anderen Seite die für das Wohlbefinden so wichtigen kleinen Glücksmomente geringschätzen würden, die wir in der Familie oder zusammen mit Freunden in einem guten sozialen Umfeld täglich geniessen können.

Eine weitere Gefahr für Fehlentscheidungen sieht Oliviero in der Tatsache, dass sich die als so wichtig erachtete Jobsicherheit unvermittelt als Trugschluss erweisen könne, wie jeder von uns beim Swissair-Untergang schmerzlich erfahren habe. Vernünftigerweise sollten wir deshalb bei keiner Arbeitsstelle der Welt der

langfristigen Jobsicherheit ein allzu hohes Gewicht beimessen.

Für seinen persönlichen Entscheid pro oder contra SWISS hat Oliviero selbstverständlich mehr als fünf Kriterien in die Entscheidungsmatrix aufgenommen. Zu den Merkmalen, die er berücksichtigt hat, gehörten zum Beispiel das Arbeitspensum, die Karriereaussichten, die Entlohnung, die Kultur (Länderunterschiede und Unterschiede bei der Cockpitkultur verschiedener Airlines), der Arbeitsweg, die Jobsicherheit und auch die Lebensqualität, also beispielsweise das soziale Umfeld und hier insbesondere die Familie. Da er unter anderem dem letzten Aspekt einen grossen Einfluss auf sein zukünftiges Wohlbefinden beimass und

Etwas glücklicher durchs Leben

Text: Jürg Ledermann

Wie im obenstehenden Artikel dargestellt wird, ist die Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort von grosser Bedeutung, wenn es darum geht, sich für eine neue Arbeitsstelle zu entscheiden. In der Schweiz galt lange als Exot, wer zum Beispiel in Zürich wohnte und täglich nach Bern zur Arbeit pendelte. Was nach Flexibilität und Freiheit im Arbeitsmarkt aussieht, hat nicht nur Vorteile, denn langes Pendeln drückt auf das Gemüt.

Mit solchen Zusammenhängen befasst sich die empirische Glücksforschung. Ein Vertreter dieser Wissenschaft ist Mathias Binswanger, Privatdozent an der Universität St.Gallen und Professor für Volkswirtschaftslehre. Er wurde letztes Jahr auch durch seine Auftritte im Magazin «Einstein» des Schweizer Fernsehens einer breiteren Öffentlichkeit bekannt. Um einen Einblick in diese interessante Disziplin zu geben, seien Binswangers Erkenntnisse hier erläutert.

Glücklich sein liegt in den Genen – wenigstens zum einen Teil. Wissenschaftliche Studien haben gezeigt, dass rund die Hälfte der Bevölkerung fähiger ist, glücklich zu sein, als die andere. Leider liegt in den Genen der Menschen auch der Drang, stets besser sein zu wollen als die anderen. Und genau diese Anlage ist einer der Glückskiller, die uns täglich begleiten. Denn wir vergleichen unsere Errungenschaften – sprich Einkommen – mit denen der anderen. Wie schwierig es gerade in unserer Branche ist, das Einkommen zu vergleichen, zeigten Roland Zaugg und Stefan Weber in der Ausgabe 2/2008 der AEROPERS-«Rundschau» exemplarisch. Also sollte man das dem Glücksgefühl zuliebe besser bleiben lassen.

Zudem haben die meisten Leute, die mehr verdienen, ein Problem: Sie haben weniger Zeit, um sich um ihr Glück zu kümmern. Wie Mathias Binswanger erklärt, spielen aber gerade die Lebensumstände eine wichtige Rolle, wenn sich jemand glücklich fühlen soll. Eine materielle Errungenschaft verbreite nur solange Glück, bis man sich an sie gewöhnt habe und die Ansprüche – nun auf einem höheren Niveau – wieder gestiegen seien. Ein gewisser Grundstock an materiellen Dingen helfe zwar, glücklich zu sein, so Binswanger, doch alles, was sich in wissenschaftlichen Studien als funktionierender Glücksbringer entpuppt habe, sei mit Geld nicht zu erwerben: Liebe, Erfolg, Schönheit, Gesundheit, Freundschaft. Ein Treffen mit Freunden löse stets die gleich hohen Glücksgefühle aus. Da gebe es keine Abnützung. Das gleiche gelte auch für Sport und Beschäftigungen oder Aktivitäten irgendwelcher Art.

Binswanger plädiert für eine vernünftige Mischung aus Geld und Zeit. Es gibt viele Anstrengungen, die darauf hinzielen, effizienter zu arbeiten und unnötige Zeitverschwendung zu vermeiden. Erstaunlicherweise werden solche Methoden meistens nur im Arbeitsumfeld angewendet. Schnellere und besser aufeinander abgestimmte Verkehrsmittel werden nicht etwa dazu genutzt, um weniger Zeit für den Arbeitsweg zu gebrauchen, sondern führen in den meisten Fällen zu längeren Pendeldistanzen, was wiederum in hohem Masse unglücklich macht. Und zuletzt wird Binswangers Meinung nach viel zu viel Zeit vor dem Fernseher regelrecht totgeschlagen. Fernsehen mache nicht glücklich, denn schon die Auswahl aus 100 Sendern sei mehr Stress als Freude. Zudem führe der Fernsehkonsum zu grosser Bequemlichkeit, was die Zufriedenheit ebenfalls nicht fördere.

Menschen haben gerne eine Auswahl, gar keine Auswahlmöglichkeit macht unglücklich. Je grösser die Anzahl der Optionen, umso grösser ist aber die Qual der Wahl, weil nicht mehr sinnvoll entschieden werden kann, was man will. Da sind «nur» sechs Sorten Konfitüre viel besser als deren 30. Zudem empfiehlt Binswanger, nicht nach dem Besten zu suchen, denn die beste Option werde mit grosser Wahrscheinlichkeit verpasst. Gebe man sich mit der bloss «guten» Option zufrieden, sei man mit grosser Sicherheit glücklicher.

So fantasiere ich von einem PBS, das um ein paar unnötige Bids entschlackt wurde, von stabilen Einsätzen und einer Zukunft mit mehr Freizeit, um mich mit guten Freunden zu treffen und das Sozialleben zu pflegen. Welch Glück bringende Perspektive!

diesem in der Matrix ein überdurchschnittlich hohes Gewicht zuordnete – die Glücksforschung lässt grüssen –, entschied sich Oliviero schliesslich trotz der zuerst gegen die SWISS sprechenden Ausgangslage als einer der ersten angefragten Piloten für die Rückkehr in die Schweiz.

Als AEROPERS-Vorstandsmitglied will Oliviero die Herausforderungen, vor denen unser Verband steht, keineswegs schönreden. Dennoch ist er überzeugt, 2006 trotz seines grossen Lohnrückschritts den für ihn richtigen Entscheid getroffen zu haben. Auf jeden Fall hat er ihn nie bereut, und er genießt heute täglich die kleinen Glücksmomente, die er allein in seinem Hotelzimmer in Stuttgart so oft vermisst hat.

Deshalb kann er die Methode der bewerteten Entscheidungsmatrix jedem empfehlen, der vor einer ähnlich schwierigen Entscheidung steht wie er im Herbst 2006.

Bei unserer Cockpit-Arbeit herrscht meistens ein gewisser Zeitdruck. Eine ausgeklügelte, bewertete Entscheidungsmatrix hat deshalb im Cockpit nichts verloren. Dort sollten wir uns weiterhin am Sprichwort von Charles de Gaulle orientieren: «Es ist besser, unvollkommene Entscheidungen durchzuführen, als ständig nach vollkommenen Entscheidungen zu suchen, die es niemals geben wird.» Oder anders ausgedrückt: Pilot, bleib bei deinem SPORDEC! ●

Einführung der A330-300 bei der SWISS

Seit zwei Jahren ist ein grosses Team um Thomas Imboden, Head Aircraft Asset Management, damit beschäftigt, den Ersatz für die A330-200 zu planen und umzusetzen. Die SWISS kann mit der gestreckten A330-Version nicht nur moderat wachsen, sondern auch bei der Kabinenausstattung mit der Konkurrenz gleichziehen. Ein Bericht über die vielfältigen Vorbereitungsarbeiten.

Text: Jürg Ledermann

Im September 2007 kündigte die SWISS – die Luftfahrt befand sich noch in einer ungebremsen Boomphase – eine Milliardeninvestition an. Die Airbus 330-200 sollten durch fabrikneue A330-300 ersetzt werden. Damit würden laut Mitteilung mehrere Ziele gleichzeitig erreicht: Ein schrittweiser Ausbau der Sitzkapazität, um dem Marktwachstum zu folgen, eine Reduktion der Kosten pro Sitzplatz, die Positionierung als einzige Airline, die an alle Langstrecken-destinationen eine First Class anbietet, und die Verbesserung der ökologischen Bilanz.

Die Entscheidung, diese neuen Maschinen zu kaufen und in Eigenbesitz zu nehmen, erweist sich im Strudel der Finanzkrise und der grossen Probleme am Kreditmarkt als weise.

Damals wurde allerdings nicht bekannt gegeben, dass die A330-300 in allen Klassen eine neue Bestuhlung bekommen sollten. Als Glanzpunkt sei erwähnt, dass die Sitze in der First und der Business Class nicht nur in den Dimensionen und der Ausstattung neue Massstäbe setzen, sondern als Weltneuheit mit pneumatischen Sitzpolstern der Langenthaler Firma Lantal ausgerüstet werden. Die Business Class der A340 soll im Zuge der anstehenden HMs ebenfalls mit diesen Stühlen ausgestattet werden.

Netzwerkplanung als Vordenker

Was in den verschiedenen Pressekonferenzen und Ankündigungen der SWISS endete, hatte eine lange Vorgeschichte, die in der Netzwerkstrategie und -planung begann. Am Anfang jedes Flottenentscheids muss die Frage beantwortet werden, was die Anforderungen an die Flotte sind, um das Streckennetz optimal bedienen zu können. Dazu erarbeiten sich Beat Locher von der Flottenentwicklung und das Team der

Netzwerkplanung das Wachstum der Märkte aufgrund wirtschaftlicher und politischer Grundlagen. Als Nächstes geht es um die Beurteilung der bestehenden Flotte. Kann diese entsprechend der Wachstumsprognosen weiter ausgebaut werden, und wie lange kann sie wirtschaftlich betrieben werden? Wenn aufgrund des Alters der Flugzeuge oder durch Änderungen an die Anforderungsbedingungen der Flotte – zum Beispiel durch grössere Flugzeuge – eine Ablösung oder Ergänzung ansteht, beginnt die Flottenevaluation. Diese besteht zuerst darin, mögliche Nachfolgemuster anhand der oben beschriebenen Grundlagen zu bestimmen. Die zwei wesentlichsten Anforderungen sind dabei die Flugzeuggrösse sowie die Reichweite bei voller Zuladung. Hat man die Flugzeugtypen definiert, geht es daran, die Wirtschaftlichkeit des möglichen Nachfolgemusters zu bewerten, indem man die Flugzeuge auf die Rentabilität hin überprüft. Dabei spielen neben den reinen Finanzzahlen auch operationelle und technische Aspekte eine Rolle. Es werden die Flottenkommunalität oder spezielle Eigenschaften der Flugzeuge wie das Landen und Starten auf kurzen Pisten beurteilt.

Ökologie und Ökonomie

Neben den tieferen Sitzkosten erwartet die SWISS auch Einsparungen im Verbrauch. Dazu tragen die leichteren Sitze, eine gewichtsoptimierte Galley-Ausrüstung und nicht zuletzt die neuen Rolls-Royce-Triebwerke ein grosses Stück bei. Die SWISS rechnet damit, mit den neuen A330-300 pro Jahr den spezifischen CO₂-Ausstoss um rund 13 Prozent reduzieren zu können.

Flottenevaluation im Teamwork

Die Flottenevaluation wird von der Netzwerk- und Flottenplanung aus gestartet und gesteuert. Nahezu alle Bereiche einer Airline sind daran beteiligt: zum Beispiel Flight Operation und Cabin Crews, Engineering und Maintenance, Ground Operation, Network Planning, Cargo Operation und Product Development.

Die Herausforderung besteht darin, den Flottenentscheid so zu treffen, dass die Flugzeuge über einen Zeitraum von 20 bis 25 Jahren wirtschaftlich betrieben werden können. Die Flotte muss dabei so einfach



Der neue Stuhl in der Business Class ermöglicht das Liegen in der Horizontalen.

wie möglich zusammengesetzt sein, um Komplexitätskosten zu reduzieren, aber sie sollte so flexibel wie möglich sein, um Anpassungen an Veränderungen am Markt zu ermöglichen.

Bei der Spezifizierung ist laut Thomas Imboden, Head of Aircraft Asset Management, meist die Kabinenausstattung sehr aufwändig. Aufgrund des hohen Grades an individueller Anpassung der Sitze, Galleys und anderer Kabinenbereiche sei die Planbarkeit des Aufwands – sowohl kosten- als auch in Bezug auf das Zeitbudget – oft nicht einfach. Zudem hätten sich die Supplier in den letzten Jahren der Boomphase teilweise mit Aufträgen von Airlines überladen und litten nun an Kapazitätsengpässen. Es sei allerdings zu erwarten, dass dies in der anstehenden Phase der Konsolidierung merklich zurückgehe, so Imboden.

Da die Auswahl des Flugzeugtyps kommerziell ein grosses Gewicht hat, musste der Antrag zum Kauf der A330-300 dem Konzern zur Genehmigung vorgelegt werden. Zwischen Mutter und Tochter findet stets ein intensiver Austausch von Informationen und Erfahrungen statt, und die Netzwerkaktivitäten werden generell aufeinander abgestimmt.

Spezifizierung: Neues und Bewährtes

Bei der Spezifizierung des Flugzeugs, der Auswahl der Ausrüstung und der Gestaltung des Produkts entscheidet die SWISS frei. So gilt die Einführung der Lantal-Sitzpolster als technische Revolution und wurde

von der SWISS als Launching Customer massgeblich vorangetrieben. Im Konzern wird zudem der hohe Qualitätsanspruch des SWISS-Produkts unterstrichen. Ein weiteres Plus der neuen Bestuhlung ist die deutliche Gewichtsersparnis. Der neue Stuhl in der Business Class wiegt vier Kilogramm weniger als ein vergleichbares Exemplar ohne Luftkissen.

Wenn die SWISS bei der Einrichtung der Kabine der A330-300 neue Wege geht, so versucht sie an anderen Orten Synergien mit der Lufthansa zu nutzen. Dies führt zum Beispiel zu Umstellungen im Galley: Die aus



Vorschau auf die A330-300 in SWISS-Farben.

der Swissair-Zeit stammenden, eher exotischen KSSU-Normen (ehemalige Zusammenarbeit von KLM, Swissair, SAS und AUA) werden aufgegeben, und es zieht der weltweit stark verbreitete Atlas-Standard ein. Der Cabin Crew sind die etwas kleineren Container und Trolleys aus der HB-IQQ und der IQR bekannt, die von der Lufthansa zu uns gestossen sind.

Auch im Cockpit wurde das Flugzeug auf unsere Bedürfnisse massgeschneidert. Speziell bei der Auswahl der Avionics wurde darauf geachtet, dass das gewählte Equipment auch für zukünftige Funktionalitäten wie zum Beispiel GBAS (Ground Based GPS Approach System) oder ADS B-IN ausgelegt ist. Ansonsten meinen die technischen Piloten aber, dass

für die Auswahl der Komponenten keine grossen Evaluationen nötig waren, denn die A330 existiere schon lange, und auch in unserer A340 sei schon modernes Equipment eingebaut worden. Die A330-300 gleiche denn auch eher der A340-enhanced (HB-JMH und JMI) als der alten A330-200. In den letzten zehn Jahren habe sich technologisch gesehen doch einiges getan.

Die grössten Unterschiede zeigen sich bei der Wahl für die Rolls-Royce-Triebwerke, das Thales-FMS (statt Honeywell) und den Collins-Wetterradar (statt Honeywell). Auch hier geschah der Wechsel einzelner Komponenten aus Gründen der Synergie – die nicht immer unbedingt in Form günstiger Einkaufspreise eintritt. Oft schlagen verbesserte Garantiebedingungen und andere Benefits zu Buche, wie zum Beispiel verbesserte Einkaufskonditionen von Ersatzteilen.

«Die Einführung der pneumatischen Lantal-Sitzpolster gilt als technische Revolution.»



Eine A330 in der Fertigungshalle in Toulouse.

Die Triebwerke erlauben optional den Take-off mit 15 Knoten Rückenwind. Diese Möglichkeit verspricht gerade in Zürich mit den bekannten Einschränkungen mehr Flexibilität im Flugbetrieb. Ob sie allerdings eingeführt wird, hängt nach Angaben von Bruno Mächler davon ab, ob das FOVE mit dieser Spezialität für die A330-300 programmiert werden kann.

Ablieferung unter Zeitdruck

Da bei der Bestuhlung neue Wege beschritten wurden, ist die Lieferung der Kabinenausstattung nach Toulouse tatsächlich das Teilprojekt, das unter dem grössten Zeitdruck steht. Es geht dabei nicht nur darum, die neuen Lantal-Sitzkissen zeitgerecht zum Sitzhersteller Contour nach England zu liefern, sondern auch den Einbau des neuen Inflight Entertainment System von Panasonic und weiterer Komponenten zu koordinieren.

Ein weiterer Punkt, der vor allem für das technische Team um Martin Brodbeck bedeutend ist, ist die Tatsache, dass Airbus noch nicht sämtliche technischen

«Die Lieferung der Kabinenausstattung nach Toulouse ist das Teilprojekt, das unter dem grössten Zeitdruck steht.»

Unterlagen des neuen Flugzeugs geliefert hat. Erst am Ablieferungstag seien die letzten wichtigen Daten vorhanden. Somit können noch nicht alle Unterlagen für

die Piloten (OM B und Trainingstools) bereitgestellt werden. Die A330-300 wird als Neuheit nicht mehr von der SR Technics gewartet, sondern erhält die Line Maintenance durch die SWISS. Auch hier seien noch einige Koordinationsaufgaben zu lösen, so Brodbeck.

Dem grossen Tag, der Auslieferung des ersten Flugzeugs der A333-Serie in Toulouse, sieht er allerdings gelassen entgegen. Das Team habe grosse Erfahrung in diesem Prozess. Man könne sich bei der Abnahme an einen bekannten Ablauf halten, der im Normalfall rund eine Woche in Anspruch nehme. Grundsätzlich besteht die Abnahme in einer ersten Phase aus intensiven Bodentests, bei denen nicht nur die Funktion der einzelnen Komponenten – inklusive Triebwerktests – bis ins kleinste Detail überprüft, sondern auch die Verarbeitung der einzelnen Bauteile penibel unter die Lupe genommen wird. Anschliessend steht der Acceptance-Flug auf dem Programm, um den Gesamteindruck des Flugzeugs zu vervollständigen. Die Tests werden gemeinsam mit Fachleuten von Airbus durchgeführt, wobei diese die Verantwortung tragen. Die Maschine steht bis zum Transfer of Title (Besitzerwechsel) im Besitz von Airbus und trägt solange auch noch die französische Registrierung.

Überführung nach Zürich im Blick der Öffentlichkeit

Die Handänderung wird durch Zahlungen der SWISS ausgelöst. Da meistens mehrere Banken in verschiedenen Ländern involviert sind, kann es einige Stunden dauern, bis das Geld (meistens in US-Dollars) bei Airbus eingetroffen ist und die Überweisungen bestätigt werden. Die Dauer dieser Abläufe muss denn auch genügend im Zeitplan berücksichtigt werden. Erst dann wird das Flugzeug an den neuen Halter überschrieben und die Immatrikulation am Rumpf phy-

Der Autor dankt den folgenden Personen, ohne deren Beiträge dieser Bericht nicht zustande gekommen wäre:

Ines Barnetta

Editor Internal Communications & Media Relations

Martin Brodbeck

Head of Flight Operations Engineering

Franco Gullotti

Head of Media Relations

Reto Hoffmann

Editor Intranet & Swiss Insight

Thomas Imboden

Head of Aircraft Asset Management und Projektleiter der A330-300 Einführung

Beat Locher

Network and Fleet Development

Bruno Mächler

Technical Pilot A330/340



Wie zu Hause... der neue First Class-Sitz der SWISS.

sich gewechselt. Anschliessend wird eine Bestätigung des Transfer of Title nach Bern zum BAZL gesandt, um das Flugzeug in der Schweiz zu registrieren und eine Flugerlaubnis für die Überführung nach Zürich zu erhalten.

Da dieser Überflug und die Ankunft des neuen, eleganten und höchst komfortabel eingerichteten Langstreckenflugzeugs schon lange medial vorbereitet wurde, plant die Abteilung Communications denn auch verschiedene Aktivitäten. Auf die A330-300 warten in Zürich nicht nur die Feuerwehr für die obligate Dusche und ein Blitzlichtgewitter, sondern auch weitere Stunden im Hangar. Bei der In Service Modification (ISM) werden die letzten Anpassungen vorgenommen. Die ISM wird für jedes Flugzeug, das zur SWISS-Flotte stösst, durchgeführt, ob es nun neu aus der Fabrikhalle kommt oder gebraucht von einer anderen Airline bezogen wird. Allerdings verlaufen die Modifikationen eines neuen Flugzeugs in einem sehr bescheidenen Rahmen, während bei zugekauften älteren Modellen schon einmal die ganze Kabine neu ausgestattet und bestuhlt wird. Denn es geht darum, dass sich das Flugzeug im Cockpit und auch für die Passagiere möglichst nahtlos in die bestehende Flotte einfügt. Bei den bald eintreffenden A330-300 werden zum Beispiel die Yellow Door Selector bemalt oder die Box zur Unterbringung der Laptops im Cockpit eingebaut. Diese und weitere Arbeiten dauern nur wenige Tage. Anschliessend ist das Flugzeug bereit für den ersten Einsatz im Liniendienst. ●

Zeitliche Meilensteine bis zur Ablieferung der A330-300

T-2 Jahre:	April 2007 Kick-off des Projekts A330-300
T-15 Monate:	Fertigstellung Spezifikation Cockpit und Cabin im Groben
T-6 Monate:	Letzte Details in Cabin bestimmt
T-6 Monate:	Bestimmung der Ablieferungswoche durch Airbus
T-3 Monate:	Bekanntgabe des genauen Ablieferungsdatums
T:	Voraussichtliche Ablieferung Ende März/Anfang April

Eine Zeitdauer von zwei Jahren ist laut Beat Locher ein durchschnittlicher Rahmen, um ein solches Projekt zu realisieren. Faktoren, die einen Einfluss haben, seien natürlich die Verfügbarkeit von Auslieferungspositionen der Flugzeuge, die Auftragslage der Kabinenausstatter, der Innovationsgrad der Kabinenausstattung und die Unterhaltungselektronik. Unter gewissen Umständen könne diese Zeitdauer auch kürzer sein. Ein Jahr sei aber die untere Grenze, meistens aufgrund der Verfügbarkeit der Sitze. Wenn es sich um ganz neue Flugzeugtypen (A350 oder B-787) handle, sei diese Zeitspanne in der Regel eher grösser.

«Es war ein ausserordentliches Erlebnis»

Yves Rossy sucht immer wieder nach speziellen Erlebnissen in der Fliegerei. Ganz besonders fasziniert ist er vom freien Fall und dem Gefühl, mit der Luft eins zu werden und den Flug nur mit seinem Körper zu steuern. In diesem Interview erzählt er, wie alles mit dem Ritt auf einem Surfbrett begann, wo er jetzt steht und was sein Traum ist.

Interview: Jürg Ledermann und Roland Zaugg

«Rundschau»: Hast du als Kind schon immer davon geträumt, eines Tages so frei fliegen zu können?

Yves Rossy: Nein. Ich wollte Koch werden, dann Feuerwehrmann und dann Bauer, weil mein Onkel Bauer war. Immer wenn ich Kontakt mit einer interessanten Person hatte, wollte ich deren Beruf erlernen. Etwa mit 13 war ich mit meinem Vater an einem Flugtag, bei dem auch die Patrouille Suisse zu sehen war. Da flog mir der Solist mit seinem Hunter mit etwa 1000 Stundenkilometern direkt über den Kopf. Wow! Speed and Sound! Direkt über dem Publikum, und dann waren sie hinter einem Berg verschwunden! Da hat es geschaltet. Das wollte ich auch.

«RS»: Was ist der Traum, dem du dich zu nähern versuchst? Welche Form des Fluges möchtest du erreichen?

Y.R.: Ich will in Norwegen an einer 1000 Meter hohen Klippe stehen, begleitet von vier Kollegen. «Gentlemen, start your engines!» Dann zusammen in die Vertikale stürzen, Gas geben, Energie aufnehmen und im Verband einen Looping drehen! Das ist mein Ziel. Gesteuert wird nur mit Körperbewegung. Ich glaube das ist möglich.

«RS»: Wo stehst du heute?

Y.R.: Ich habe mit dem Flug über den Ärmelkanal bewiesen, dass ich horizontal über Distanz fliegen kann. Die Entwicklung bis hierher war eine Evolution, die ich selber vorangetrieben habe und die mit ersten Versuchen beim Skysurfen auf einem Snowboard und anderen Geräten begann. Nun suche ich den Kontakt zur Wissenschaft. Ich war in Emmen im Grosswindkanal der RUAG, um zu analysieren, wie stabil ich mit meinem Gefährt fliegen kann. Die Analyse ist ernüchternd: Ich bin nicht stabil im Yaw, nicht stabil im Roll und knapp stabil in der Pitch. Durch meine ständigen Steuerbewegungen trage ich zur Stabilisierung bei. Der Mensch hat eine unglaublich feinfühliges «Plattform», und ich kann diese Eindrücke mit meinem Gefühl richtig umsetzen.

«RS»: Du hast also erst jetzt erfahren, wie nahe du dich am Grenzbereich bewegst?

Y.R.: Ich habe schon immer gewusst, dass ich knapp an der Instabilität bin. Ich musste auch in vielen Flügen versuchen, den optimalen Schwerpunkt zu finden. Ich habe den Flügel zentimeterweise nach vorne und hinten geschoben. Zuerst im Gleitflug, dann mit den Triebwerken ohne Treibstoff und schliesslich voll

betankt. Zuerst flog ich mit drei Metern Spannweite, nun bin ich bei 2,50 Metern. Bei allen Versuchen war ich stets an der Grenze und verlor in verschiedenen Konfigurationen die Kontrolle. Auch der Schub der Triebwerke hatte einen markanten Einfluss. Es blieb mir häufig nichts anderes übrig, als den Flügel abzuwerfen und zu hoffen, dass er bei der Landung mit dem Rettungsschirm nicht zu Bruch gehen würde.

«RS»: Was ist der nächste konkrete Schritt auf dem Weg nach Norwegen?

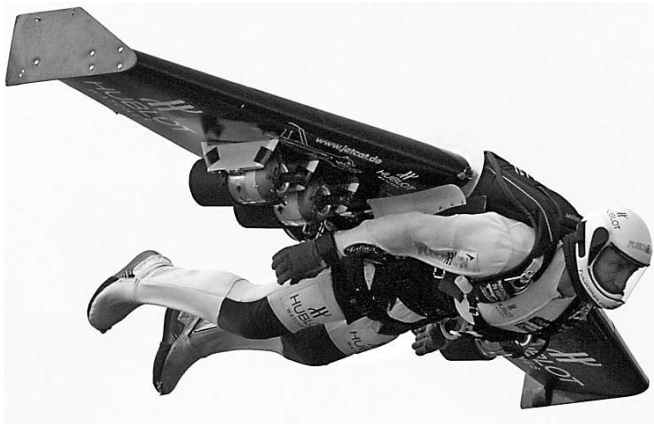
Y.R.: Der jetzige Flügel ist gross und eignet sich bestens zum motorisierten Gleiten. Nun will ich einen Fighter. Ich will in Richtung Akrobatik gehen und die Vertikale ausnützen können. Dazu brauche ich einen etwas kürzeren Flügel mit etwas mehr Pfeilung und dickerem Profil. Zudem soll er dann aus einem Stück und ohne Scharniere gefertigt sein. Das vermindert das Gewicht und die Baukosten, weil er einfacher ist. Ein neuer Helm wird so ausgerüstet, dass ich Höhe, Geschwindigkeit und die Flugzeit stets sehen kann. Die Motoren werden auch weiterentwickelt. «JetCat» konstruiert nun ein Triebwerk mit 70 Kilogramm Schub. Somit brauche ich dann nur noch deren zwei –



Yves Rossy wurde im August 1959 in Neuchâtel geboren. Er wuchs in Penthaz auf und besuchte im Waadtland die Schulen. Er schloss seine Ausbildung zum Mechaniker mit dem Baccalauréat Technique ab. Von den Erlebnissen an einem Flugtag als 13-Jähriger inspiriert, setzte er alles daran, Militärpilot zu werden. Er flog während sechs Jahren als Berufspilot im Überwachungsgeschwader den Hunter, während rund 1000 Stunden die Mirage III und den Tiger F-5. 1988 trat er zur Swissair über und flog als Copilot die MD-80 und die B-747. Zurzeit ist er Captain auf der A320.

Yves ist ein polysportiver Mensch, der sich unter Wasser, auf der Erde und am liebsten in der Luft austobt. 1991 legte er zum Beispiel an einem Tag 1000 Kilometer mit 25 verschiedenen Transportmitteln zu Lande, zu Wasser und in der Luft zurück. Er hat mittlerweile über 1100 Fallschirmsprünge absolviert.

auch das ist eine wichtige Vereinfachung – und bin für die dritte Dimension gut gerüstet. Voll betankt sollte ich mit der ganzen Ausrüstung nicht über 140 Kilogramm schwer werden.



«FusionMan» Yves Rossy im Reiseflug mit 200 Stundenkilometern.

«RS»: Was war der zündende Moment, der dich dazu gebracht hat, diese Idee zu verwirklichen?

Y.R.: Mit 30 machte ich die Fallschirmausbildung für freien Fall. Dabei wird der Fallschirm nicht automatisch zum Beispiel mit der Reissleine am Flugzeug gezogen, sondern du selbst bestimmst den Moment. Im freien Fall fällst du nicht einfach so frei. Die Luft strömt dir mit über 200 Stundenkilometern entgegen und entwickelt einen grossen Gegendruck. Also kannst du mit kleinen Körperbewegungen steuern und kontrolliert fliegen. Wie ein Vogel: frei, nur du, dein Körper und die Luft. Diese kurzen Momente im freien Fall wollte ich verlängern. Nun bin ich bei etwa zehn Minuten. Etwas mehr wäre schön.

«RS»: Ist ein Flug mit dem Flügel körperlich anstrengend?

Y.R.: Nein, überhaupt nicht. Ich habe einen guten Anstellwinkel und hänge sehr bequem im Gurtzeug. Ich brauche nur kleine Hand- oder Schulterbewegungen, um zu steuern. Ich bin nach einem Flug immer noch sehr frisch und entspannt.

«RS»: Wie viele Stunden Arbeit sind schon in das Projekt eingeflossen?



Kurz vor der Landung mit dem 50-kg-Paket am Rücken.

Y.R.: Ich bin seit zehn Jahren daran und denke praktisch jede freie Minute darüber nach, was als Nächstes verbessert werden kann, was gemacht werden muss. Die Stunden zähle ich schon lange nicht mehr. Meine damalige Frau hatte schliesslich genug davon, dass ich gedanklich abwesend dasass und die Ferien nicht mit ihr, sondern nur neben ihr verbrachte.

«RS»: Hat sich die übliche Frage nach der Familie damit schon erübrigt?

Y.R.: Mein Hobby ist sehr zeitintensiv und nimmt mich mit Haut und Haaren in Anspruch. Da bleibt für eine richtige Beziehung, zu der beide Partner etwas beisteuern, ehrlich gesagt kein Platz. Ich sehe mich wie eine ledige Biene, die über ein schönes Blumenmeer fliegt und sich von Zeit zu Zeit an der Natur erfreut...

«RS»: In welcher Form kommt dir die SWISS entgegen? Unterstützt sie dich überhaupt?

Y.R.: Ich bekam im Jahr 2007 RAV (Ruhendes Arbeitsverhältnis) mit Verlängerungsmöglichkeit. So konnte ich mich in diesem Jahr voll auf das Projekt konzentrieren und habe viel getestet. Nach diesem

«Wie ein Vogel: frei, nur du, dein Körper und die Luft.»

Jahr stellte mich die SWISS allerdings bereits vor die harte Entscheidung, wieder mit TZV65 zu fliegen oder zu kündigen. Ich habe mich entschieden, zu bleiben. Zudem bekam ich für den Flug über den Ärmelkanal recht unbürokratisch eine Woche Ferien.

«RS»: Wo siehst du dich in Zukunft? Immer noch im SWISS-Cockpit oder nur noch im freien Flug?

Y.R.: Es dauert lange, bis man in einer renommierten Fluggesellschaft als Captain fliegen kann. Diese Investition, bei mir schon beinahe 30 Jahre, möchte ich in meinem Alter nicht einfach wegwerfen. Ich möchte so lange es geht einen Alternate haben. Wer weiss, wie sich das Projekt entwickelt? Kann es sich überhaupt entwickeln oder bin ich per Zufall gerade in einem Bereich, der das zulässt, was ich mache? Wird ein Test vielleicht nicht so glücklich enden? Bekomme ich bald gar Angst vor dem, was ich heute mit Enthusiasmus mache?

«RS»: Hast du von deinem Arbeitgeber irgendwelche Rückmeldungen über deine Tätigkeit erhalten? Schaut er dich auch als Werbeträger für die SWISS an oder beurteilt er dein Hobby eher als «Flausen eines Verrückten»?

Y.R.: Ich sprach mit Herrn Franz, der die Sache toll findet. Offenbar haben seine Kinder die Flüge auch mitverfolgt. Da gibt es also eine positive Grundhaltung. Meine Anfrage, ob mich die SWISS eventuell sponsern will, ist von den Marketing-Verantwortlichen allerdings negativ beantwortet worden.

Ich muss bei aller Euphorie akzeptieren, dass ich immer noch als Pionier gelte, der sich in einer extremen Welt bewegt. Passagiere könnten ein mulmiges Gefühl bekommen, wenn sie wüssten, dass der «Ver-

rückte» höchstpersönlich im Cockpit sitzt. Auf der anderen Seite bekomme ich auch sehr viele positive Rückmeldungen, wenn ich in Gesprächen erklären kann, dass ich mich zwar in «dünner Luft» bewege, aber stets einen Plan B habe, um mich zu retten.

Auch Hublot ist daran interessiert, dass das Projekt zwar die Faszination des Pioniergeistes hat, aber dass der Traum durch die Anwendung von Technologie im Extrembereich greifbar wird. Deshalb glaube ich, dass ich eher ein Träger von bewährten aviatischen Werten bin, dass ich ein positives Image habe.

«RS»: Wie finanzierst du dein Projekt «FusionMan»?

Y.R.: Ich habe den Sponsor Hublot und einen diskreten Mäzen, der begeistert von dem ist, was ich mache. Zudem nehme ich Einladungen an Konferenzen und Tagungen gerne an oder werde von Firmen für Vorträge gebucht.

«RS»: Wie viel Geld hast du schon in deine Idee investiert?

Y.R.: Während sieben Jahren brauchte ich jährlich rund 50 000 Franken Privatvermögen, um die Entwicklung und die verschiedenen Totalschäden am Flügel zu finanzieren. In Emmen habe ich zum Beispiel nicht nur den Windkanal gemietet, sondern es waren auch umfangreiche Vorbereitungsarbeiten nötig, und es gab wissenschaftliche Auswertungen und Debriefings. Sobald die Wissenschaft ins Spiel kommt, teure Technik benutzt wird und Ingenieure bezahlt werden müssen, reicht ein Sponsor alleine nicht mehr aus. Ich schätze mich glücklich, dass ich das alles erleben darf, habe davon aber keinen finanziellen Vorteil.

«RS»: Wie stark wird dein Handeln von den Geldgebern beeinflusst?

Y.R.: Ich spüre eigentlich keinen Einfluss. Ich kann selber bestimmen, wohin die Reise geht. Herr Biver



Zwei der vier Triebwerke, daneben der Gashebel.

von Hublot fliegt gerne und viel und hat eine ziemlich genaue Vorstellung davon, was ich mache. Dieses Verständnis erleichtert es ihm, mir den Freiraum zu lassen, den ich benötige. Wir diskutieren die nächsten Etappenziele in einer ruhigen, sachlichen Atmosphäre. Auch bei den zahlreichen Rückschlägen im Jahr 2007 hat er mich stets unterstützt und nie unangenehme Fragen gestellt oder mit Nachdruck Ergebnisse gefordert.

«RS»: Und trotzdem möchte der Sponsor von seiner Investition etwas zurückbekommen.

Y.R.: Ja, ich musste in der Medienwelt bekannt werden. Sonst hat der Sponsor keinen Nutzen. Eigentlich hätte der Anlass schon im Laufe des Jahres 2007 stattfinden sollen, doch gingen wie erwähnt wichtige Prototypen bei Tests kaputt. Ein Demonstrationsflug vor 80 Journalisten der Weltpresse fand schliesslich am 14. Mai 2008 vor der Kulisse der Waadtländer Alpen statt. Erst ab diesem Tag existierte ich als «Fusi-

Todesmutige fliegende Menschen

Dädalus und Ikarus waren wohl die ersten Pioniere, die versuchten, zu fliegen. Sie verfolgten die Idee, dass der Mensch wie beim Vogel der Körper des Fluggeräts sei. Bei der Konstruktion der Flügel waren der Fantasie keine Grenzen gesetzt. Es zeigte sich aber, dass der schwere Mensch eine grössere Fläche zum Auftrieb brauchte als die, die er mit den Armen und Beinen zu halten vermochte. Es folgten da Vinci, Otto Lilienthal und die Wright Brothers. Aber bei diesen Fluggeräten sass der Mensch entweder auf oder in der Maschine und steuerte sie mit allerlei Kabeln und Klappen.

Die richtigen fliegenden Menschen waren Fallschirmspringer wie zum Beispiel Leo Valentin, die mit allerlei Hilfsmitteln versuchten, die Sprungdauer zu verlängern und eine grössere Distanz zurückzulegen. So wurden Stoffe zwischen Arme und Beine gespannt oder sperrige Holzflügel konstruiert, die nur an den Armen befestigt waren. Valentin zum Beispiel musste mit den Flügeln an den Armen rückwärts aus der Seitentür einer DC-3 aussteigen. Das ging einige Male gut, bis er an einer Airshow mit einem Flügel den Türrahmen der DC-3 berührte, worauf sich nur ein Flügel aufklappen liess und Valentin zu Tode trudelte.

Um sich ihr teures Hobby finanzieren zu können, traten viele an Flugvorführungen auf. Früher gab es nur wenige Kameras und schon gar keine kleinen Digicams, die man fast überall befestigen kann, um Livebilder zu senden. Damit das Publikum etwas sehen konnte, mussten die Sprünge der fliegenden Menschen daher alle unter 1500 Metern über Grund stattfinden. Aber in dieser Höhe hat man keine Zeit für einen vernünftigen Plan B. Über 90 Prozent dieser Pioniere sind denn auch – wie Ikarus – bei einem Absturz ums Leben gekommen.

Heutzutage kann ein Flug in sicherer Höhe stattfinden und aus verschiedenen Perspektiven und von Begleitflugzeugen gefilmt werden. Die Weltgemeinschaft kann sich den Stunt dann kurze Zeit später gemütlich zu Hause auf «YouTube» anschauen.

onMan» und war als Werbeträger von Hublot in den Medien. Am 26. September folgte dann der viel beachtete Flug von Calais nach Dover. Dieser Flug entstand übrigens als Ausweidlösung – schon wieder ein Plan B – für einen Flug im Grand Canyon. Ein Filmteam von «National Geographic» begleitete mich im ganzen Jahr 2008, um eine rund einstündige Dokumentation zu drehen. Als grosses Finale schwebte mir ein Flug im Grand Canyon vor. Das Team stand aber unter Zeitdruck und konnte die entsprechenden Bewilligungen nicht rechtzeitig bekommen. So flog ich halt über den Ärmelkanal.

«RS»: Wie ist das abgelaufen?

Y.R.: Ich nahm das zuerst auf die leichte Schulter, realisierte später aber, dass der Ärmelkanal historisch in mehrfacher Hinsicht, dann topographisch mit den Klippen und von der Meteorologie her ein schwerer Brocken ist – da bekam ich Respekt vor diesem grossartigen Ort. Zudem wollte «National Geographic» eine Live-Übertragung via Satellit auf 168 Kanäle machen, womit rund 40 Millionen Zuschauer direkt erreicht werden sollten. Da standen im sonst so verschlafenen Calais zuletzt fünf Sattelschlepper mit Regiematerial, grosse Satellitenschüsseln, Begleitflugzeuge, Helikopter und über 100 Journalisten bereit. Der Erfolgsdruck stieg an, der Aufwand war riesig. Wegen der Übertragungs-Slots der Satelliten mussten wir einen bestimmten Zeitpunkt abwarten. In dieser Zeit kam das angekündigte schlechte Wetter mit tiefen Wolken leider immer näher. Ich war gezwungen, den ersten Versuch abzusagen, bevor er richtig begonnen hatte – ich fühlte mich wie als Captain im Airbus, der die unbequeme Entscheidung treffen muss. Der nächste Tag versprach besseres Wetter. Die anschliessende Pressekonferenz bewirkte, dass durch die Medienberichte tags darauf noch mehr Zuschauer vor die Fernseher gelockt wurden.

In der Nacht schlief ich schlecht und fragte mich, was ich da alles auf mich geladen hatte. Ich beruhigte mich mit dem Gedanken, dass ich das Ganze ja eigentlich zu meinem eigenen Vergnügen begonnen hatte und es nicht darum ging, der Welt etwas zu beweisen. So nahm ich den nächsten Tag etwas lockerer in Angriff. Auch die Produzenten von «National Geographic» haben diese Stimmung übernommen und brachten es mit dem Spruch «Let's have fun!» auf den Punkt. Damit war ich nicht mehr alleine im Fokus. Alle wollten das Bestmögliche dazu beitragen, dass dieser Flug zustande kam. Es war ein ausserordentliches Erlebnis.

«RS»: Wie hat sich diese Geschichte weiterentwickelt? Was hat sich seither ergeben?

Y.R.: Ich habe an Anerkennung gewonnen. Nicht nur in der Szene, sondern zum Beispiel auch vom BAZL und von Fachleuten weltweit. Ich hielt einen Vortrag in Luzern, zu dem ein pensionierter SR-71-«Blackbird»-Testpilot ganz spontan aufgetaucht ist. Er wollte mich einfach kennenlernen und mit mir reden. Er bot mir Kontakte zu weiteren Fachleuten an. So haben sich interessante Gespräche mit einem NASA-Ingenieur ergeben, der sich auf die Modellrechnung komplizier-



«...dann in die Vertikale stürzen und einen Looping drehen...»

ter Strömungsverhältnisse spezialisiert hat. Ich biete ein interessantes Forschungsgebiet an: ein fester Flügel an einem flexiblen Rumpf.

«RS»: Du hast im letzten Jahr sehr viel mediale Aufmerksamkeit erhalten, zuletzt im Schweizer Fernsehen bei Aeschbachers «Menschen 2008». Hast du damit gerechnet oder bist du davon überrascht worden?

Y.R.: Direkt nach dem Flug über den Ärmelkanal habe ich noch in Dover während vier Stunden ein Interview nach dem anderen gegeben. Ich war also schon etwas an die Medien gewöhnt. Trotzdem war die weltweite Resonanz für mich beeindruckend. Ich hatte unzählige Gespräche, Vorträge, Medientermine und Podiumsdiskussionen.

Nun organisiert ein fest angestellter Presseagent die Termine und versucht, die Anfragen zu bündeln.

Aeschbacher ist an Leuten interessiert, die etwas andere Wege gehen als der «normale» Schweizer. Er hat mir bereits vor zwei Jahren gesagt, dass er mein Tun aufmerksam verfolgen werde. In der Sendung «Menschen 2008» war ich neben all den negativen Berichten über das Krisenjahr 2008 eine willkommene Abwechslung, um von einer Erfolgsgeschichte zu erzählen.

«RS»: Als «FusionMan» trägst du einen «Rucksack», der von vier kleinen Triebwerken angetrieben wird. Wie bist du auf diese Idee gestossen? Ist das eine Weiterentwicklung eines Vorgängermodells oder eine bisher unerprobte Revolution?

Y.R.: Bei Gleitflügen fragte ich mich hin und wieder, wie viel Schub es eigentlich brauche, um horizontal

«Trotzdem mache ich dann eine unfreiwillige Rolle.»

fliegen zu können. Ich träumte davon, meinen Flügen mehr Power zu geben, ganz nach der Idee des US-amerikanischen Science-Fiction-Films «Rocketeer». Ingenieure meinten, dass ich mit 25 Kilogramm Schub schon recht gut vorankommen sollte. Ich wurde bei «JetCat» fündig, dem Hersteller von Triebwerken für Modellflugzeuge. Sie hatten damals Turbinen mit 22 Kilogramm Schub im Angebot.

Ich hatte keine Ahnung, ob diese Triebwerke auch auf meiner üblichen Ausstiegshöhe von 3000 bis 4000 Metern funktionieren würden. Denn Flugzeugmodelle fliegen normalerweise nur in Bodennähe. Tests auf dem Alalinhorn zeigten denn auch, dass diese Motoren in grosser Höhe nur sehr schwer aus dem Leerlauf auf Touren zu bringen waren. Die Ingenieure von JetCat waren beim Lösen der Probleme sehr hilfreich.

«RS»: Wie schnell bist du unterwegs? Wie steht es mit der Steigleistung?

Y.R.: Im Horizontalflug fliege ich etwa mit 200 km/h, im Steigflug mit rund 180. Der Stall kommt bei 160 km/h, und die Maximalgeschwindigkeit liegt bei rund 300 km/h. Diese Geschwindigkeiten wurden im Verbandsflug mit dem Porter gemessen.

«Ich habe einige Momente erlebt, bei denen ich einfach Glück hatte, dass sich daraus nichts Gravierendes entwickelt hat.»

Die Steigrate beträgt rund 1000 Fuss pro Minute. Wenn ich hochziehe, kommt mir eine Extra-200 nicht mehr nach, weil sie viel länger braucht, um den Vektor zu ändern.

«RS»: Wird es dir in einer Airbus-Maschine mittlerweile nicht sehr schnell sehr langweilig?

Y.R.: Nein, im Gegenteil. Nach diesem Jahr 2007 mit RAV habe ich wieder realisiert, welch tollen Beruf wir haben. Schon nur das Betrachten der Geographie und der Natur unter uns ist unvergleichlich schön. Zudem ist die Herausforderung, einen Linienflug sauber von A nach B zu bringen, immer noch sehr hoch.

Ich vermisse die Zeit nicht, als ich alleine monatelang in der Werkstatt am Arbeiten war. Diese Zeit hat meine Sicht auf meinen Beruf aber wieder etwas justiert.

Vom wackligen Snowboard zum sicheren Flügel

Nach den ersten Versuchen im Skysurfen auf verschiedenen Geräten und Formen (Snowboard, Teller, Mirage-Modell oder Miniflügel) reifte bei Yves die Einsicht, dass das benötigte Hilfsmittel ein Flügel sein musste, um seine Wirkung im Medium Luft am besten entfalten zu können. Zudem war die Konfiguration «Mensch stehend auf Hilfsmittel» instabil. Drittens erzeugten diese Geräte meistens einen Unterdruck, womit sie die saubere Auslösung des Fallschirms teilweise stark störten. So vergingen bei einem Test vom ersten Versuch, den Fallschirm zu öffnen, bis Yves nach Abwurf des verhedderten Hauptschirms am Notschirm hing, über 500 Meter. Für Yves war dies ein Wink des Schicksals.

Bei der Entwicklung eines Flügels, unter den Yves sich hängen wollte, standen Sicherheitsgedanken an erster Stelle. Wenn er schon einen grossen Auftriebskörper am Rücken tragen sollte, dann müsste es in erster Linie möglich sein, sich im Notfall schnell davon zu trennen. Er entwickelte ein Gurtzeug mit Schnellverschlüssen, um den Flügel auch unter hohen Zugkräften mit einem Griff abwerfen zu können. Denn wer mit Jet-Triebwerken hantiert, muss mit Problemen rechnen, die rasch lebensbedrohend werden können: Störungen der Turbine mit einer EGT von 750° C, Leckagen am Treibstoffsystem usw. Zum eigenen Schutz trägt Yves feuerfeste Kleidung. Als weitere Schutzmassnahme stecken die Triebwerke in Röhren aus hochfestem Kevlar, um einen «uncontained engine failure» zu verhindern.

Die Entwicklung des Flügels ging über verschiedene Evolutionsstufen. Zuerst experimentierte er mit kleinen, festen Flügeln von rund 1,30 Metern Spannweite. Damit erreichte er schon einen Flugwinkel von 45 Grad. Die nächste Idee wurde wegen der Platzverhältnisse im Flugzeug geboren. Sie bestand daraus, einen festen Mittelteil zu konstruieren, aus dem zwei aufblasbare Flügelteile ragten. Nach dem Ausstieg aus dem Pilatus Porter konnte Yves die Flügel mit Druckluft zu einer Spannweite von 2,50 Metern aufblasen. Damit wurde eine Gleitzahl von vier möglich. Mit etwas Schwung konnte er sogar etwas an Höhe gewinnen.

Mit dem Anbringen von Triebwerken wurde die Belastbarkeit der pneumatischen Flügel schnell erreicht. Also konstruierte er einen festen Flügel, der sich nach dem Absprung aufklappen liess. Zuerst flog Yves mit zwei Triebwerken, womit er den horizontalen Flug erreichte, in Kurven aber zu sinken begann. Eigentlich konnte er da schon recht zufrieden sein, wenn auch die Stabilität noch sehr enge Grenzen hatte. Um das Projekt weiterentwickeln zu können, suchte er nach Sponsoren. Sein erster Auftritt in Dubai endete mit einem Totalschaden des Flügels, den er im Trudeln abwerfen musste. Unglücklicherweise hielt der Fallschirm des Flügels den Belastungen nicht stand.

Trotz aller Rückschläge spürte Yves, dass er seinem Ziel nahe war. Ende 2006 – ausgerüstet mit einer Weiterentwicklung des Flügels und bestückt mit vier JetCat-Triebwerken – flog er in Bex unter Begleitung einer Extra-200 und des Pilatus Porter drei problemlose Flüge. Yves stellte die Filmaufnahmen dieser Flüge auf «YouTube» und erhielt damit innert Kürze grosse Beachtung. Ein persönliches Gespräch mit Jean-Claude Biver und den Marketingverantwortlichen der Firma Hublot führten dann zum lange ersehnten Sponsoringvertrag.

«RS»: Sind vor dem Erstflug mit den jeweiligen Prototypen Berechnungen angestellt worden, ob das überhaupt funktionieren würde? Oder bist du einfach aufs Geratewohl abgesprungen?

Y.R.: Ganz einfach gesagt ist das Einzige, was wirklich zertifiziert ist, mein eigener Fallschirm – der Plan B muss funktionieren! Die Flügel habe ich alle live getestet. Die Ingenieure wollen ihrer Methodik treu bleiben und mit einem neuen Profil zuerst in den Windkanal gehen. Das kostet aber so viel Geld, dass ich lieber einen Prototypen aus Holz baue und damit experimentiere. Mein Testgefühl ist schon weit entwickelt, und ich möchte den Pioniergeist beibehalten.

«Ich muss bei aller Euphorie akzeptieren, dass ich immer noch als Pionier gelte, der sich in einer extremen Welt bewegt.»

Zu den neuen Livebildern der Kameras kommen auch mehr gemessene Daten hinzu, damit die Ingenieure genügend Material haben, um die Versuche auswerten zu können.

«RS»: Was kann bei einem Flug alles schief gehen? Was ist abgedeckt? Was nicht?

Y.R.: Ich kann nur erzählen, was mir schon alles passiert ist. Früher geriet ich häufig ins Trudeln, weil sich die Tragflächen nicht gleichzeitig geöffnet hatten. Mit der besseren Technik passiert das nun nicht mehr. Beim Ausstieg aus dem Porter muss ich darauf achten, dass ich nicht in Rückenlage gerate. Dann braucht es Zeit, bis der Kopf wieder nach unten zeigt und ich die Flügel öffnen kann.

Der Start der Triebwerke bereitete anfangs auch Mühe. Zuerst sprang ich aus 4000 Metern Höhe ab und segelte bis auf 3000 Meter hinunter, wo die Start-Envelope der Triebwerke begann. Es geschah dann mehrmals, dass ich ein Triebwerk nicht zum Laufen brachte. Die Landung mit dem zusätzlichen Treibstoffgewicht war nicht so angenehm. Da legte ich eine Schutzmatte in den Pilatus. Jetzt starte ich die Trieb-

werke im Porter, warte, bis mir die ECUs (Engine Control Unit) mit einer grünen Lampe den stabilisierten Lauf anzeigen, und gehe dann fliegen.

«RS»: Was passiert, wenn du einen Triebwerksausfall hast?

Y.R.: Asymmetrischen Schub habe ich nur während sehr kurzer Zeit. Innert weniger Zehntelsekunden regelt die Elektronik das gegenüberliegende Triebwerk auf Leerlauf. Trotzdem mache ich dann eine unfreiwillige Rolle. Wenn ich wieder stabilisiert bin, kann ich mit den zwei verbleibenden Turbinen versuchen, den Flugplatz zu erreichen, oder ich muss mich auf eine Aussenlandung vorbereiten.

«RS»: Und was würde bei einem All-Engine-Flame-Out passieren – ein grosser Segler dürfte dein «Rucksack» ja kaum sein?

Y.R.: Ich habe immerhin eine Gleitzahl von vier. Einen Totalausfall hatte ich nur einmal, weil mir der Treibstoff ausging. Ich hatte den Verbrauch ganz einfach falsch eingeschätzt, war aber noch genug hoch, um die Fallschirme öffnen zu können.

Gerade im Jahr 2007 und bei der Vorbereitung für die Demonstrationsflüge war ich unter Druck und habe manchmal zu lange gekämpft und unterschritt dabei oft meine Minimalhöhe. Ich wollte den Flügel nicht so leichtfertig abwerfen und dann wieder lange in der Werkstatt stehen, um ihn zu reparieren. Diese Phase habe ich zum Glück unbeschadet überstanden. Nun kann ich die Entwicklungsarbeit wieder ruhiger angehen.

«RS»: Gab es andere heikle Momente, nach denen du das Projekt «FusionMan» lieber beendet hättest?

Y.R.: Ich habe einige Momente erlebt, bei denen ich einfach Glück hatte, dass sich daraus nichts Gravierendes entwickelt hat. Es gab technische Fehler in der Konstruktion, es gab schwierige Landungen mit dem 50 Kilogramm schweren Flügel auf dem Rücken, es gab Verschiedenes, das nicht ins Extreme kippte. Ich habe sehr viel Respekt den Elementen gegenüber. Ich versuche den Umstand nicht aus den Augen zu verlieren, dass ich ein kleiner Mensch bin, der mit sehr starken Elementen spielt.

Ein Fall war prekär: Ich befand mit kopfüber in einer fast nicht zu kontrollierenden Rollbewegung mit den

Der Name «FusionMan»

Yves Rosy startete sein Projekt – wohl auch in Anlehnung an den «Rocketeer» – als «Jet-man»: der fliegende Mann mit den Jet-Triebwerken am Rücken.

Nachdem er den Sponsoren Hublot an Bord gebracht hatte, wurde das Ganze in «FusionMan» umgetauft. Yves geht eine Verschmelzung, die Fusion, von Mensch und Luft ein. Der erste Mensch, der sich ohne grosses Fluggerät in der Luft hält und nur mit dem Körper steuert.

Der Begriff «Fusion» ist allerdings schon länger mit Hublot verbunden. Als Jean-Claude Biver im Jahr 2004 die Uhrenfirma übernahm, machte er eine kleine Skizze und erklärte seine Auffassung so: Hublot ist die Fusion von Erde und Himmel, in diesem Fall vom Kautschuk der Bäume und vom Gold aus dem Innern der Erde.» Fusion sollte fortan als Direktive gelten und in allen Bereichen Anwendung finden, sei es beim Zusammenspiel von Materialien oder bei Bewegungen im Uhrwerk. Zudem würden immer alte Traditionen mit futuristischen Ideen gepaart, wenn Neues entwickelt werde, so Biver.

In diesem Sinne ist Yves die Fusion mit dem richtigen Partner gelungen.

Triebwerken auf Vollast und raste dem Boden entgegen. Ich kämpfte an allen Fronten, und es gelang mir, die Situation so weit unter Kontrolle zu bringen,

**«Ich schätze mich glücklich,
dass ich das alles erleben darf,
habe davon aber keinen
finanziellen Vorteil.»**

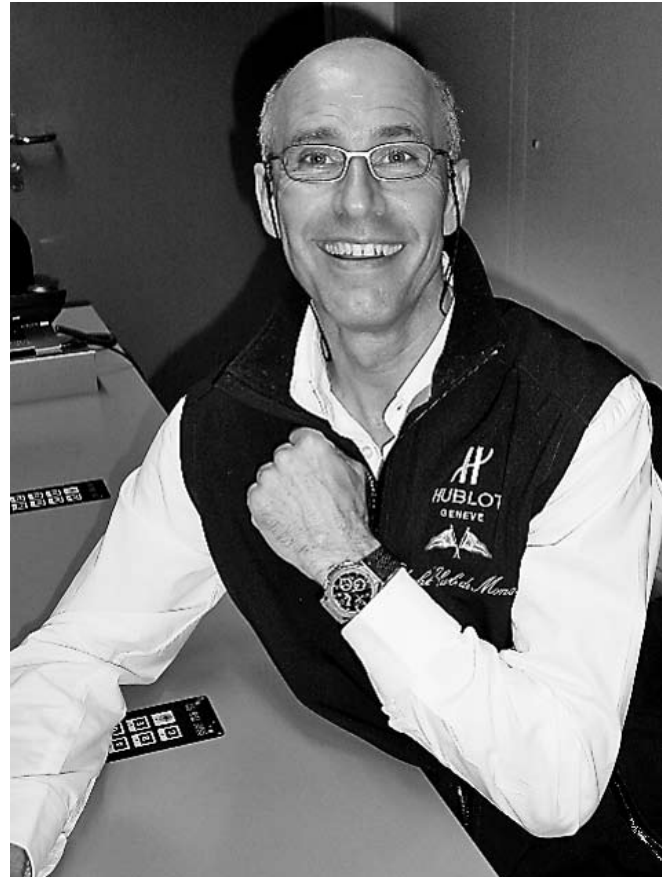
dass ich auf 500 Metern über Grund am Hauptschirm hing. Ich landete mit Rückenwind auf Knien und Händen auf weichem Boden, auf dem Rücken mein Flügel mit den vier rauchenden Turbinen. Ich zog den Helm ab und fand mich in einer fast unwirklich friedlichen und ruhigen Welt wieder. Nur der Hauch des Windes war zu spüren, auf dem Feld war eine Stute mit ihrem Fohlen und in der Nähe ein kleiner Teich mit Enten. Da fühlte ich mich unendlich klein und realisierte, dass ich voll neben den Schuhen stand. Ich wollte aufhören und lieber das schöne Leben geniessen, als es noch einmal so blödsinnig zu riskieren. Wozu auch?

«RS»: Wieso hast du dann weitergemacht?

Y.R.: Ich habe meine Gedanken und Gefühle nie für mich behalten. Ich teilte sie mit den Freunden, die mich begleiteten. Sie haben jeweils gesagt, dass sie mich sehr gerne haben und ich den Flügel deswegen das nächste Mal lieber abwerfen sollte, als mein Leben wegen einer läppischen Reparatur zu riskieren. Sie meinten aber auch, dass ich wirklich nicht mehr weit vom Ziel entfernt sei. Meine Motivationsflamme, die zwar immer gebrannt hat, nach solchen Momenten aber nur noch sehr klein war, wurde dann jeweils wieder grösser.

«RS»: Hast du Kontakte zur Industrie? Gibt es einen Spin-off?

Y.R.: Das eine ist die Weiterentwicklung der JetCat-Triebwerke, die vielleicht einmal in Drohnen zum Einsatz kommen. Dann hatte ich Kontakt zu Leuten, die den Flügel vermarkten wollten. Ich bin aber noch weit



Ein engagierter Werbeträger von Hublot.

davon entfernt, eine Serienproduktion zu starten. Ich will zuerst meine Ziele erreichen, und dann sehen wir weiter.

«RS»: Siehst du dich in einer Reihe mit anderen, bekannten Aviatik-Pionieren?

Y.R.: Nur ein kleines bisschen. Die wahren Pioniere der Aviatik setzten eigentlich immer ihr Leben aufs Spiel. Ich habe heute eine andere Technologie zur Verfügung und gehe gezielt mit Alternativplänen ans Werk. Ich mag die gleiche «Angefressenheit» haben, aber gehe in keinem Fall das gleiche Risiko ein. Auch hier gilt: «Jeder hat seinen Platz in der Geschichte.» Meiner ist bescheiden. ●

WINGS
AIRLINE BAR & LOUNGE

**«Bonus-Modell» für Piloten:
Ein Gratisgetränk nach Wahl.**

Ausschneiden und mitbringen!

Ferien – Erholung vom Alltag

In diesem Ferienjahr wird die angehäuften Feriensschuld von 15,8 Mannjahren auf 30 Mannjahre annähernd verdoppelt. Dies entspricht einer Feriensschuld von 13,3 Tagen pro Pilot.

Text: Manfred Giger, Vorstandsmitglied



Das Wort Ferien ruft wohl bei jedem unterschiedliche Bilder hervor. Palmenstrand, Berge, Skifahren... Bei mir ist dies der Gedanke an die gemeinsamen Skiferien mit meiner Frau und meinem Sohn in der nächsten Woche.

Wozu benötigt der Mensch eigentlich Ferien? Gelingt es nicht mehr, in der Freizeit die Batterien aufzuladen, wird der Energiespeicher langsam, aber sicher entleert. Die Leistung und die Leis-

«Ferien dienen der Erhaltung und Wiederherstellung der Arbeitskraft.»

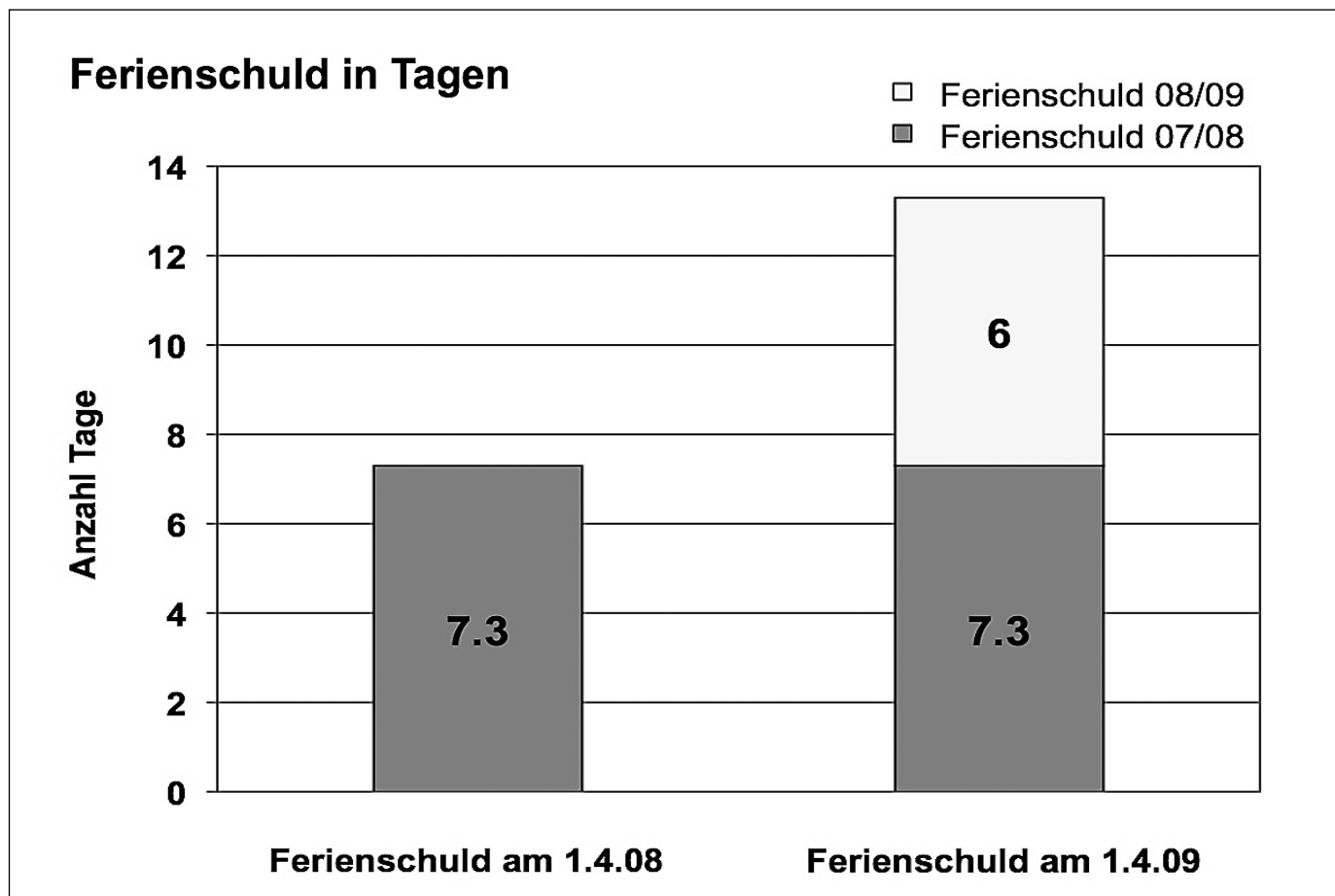
tungsbereitschaft nehmen mit der Zeit ab. Der Mensch benötigt also immer wieder Zeit fern der Arbeit, um seinen Energiehaushalt wieder in Ordnung bringen zu

können. Ferien dienen der Erhaltung und Wiederherstellung der Arbeitskraft. Es ist aus gesundheitlichen Gründen zwingend nötig, Ferien zu beziehen. Ein grösserer Erholungswert wird nur mit einer längeren Abwesenheit von der Arbeit erreicht. Deshalb sieht das Obligationenrecht (OR) auch einen Teil von mindestens zwei Wochen am Stück vor. Was schlussendlich in den Ferien unternommen wird, ist sehr individuell. Die einen bevorzugen das Nichtstun, andere erfreuen sich am Familienurlaub – egal wo; man erledigt Dinge, die immer liegen geblieben sind, oder es wird das Hobby gepflegt. Hauptsache, der Füllstand der Batterien wird erhöht.

Stand der Dinge bei uns

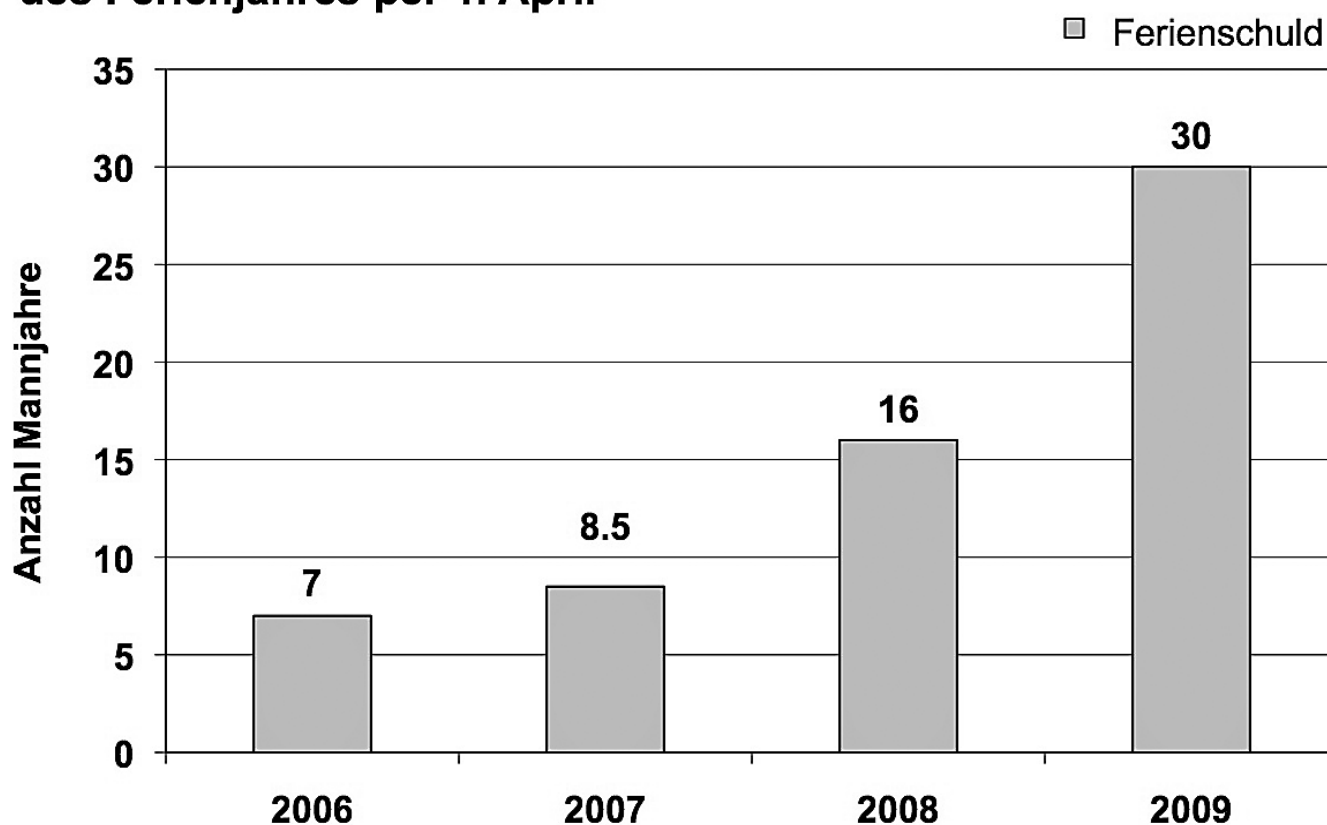
Die aktuelle Feriensituation muss dringend verbessert werden!

Der Einstieg ins aktuelle Ferienjahr 2008/09 erfolgte mit einer Feriensschuld der Firma von 15,8 Mannjahren, was 5750 Tagen entspricht. Dies entspricht bei nicht ganz 800 Piloten einer durchschnittlichen Anzahl von 7,3 nicht gewährten Ferientagen. Die aktuelle Prognose für das Ende des Ferienjahrs liegt bei zirka 30 Mannjahren. Es erfolgte also ein weiterer Aufbau um nochmals 14 Mannjahre. Dies entspricht dann bei



Grafik 1: Die Feriensschuld pro Pilot ist um sechs auf über 13 Tage angewachsen.

Ferienschuld jeweils zu Beginn des Ferienjahres per 1. April



Grafik 2: Die Ferienschuld ist in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen.

rund 820 Piloten einer durchschnittlichen Anzahl von 13,3 Tagen (siehe Grafik 1).

Es muss nun gegen Ende des Ferienjahres sogar speziell darauf geachtet werden, dass überhaupt alle Piloten auf ihr OR-Obligatorium kommen.

Im November 2008 wurde der Anstieg an nicht gewährten Ferientagen verlangsamt, da durch Einmietung eines Flugzeugs inklusive der Crew der Air Canada

«Die aktuelle Prognose für das Ende des Ferienjahrs liegt bei zirka 30 Mannjahren.»

und mit dem Ausdünnen einzelner Flüge die Produktion verringert wurde. Die Verlangsamung des Anstiegs wird auch bis zum Ende dieses Ferienjahres anhalten.

Wie sieht dies im nächsten Ferienjahr aus? Die Anzahl Piloten soll im Sommer 2009 endlich den Sollwert erreichen. Die Feriensituation wird angespannt bleiben, da zum normalen jährlichen Anspruch von 74 Mannjahren nun noch die rund 30 Mannjahre übertragene Ferien dazukommen. Somit sind 140 Prozent Ferien zu verteilen. Die Grafik 2 zeigt die Entwicklung der Ferienschuld der letzten Jahre.

Variable Ferien

Die Möglichkeit der SWISS, einen Teil des Ferienguthabens zuteilen zu können, bietet grosse Flexibilität

für die Firma. Sechs Tage des jährlichen Ferienanspruchs (respektive drei Tage für Piloten bis zum vierten Dienstjahr) sind sogenannte variable Ferien (siehe Kasten). Der Anspruch des ganzen Korps entspricht 11,6 Mannjahren. Davon werden bis Ende März 3,7 Mannjahre verteilt. Es bleiben hier also zwei Drittel unverteilt, womit 7,9 Mannjahre an Ferienschuld angehäuft werden. Wie aus der Grafik 3 ersichtlich ist, entspricht dies 3,5 variablen Ferientagen pro Pilot. Diese 7,9 Mannjahre sind in obigem Total von 30 Mannjahren bereits inbegriffen.

Um richtig abschalten und sich entspannen zu können, reichen solche variablen Ferientage aber kaum, da nicht alle am Stück zugeteilt werden müssen.

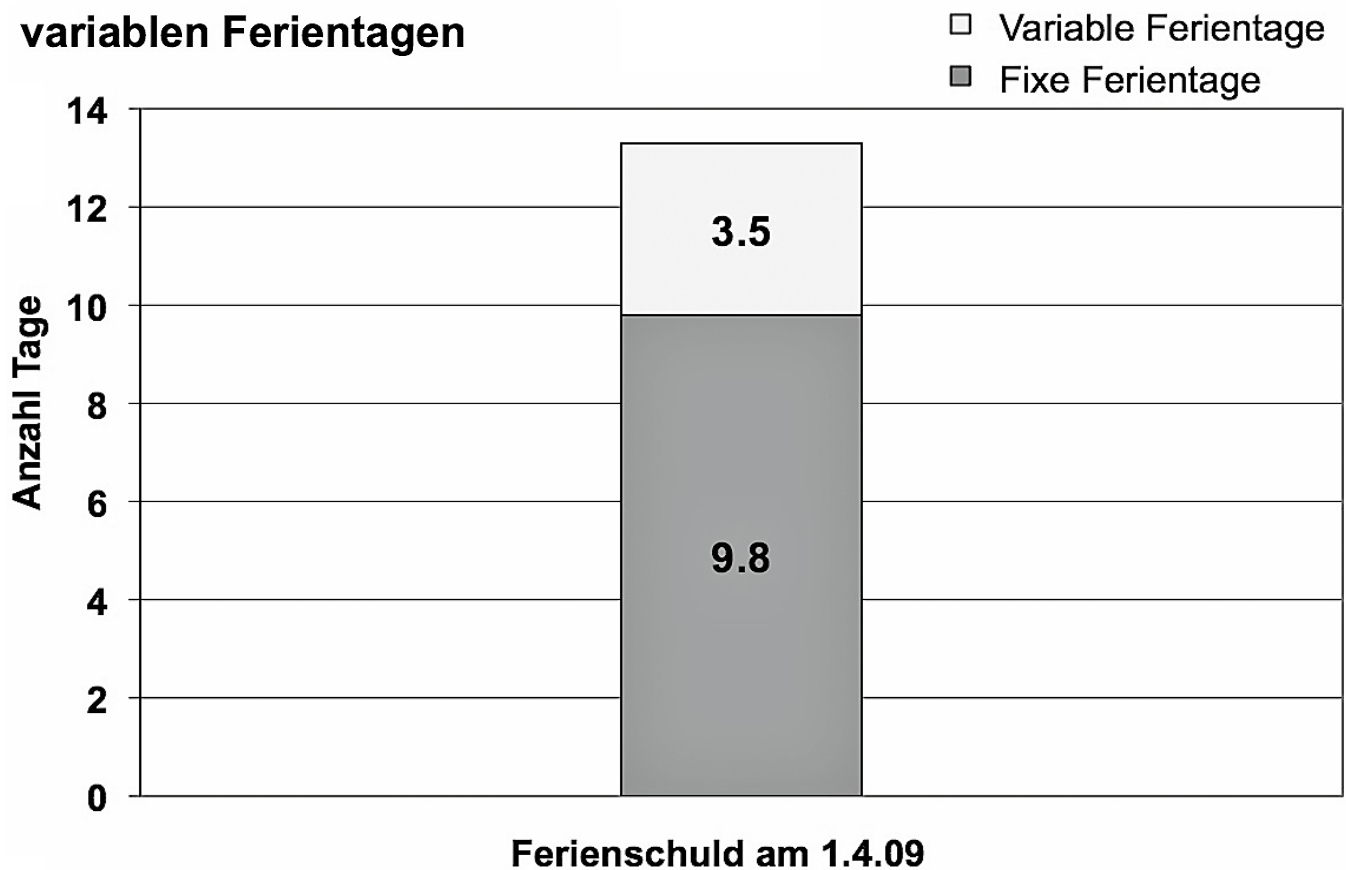
Arbeitszeitlimiten als Folgeproblem

Dass Ferien nicht gewährt werden, führt zu einem weiteren Problem. Weniger Ferien heisst auch mehr arbeiten. Dies führt dazu, dass einige Piloten an der Arbeitszeitlimite für zwölf Monate oder an der Arbeitszeitlimite für 13 Wochen anstehen und einige Tage freigestellt werden müssen. Ohne Ferienzuteilung kommen diese Piloten kaum von den Limiten weg, und die Arbeitszeitlimiten sind für sie ein wiederkehrendes Thema. Oft werden die Einsatzpläne deshalb auch umgestellt, und das Planen des Soziallebens wird erschwert.

Sehr kurzfristige Zuteilung der Ferien

Piloten müssen es oft in Kauf nehmen, die unbestätigten Ferienwünsche stehen zu lassen. Sie versuchen

Ferienschuld in fixen und variablen Ferientagen



Grafik 3: Über 70 Prozent der geschuldeten Ferien sind fixe Ferientage.

damit, eine Zuteilung ihrer Ferien wenigstens noch bei der Planung des Monateinsatzes zu ermöglichen (siehe auch Kasten). Das ist oft die einzige Chance, überhaupt zu Ferien zu kommen. Sie tun dies im Bewusstsein, dass zu diesem späten Zeitpunkt kaum noch «normal» gebucht werden kann. Bei den Skiferien beispielsweise ist die Buchung ein Jahr im Voraus durchaus üblich.

Wie zu Beginn gesagt: Ferien sind zur Erholung da. Die Batterien müssen geladen werden. Kann dies nicht in ausreichendem Masse erfolgen, drohen Folgeschäden. Langfristig muss besonders darauf geachtet werden, dass durch ein Gleichgewicht von Ferien und Arbeit, eine vernünftige Leistungsabgabe erfolgen kann.

Es muss etwas geändert werden an der prekären Situation. Wir von der AEROPERS bleiben dran! ●

Feriensystem der SWISS-International-Piloten

Das Ferienjahr der Piloten dauert jeweils vom 1.4. bis zum 31.3. des nächsten Jahres. Dies wurde aus betrieblichen Gründen so gewählt.

Für Ferien mit einer besseren Zuteilungspriorität (wie zum Beispiel für Ferien mit schulpflichtigen Kindern) ist Ende August der Eingabetermin für das folgende Ferienjahr (1.4. bis 31.3.). Für die restlichen Ferien ist der 30. November als Eingabetermin festgelegt. Man muss oder kann somit bis 18 Monate im Voraus Ferienwünsche platzieren. Die Ferien werden spätestens am 15. des Vormonats bestätigt. Lässt die Kapazitätsplanung eine Bestätigung eines Ferienwunsches jedoch nicht zu, kann dieser trotzdem stehen gelassen werden. Eine Zusage oder Absage erfolgt dann mit dem Monateinsatz, der jeweils am 24. des Vormonats erscheint.

Die Ferien werden bei uns in Tagen als Einheit gerechnet. Da ja auch an Wochenenden und Feiertagen geflogen wird, benötigt man nicht nur fünf Ferientage pro Woche, sondern deren sieben, um mindestens ein Wochenende in den Ferien verbringen zu können. Will man an beiden Wochenenden in den Ferien sein, muss man neun Ferientage einsetzen.

Ein Teil unseres Ferienanspruchs besteht aus sogenannten variablen Ferientagen. Sechs Tage respektive drei Tage bei Piloten bis zum vierten Dienstjahr des jährlichen Ferienanspruchs stehen der Einsatzplanung zur Verfügung. Das heisst, sie werden von der SWISS nach betrieblichen Bedürfnissen zugeteilt.

Edelweiss Air: Hochbetrieb dank Zusammenarbeit mit der SWISS

Seit der Gründung der Edelweiss Air lief das Geschäft auf der Kurz- und der Langstrecke sehr saisonal. Nun ist frischer Wind eingeekehrt. Zudem sind zum ersten Mal Verhandlungen über einen Gesamtarbeitsvertrag im Gang.

*Text: Andreas Wendel, Vorstand ECA,
Captain A320/330, Edelweiss Air*

Von 1996 bis 2000 richtete sich der Aktivitätsgrad bei der Edelweiss Air nach den Bedürfnissen der Badeferienabteilung des Reisebüros Kuoni. Dies bedeutete regen Betrieb von April bis Oktober mit Flügen rund ums Mittelmeer. Während der Schulferien und bei gutem Buchungsstand wurden zusätzliche (Nacht-) Flüge aufgelegt, um trotz der Nachtflugsperrung des Flughafens Zürich und einer limitierten Flotte von damals drei Maschinen das Marktpotenzial optimal auszuschöpfen. Im Winterhalbjahr lebte das Personal der Edelweiss Air einen gemütlicheren Rhythmus: Längere Flugstrecken Richtung Ägypten und Kanaren, Selektion und Schulung von neuem Personal, Beförderungen, Umschulungen und Kurse aller Art für das bestehende Personal, Ferien und UBU. Freelance-Piloten flogen im Winterhalbjahr minimale Einsätze im Sinne des gesetzlich geforderten Trainings, damit sie uns im nachfolgenden Sommersemester wieder ergänzend zur Seite stehen konnten. Die Planung des Wintersemesters enthielt stets ein paar Variablen: Politische Lage in Ägypten, Preispolitiken der zeitweise konkurrierenden, zeitweise kooperierenden Reisebüros, Konjunkturverlauf und das kurzfristige Konsumverhalten der schweizerischen Kundschaft nach jahrelanger Angewöhnungsphase an Last-Minute-Rabatte im Reisebüro.

Langstrecke ab 2000

Im Jahr 2000 stiess die A330 zur Flotte. Diese Maschine flog im Winter mehr Rotationen, beruhigte und optimierte die Einsatzmuster der gesamten Belegschaft und ermöglichte es dem Personal, vermehrt auch im Sommersemester Ferien zu beziehen. Die Tropen kennen bloss zwei Jahreszeiten: Sommerliche Normalität, unterbrochen von der Monsun-Regenzeit im Frühling. Während im Winter öfters ein Airbus 320 wie ein Werbeobjekt den verregneten Zürcher Tarmac zierte, stand der Airbus 330 von April bis Juni herum. In den letzten Jahren verlagerte sich das hart umkämpfte Mittelmeer-Geschäft sukzessive Richtung Herbst, und somit hatten wir jedes Jahr im Frühling jeweils dann einen Überhang an Kapazität, wenn sich die Winterflaute der A320-Flotte mit der Regensaison-Flaute der A330 überschneidet. Die kreative Frage im Planungsbüro lautete stets: Ferien zuteilen oder flächendeckend Crews für allfällige Subcharter in Form von Reservepositionen bereithalten? Der Subcharter-Markt erwies sich als recht volatil: Im einen Jahr waren unsere Maschinen gefragt und flogen für prominente Ad-hoc-Kundschaft wie British Airways, im nächsten Jahr beanspruchte praktisch niemand unser Wetlease-Angebot.

Flüge für die SWISS

Seit 31. Oktober 2008 steht die Edelweiss Air als Tochter der schweizerischen Holding Airtrust in neuen Besitzverhältnissen und ist in dieser Form an die SWISS und letztlich an die Lufthansa angegliedert. Seit dem genannten Datum wickelt die Winterflaute im Charter einem erfreulichen Synergieeffekt mit der SWISS: Nebst den Kuoni-Kunden füllen Anschlusspassagiere der SWISS sowie Kunden ausländischer Reisebüros in zunehmendem Mass (bis zur Hälfte) unsere Maschinen, und die meisten freien Kapazitäten der Edelweiss Air werden situativ dazu genutzt, um für die SWISS bei Engpässen einzuspringen. Anfang der Wintersaison planten wir erste Flüge im Auftrag der SWISS nach Amsterdam und Berlin. Im Januar 2009 flogen wir bereits rund 40 Sektoren für die SWISS, und für den Februar planen wir bereits mehr als 50 Sektoren. Die Destinationen reichen von Amsterdam, Athen, Barcelona, Berlin, Brindisi, Brüssel, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Mailand, Prag, Thessaloniki und Warschau bis nach Wien. Das ist eine willkommene Abwechslung und oft tagesfüllendes Programm für Flugzeuge und Belegschaft. Nicht selten sind dies auch Tagesrandverbindungen. Die Teams der Crewplanung und der Einsatzleitstelle bewältigen einige Mehrarbeit, Crews springen kurzfristig ein, und die traditionelle Tiefsaison des Winters wurde somit zur Hochsaison mit vollem Einsatz des gesamten fliegenden Personals, inklusive unserer Freelance-Piloten. Eine erfreuliche Beschäftigungssituation zu Zeiten globaler wirtschaftlicher Verunsicherung, Konsolidierung und Marktverschiebungen im Fluggeschäft, wo sich Geschäftsfelder vermischen und Qualitäts-(Charter-)Airlines von gestern heute nicht wirklich wissen, was morgen kommt.

Was läuft bei der Edelweiss Air im Hintergrund? Die Geschäftsleitung unserer Firma hat vom Verwaltungsrat die Bewilligung zu Verhandlungen eines Piloten-GAV erhalten. Unser Pilotenverband Edelweiss Cockpit Association (ECA) hat ein vierköpfiges Verhandlungsteam nominiert, das die grundsätzlichen, wichtigsten Ansprüche unseres Verbands an einen GAV definiert und formuliert hat. Diese Ziele wurden durch unsere Mitglieder an einer aussergewöhnlichen GV abgesegnet, und am 27. Januar 2009 nahmen die Delegationen von ECA und Edelweiss-Management unter Stillschweigepflicht die lange ersehnten GAV-Verhandlungen auf. Vieles ist offen, aber eines ist sicher: Bei der Edelweiss Air geht 2009 die Arbeit weder im Cockpit noch beim Pilotenverband ECA aus - Hochbetrieb dank Zusammenarbeit mit der SWISS! ●

Der Instruktor, das ziemlich unbekannte Wesen (Teil 1)

Durch eine glückliche Fügung des Schicksals ist es mir momentan vergönnt, die meiste Zeit meines Berufslebens im Simulator verbringen zu dürfen. Der Simulator ist ein Gerät, das einer grossen Kiste ähnelt und auf dünnen Hydraulikbeinen fünf Meter über dem Boden schwebt, ruckartige Bewegungen ausführt und damit den Insassen den Eindruck vermittelt, fliegen zu können. Der Simulator ist eine Maschine, die es selber nie ganz zum Fliegen gebracht hat (nicht zuletzt auch wegen der völligen Absenz von Flügeln), und ähnelt darin auch ein wenig dem Menschen selbst. Der Simulator ist das, wovon Knaben träumen (wenn sie nicht grad von was anderem träumen), eine Fortsetzung der Playstation mit anderen Mitteln. Miserable Grafik, würde mein Bub sagen, aber geile Motion. Eine Maschinenverwertung des ewigen Traumes vom Fliegen.

So perfekt diese Illusionsmaschine zwar ist, so ist sie halt doch sehr viel weniger zuverlässig als ein reales Flugzeug: während in richtigen Flugapparaten höchstens mal eine Kaffeemaschine defekt ist (schlimm genug) oder eine Leselampe den Geist aufgibt, so vergeht im Simulator keine Minute, ohne dass sich nicht irgendein Computer abmeldet, ein Triebwerkrotor mit Getöse anfrisst, ein Pneu platzt oder ein Frachtraum explodiert. Ständig heult irgendeine Warnung, bimmelt irgendein Alarm, kommt einem ein Schwarm unbekannter Flugzeuge auf Kollisionskurs entgegen oder verdunkeln sich die Instrumente wegen eines Kurzschlusses bis zur totalen Finsternis. Man hat das technisch einfach noch nicht ganz im Griff, obwohl so eine Kiste mindestens gleich viel, wenn nicht noch mehr, wie ein richtiges Flugzeug kostet. Wenn ein richtiges Flugzeug auf einem Langstreckenflug nur halb so viele Defekte erlitt wie der Simulator in drei Stunden, so würde kein Passagier mehr einsteigen. Aber: dank dieser Pannenanfälligkeit ist es für den Instruktor nie langweilig, und vor lauter Gebimmel, Geheul der Sirenen und Geschrei der Trainees läuft er nur selten Gefahr, in der angenehm beheizten und schaukelnden Kiste einzuschlafen, auch wenn er sich des öfteren sogar zu Zeiten darin befindet, die früher als «unchristlich» gegolten hätten. Ganz im Gegenteil gewöhnt sich der Instruktor sogar an diese permanente Notfallsituation und projiziert (cooles Wort, im CRM-Handout gelesen) sie auf sein Alltagsleben: Schon beim Schellen des Weckers in der Früh ruft er wie der Pawlowsche Hund (?) «Power Performance!», beim Aufleuchten der Reservetankanzeige im Auto schreit er «Start ECAM Procedure!», und bei einer kürzlichen Rauchentwicklung im heimischen Backofen (weil Tandoorhitze eingestellt statt Niedergartemperatur) hat er lautstark und dreifach Emergency deklariert, worauf dann seine verängstigten Kinder nicht die Feuerwehr, sondern den psychiatrischen Notfalldienst benachrichtigt haben.



Erstaunlicherweise machen auch die meisten Trainees diese fiktive Spielerei schön mit, sogar die Älteren, welche noch nicht in der virtuellen Welt von PSP und iPhone aufgewachsen sind. Wenn also schon kurz nach Übungsbeginn in der heiklen Startphase ein Motor seine Turbinenschaukeln ausspuckt und die Hydraulikflüssigkeit sich virtuell verflüchtigt, so schreien die Teilnehmer nicht etwa: «haha du erwischst mich nicht, wir sind ja nur im Simi!», sondern sie machen das üble Spiel mit, kämpfen mit allen übriggebliebenen Steuerrudern und Gashebeln und machen später sogar entschuldigende Passagieransagen, obwohl sie ja genau wissen, dass da hinten kein Schwein hockt!! (ausser dem hämisch grinsenden Instruktor natürlich). So einfach kann man also auch heute noch Leute manipulieren.

Nun, darin liegt ja auch der grosse Vorteil der Simulatorinstruktion: Es gibt keine murrenden Passagiere und Kabinenangestellte, mit denen man sich herumschlagen muss, keine lästigen Zollkontrollen, kein langwieriges Flügel-Enteisen, kein Dilemma ob Menu 1 oder 2, keine mühsamen Klimawechsel und keine widernatürliche Zeitverschiebung; es ist immer 21°C, trocken und frühmorgens. Es gibt in der Simulatorwelt keine aufsässige Eingeborene, die einem Rolex und Massagen verkaufen wollen, keine lärmige Hotelzimmer und kein ungesund scharfes Essen (oder sogar widerlich rohen Fisch). Genauer gesagt: Es gibt gar kein Essen, denn in der Kiste ist die Nahrungsaufnahme strikte untersagt, damit nicht etwa Brotkrumen und Salznüsschen in die komplizierte Mechanik der Maschine eindringen und diese noch pannenanfälliger machen, als sie eh schon ist. Es hat aber im Pausenraum, welcher eigentlich ein Raucherraum ist (obwohl draussen steht «Dies ist ein rauchfreies Gebäude»), hat es also einen Automaten mit so Snacks, die in ihrer Künstlichkeit ganz gut zur artifiziellen Welt des Simulators passen. Vor Weihnachten hat ausserdem eine gute (christliche) Seele einen schönen Tannenbaum aufgestellt mit simulierten Geschenken darunter und wir, das heisst ich und meine paar Kameraden, die in diesem Haus faktisch wohnen, haben dann am Heiligabend, bei einem Biberli und einem Kaffee aus dem Apparat, dort andächtig der armen Kollegen gedacht, die fernab der Heimat, an unangenehm schwülen Orten, ihre Weihnachten (unchristlich) zu verbringen gezwungen waren.

Es ist nun nicht so, dass der Instruktor gar nicht mehr auf der Strecke fliegt, schliesslich kann er seine Lizenz leider nur mit Flügen im real Life aufrechterhalten. Aber er tut es ungern; wer tauscht schon gern eine gemütliche Kistenexistenz (vergleichbar dem warmen Mutterbauch) gegen die raue aviatisch-meteorologische Realität! Hier hilft ihm aber die

Civilized Thinking

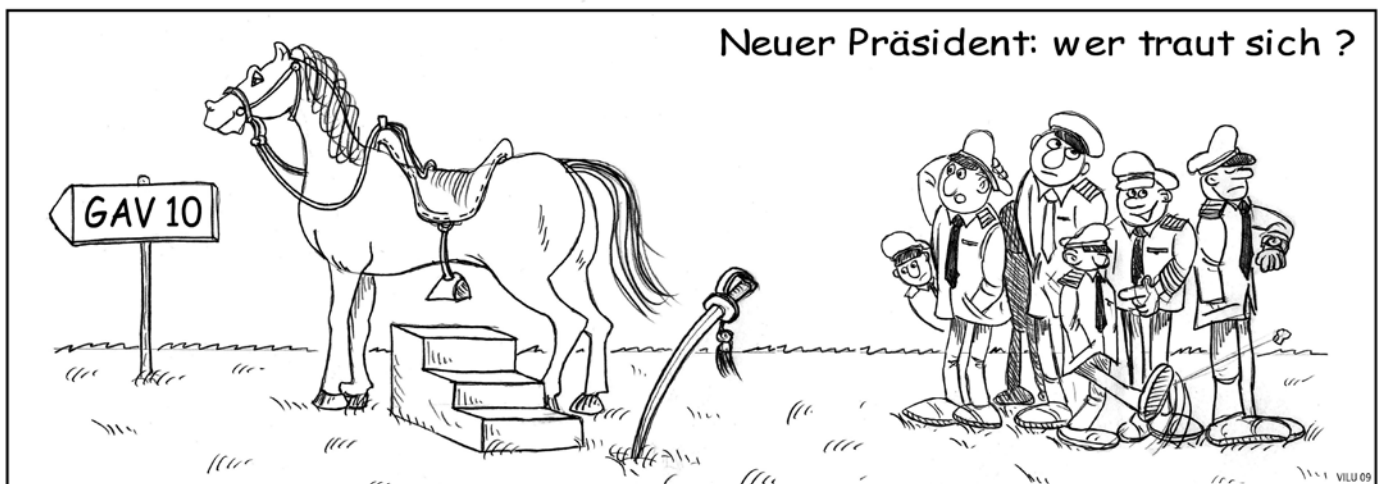
Einsatzplanung beträchtlich dabei, den harten Wiedereinstieg zu erleichtern, indem sie ihm Flüge plant, die in etwa gleich lang sind wie eine Simulatorsession, nämlich so drei bis vier Stunden höchstens. Es sind dies Flüge nach Kairo oder Tel Aviv, meist ohne mühsamen Aufenthalt, meist auch auf dem hinteren Zuschauersitz im Cockpit, um die Wiedereingliederung etwas sanfter zu gestalten und die emotionale Reizüberflutung auf das Minimum zu reduzieren. Zum weiteren Rückführungsprogramm gehört dann bei gutem Betragen vielleicht einmal ein Nightstop in Tel Aviv, und gerade diese Stadt hat löblicherweise besonders grosse Anstrengungen unternommen, um dem Besucher den Eindruck zu vermitteln, er befinde sich in Brasilien an der Copacabana: Dieselbe geplätzelte Strandpromenade, auf der dieselben broncierten Menschen auf- und abrennen oder liegestützen oder klimmzügeln, derselbe sandige Sandstrand, fast dieselbe explosive Stimmung. Die Simulation geht zwar noch nicht ganz bis ins kleinste Detail; zum Beispiel tönt die Sprache geringfügig anders und es geht zwischenmenschlich nicht grad die ganz grosse Post ab. Aber für einen Simulatorpiloten reichs allemal.

Sollte der Instruktor hingegen wegen eines schweren Planungsfehlers ausnahmsweise an eine weiter liegende Destination geschickt werden wie etwa in

Fernost oder nach Südamerika (wo immer das auch sei) so wird er dort sehr hilflos sein und der Betreuung durch die mitfliegenden Kollegen bedürfen. Es wird ihm auf dem elend langen Flug extrem langweilig sein, weil kein Triple ADIRU Fault passiert und kein Dual Hydraulic Low Level, er wird sich nicht getrauen zu essen im Cockpit und er wird sich später im Hotelzimmer verschanzen, um über neuen Simulatorübungen zu brüten, heillos überfordert von den mannigfaltigen Gefahren der realen Welt. Aus eigener Erfahrung ist es mir darum ein grosses Anliegen, um schonendes Anhalten und behutsamen Umgang mit dem leidenden Rehabilitanten zu bitten.

In der nächsten Ausgabe werde ich Sie über das Ansehen des Instructors in der Gesellschaft, insbesondere in unserer eigenen Gesellschaft, informieren. Nur soviel: es liegt irgendwo in der Gegend von rumänischem Frauenhändler, UBS-Bankdirektor und belgischem Kinderschänder. Und ich werde nur darüber schreiben, falls sonst nichts Rechtes passiert, wie etwa ein neuer Skandal, ein neuer AEROPERS-Präsident oder sonst was Lustiges. Jetzt muss ich aber zurück in den Simulator.

pk2@blueemail.ch



SINCE 1945
RUNDSCHAU
AEROPEL

«Nur ein Miteinander führt zum Erfolg»

Unser neues Vorstandsmitglied Markus Grob äussert sich im Gespräch mit der «Rundschau» kritisch über die Lage im Piloten-Corps. Es stünden zu viele Probleme an, die von der SWISS nur schwerfällig angegangen werden. Er appelliert auch an die Mitglieder, die Partikularinteressen hinter das Gesamtwohl zu stellen.

Fragen: Jürg Ledermann

«Rundschau»: Was ist deine Motivation, im AEROPERS-Vorstand mitzuwirken?

Markus Grob: Gründe dafür gibt es sicher viele. Eine Vakanz im Vorstand darf nicht von Dauer sein. Es geht hier um unsere Zukunft. Diverse Probleme sind seit längerem ungelöst. Die Schmerzgrenze ist erreicht. Eine latente Unzufriedenheit macht sich breit. Ich bin überzeugt, dass ich mit meinem fachlichen Hintergrund etwas bewegen kann. Einen neuen GAV auszuarbeiten ist sicher dynamisch und fordert den Vorstand sowie die Mitglieder.

«RS»: Wie siehst du die aktuelle Lage?

M.G.: Der Schuh drückt an vielen Ecken. Dass diverse «Baustellen» angegangen werden müssen, hat meines Erachtens hohe Priorität. Natürlich sind wir an unseren GAV06 gebunden. Dieser GAV schliesst jedoch nicht aus, dass Probleme, die uns beschäftigen und unser Sozialleben einschränken, nicht beseitigt werden können. Ich bin nach wie vor davon überzeugt,



Markus Grob wurde im März 1962 geboren. Er besuchte die Schulen im Zürcher Unterland. Er begann die Berufsausbildung als Polymechaniker bei der Swissair und schloss diese im Jahr 1982 ab. 1984 trat er nach bestandener Piloten-Selektion in die SLS (Schweizerische Luftver-

kehrsschule) ein und wurde sogleich zum Flight Engineer (F/E) auf der DC-10 ausgebildet. Da bei den DC-10-F/E akuter Personalmangel herrschte, gab es einen Ausbildungsvertrag mit dem Passus, dass jeder Pilotenschüler damit rechnen müsse, bei Bedarf zuerst ein paar Jahre als F/E zu fliegen. So war er als einer der F/E-26-Gruppe während fünf Jahren auf der DC-10 unterwegs. Im Herbst 1989 begann dann die eigentliche Ausbildung zum Piloten, die Markus im Frühjahr 1991 abschloss. Er flog zuerst die MD-80 und nach kurzer Zeit die MD-11. Auf MD-80 war er als Instruktor tätig und war auch in der SLS Ausbilder im Jettrainer. Im Jahr 2000 wurde er Captain auf der A320. Zwischen 2003 und 2005 absolvierte er ein Nachdiplomstudium an der Universität Zürich und schloss es mit dem Titel «eMBA in General Management» ab. Markus lebt mit seiner Frau und ihren beiden Kindern in Birchwil.

dass das auch im Sinne unserer Geschäftsleitung ist, und zähle auf eine konstruktive Zusammenarbeit. Ich bin nicht naiv, aber motivierte Mitarbeiter bringen ein besseres Produkt zustande. Dies gilt auch für unseren Dienstleistungsbetrieb.

Das Zusammengehörigkeitsgefühl in unserem Corps betrachte ich als unzureichend. Zu viele Einzelgruppen mit divergierenden Partikularinteressen sind ent-

«Diverse Probleme sind seit längerem ungelöst. Die Schmerzgrenze ist erreicht.»

standen. Das Grounding hat seinen Teil dazu beigetragen. Schon dort hat es einen Spalt zwischen jüngeren und älteren Piloten gegeben.

Die Löhne generell sind bei uns ein Problem. Auch bei den neu eingetretenen Piloten ist die Situation in dieser Hinsicht unbefriedigend. Es war natürlich angebracht, eine Lösung zu finden, um diese Minimalbeholdungen anzuheben. Die Praxis zeigt nun aber, dass das gewählte Modell zu kompliziert und halt wieder ungerecht ist. Dass die AEROPERS in diesen Prozess nicht eingebunden wurde, empfinde ich als störend. Auch die regelmässigen Schedule Changes führen aus verschiedensten Gründen zu einer hohen Frustration. Nebst der Tatsache, dass das Sozialleben aus den Fugen gerät, führt eine Einsatzumstellung zur nächs-

«Ich habe gelernt, Aspekte nicht isoliert und einzeln zu betrachten, sondern das Ganze zu sehen.»

ten, womit jedes Mal auch der Plan eines Arbeitskollegen umgestellt wird. Das führt bei den meisten zu einem hohen Verdross.

Das Bewusstsein, dass wir nur zusammen weiterkommen, muss gefördert werden. Die Geschäftsleitung hat die Spaltung in unserem Corps auch erkannt, was nicht unbedingt zu unserem Vorteil ist.

«RS»: Welche Ziele möchtest du erreichen?

M.G.: Ziele werden nicht von mir alleine definiert. Es ist die Aufgabe des Vorstands, diesen Prozess im Sinne des Corps durchzuführen. Prinzipiell steht die Rentabilität unseres Unternehmens im Vordergrund. Diese Tatsache ist auch in unserem Interesse. Trotz allem kann es aber nicht nur um Shareholder-Value-Optimierung gehen. Den Problemen des Mitarbeiters

wird zu wenig Rechnung getragen. Den Erkenntnissen folgen Taten eher schwerfällig. Wenn unser Produkt nachhaltig erfolgreich sein will, muss die Firma mehr Wertschätzung aufbringen. Der Mitarbeiter ist eines der höchsten Güter in einem Betrieb. Dementsprechend hat er es verdient, gut behandelt zu werden. Wir können die Probleme nicht alleine lösen, aber unsere Firma kann die Probleme auch nicht ohne uns lösen. Es ist also ein «give and take». Prozesse müssen beschleunigt, Strukturen und Richtlinien zielorientiert und praxisgerecht vereinfacht, optimiert und angepasst werden.

«RS»: Wo siehst du sofortigen Handlungsbedarf?

M.G.: Einsatzstabilität, besseres Planungstool, höhere Wertschätzung dem Mitarbeiter gegenüber, ausgeglichene Personalbestände, Förderung der Zusammengehörigkeit.

Ich möchte aber auch erwähnen, dass nicht alles so schlecht ist, wie Einzelne glauben.

«RS»: In welche Richtung sollen die Mittel- und Langfristziele zeigen?

M.G.: Mittelfristig: Erarbeiten der Ziele und Definieren der Leitplanken des neuen GAV. Langfristig: Verbesserung der Rahmenbedingungen wie FDRs, Ferien und Salär.

«RS»: Dein Vater hat die Edelweiss Air gegründet und erfolgreich geführt. Wie intensiv hast du diese Entstehungsgeschichte miterlebt?

M.G.: Sehr intensiv. Sowas macht man nicht einfach schnell zwischendurch. Zum Beispiel muss ein Businessplan erstellt werden, Finanzierungsfragen wollen gelöst sein, ein AOC muss beim BAZL eingeholt werden, was bestimmt kein Pappenstil ist, und viele andere organisatorische Probleme stehen an. Eine MD-80 oder eine A320/330 kauft man auch nicht mal so schnell nebenbei.

«RS»: Kannst du daraus Lehren ziehen und in deine Arbeit für die AEROPERS einfließen lassen?

M.G.: Ganz bestimmt. Es zeigt zum Beispiel, dass vieles möglich ist. Solche Projektmanagements müssen absolut richtig strukturiert und organisiert sein. Es braucht klare Ziele und genügend Erfolgskontrollen. Das Personal muss auf der gleichen Schiene fahren, an den Erfolg glauben und diesen auch wollen. Es gibt einen klaren Unterschied zwischen Unternehmer und Manager. Das Projekt Unternehmen steht beim Unternehmer im Vordergrund und eben nicht nur der Shareholder, was die Rentabilität natürlich keinesfalls ausschliesst. Übermut und Fehleinschätzungen sind unter den gegebenen Umständen tödliche Fehler.

«RS»: Bist du als Pilot (bei der Swissair/SWISS) immer damit einverstanden gewesen, wie dein Vater als ehemaliger Pilot die Piloten bei der Edelweiss Air geführt hat?

M.G.: Wie hat er die Edelweiss-Air-Piloten denn geführt? Man muss sich schon bewusst sein, dass diese Firma neu gegründet wurde. Dass ein Neustart nicht einfach ist, ist selbsterklärend. Es sind keine altbewährten Strukturen und Traditionen vorhanden. Alles muss neu aufgebaut und erarbeitet werden. Es

geht ums nackte Überleben und verlangt des Öfteren unkonventionelle und spontane Lösungen. Ohne Kampf und überdurchschnittlichen Einsatz ist die Existenz nur von kurzer Dauer, denn die Konkurrenz schläft bekanntlich nicht. Mit zuerst drei und dann vier Flugzeugen ist das Überleben nicht selbstverständlich. Es muss laufend am Produkt gearbeitet werden. Die Edelweiss Air konnte nicht mit der Unterstützung einer «Mutter» rechnen. Natürlich hat Kuoni eine gewisse Sicherheit gegeben, geschenkt wurde ihr jedoch nichts. Unter diesen Bedingungen ist ein enormer Teamgeist entstanden.

«RS»: Du hast während deiner Zeit als RHS-CMD an der Universität Zürich ein MBA abgeschlossen. Kannst du daraus Lehren ziehen und in deine Arbeit für die AEROPERS einfließen lassen?

M.G.: Ja. Die Optik für das «Ganzheitliche» wird stark geschärft. Ich habe gelernt, Aspekte nicht isoliert und einzeln zu betrachten, sondern das Ganze zu sehen. Der Weg zum Ziel ist oft viel einfacher, wenn man ein spezifisches Problem von einer anderen Seite betrachtet und einfach strukturierte Lösungen sucht. Ein konstruktives Team hat Erfolg, wenn es systematisch und zielorientiert arbeitet.

«RS»: Was möchtest du unseren Mitgliedern noch sagen?

M.G.: Nur ein Miteinander führt zum Erfolg. Jeder Einzelne muss sich angesprochen fühlen und den Vorstand unterstützen, aktiv und passiv. Wir brauchen konstruktive Inputs mit einer realistischen Optik. Die ewige Nörgelei bringt uns nicht weiter. Wir haben aber klar auch etwas zu sagen und verlangen in Zukunft, dass unser Aufwand adäquat honoriert wird, was zur Zeit nicht der Fall ist. •

Adlerhorst

www.Winkel.ch (76%)

6½ Maisonette (250m²), modern, komfortabel, individuell, exklusiv. (z.B. mit Spa)

- 3 Nasszellen
- moderne Küche
- Cheminée
- keramische Bodenplatten
- WM/Tumbler
- Keller, Veloraum

Ruhig und kinderfreundlich, Kindergarten und Schulen in Gehdistanz.

BJ: 1994, 2006 komplett neu renoviert.

Inkl. 2 Garageplätze, 1 Aussen PP,

mehrere Besucher PP. VP: 1,4 Mio.

Bezug Frühjahr 2010 / nach Vereinbarung.

Kontakt:

mail@spezreisen.ch, fax: 044 862 23 73

Eine Traumwohnung (mit Sonnenbalkon) für Geniesser und Naturfreunde nahe Flughafen.

HMS London City Airport – the world's slowest aircraft carrier!

This article was originally written for the SWISS Avro RJ pilots in the spring of 2007. Where necessary I have added some relevant information for a better understanding of the nature of the operations into and out of LCY.

*Text: Peter Laasner, Postholder Ground Operations
SWISS European Air Lines, Captain ARJ*

Introduction

London City Airport, opened in 1987, strategically located near the heart of the capital's financial district, is a convenient airport tailored specifically to meet the requirements of the business passenger looking for direct access to the city.

The airport was opened with a 700 by 30 meter runway and services to BRU and CDG commenced using the DHC-7. To accommodate larger aircraft the runway was later extended to its current length of 1508 meters. Landings and take-offs suffer unique restrictions due to the short and narrow runway. But there are also other factors that have a major influence on flight operations:

- Due to a disused warehouse just south of the axis the approach to runway 10 had to have a 5.5 degrees slope (which incidentally helps to reduce the noise level)
- For noise abatement reasons, and to have identical conditions, the glideslope for runway 28 is also set at 5.5 degrees
- Climb-gradient and escape path towards the west are very limiting due to the tall buildings at Canary Wharf
- The approach to Heathrow lies over LCY (westerly winds), with arrivals just 1000 feet above the cleared altitude of aircraft taking-off from LCY
- An Avro RJ at maximum landing weight requires all of the available landing distance of 1319 meters (runway displaced by 125 meters at the western end and 64 meters at the eastern end)
- An RJ flying to Geneva with 30 minutes of reserve fuel is not able to depart with a full payload (Zurich is somewhat less limiting due to the availability of two independent runways)
- In addition to the steep-approach certification, aircraft dimensions are another big problem, considering the small stands and narrow taxiways on which they have to maneuver.

Originally developed by Mowlem, the airport was purchased in October 2006 by a consortium comprising AIG, GE Capital and Credit Suisse. 2.9 million passengers used London City Airport in 2007 and this number is set to rise to at least 3.5 million per year by 2010. In order to facilitate this expansion, there are plans to enlarge the terminal building and the five new aircraft stands have recently been built over the water opposite the airport's car park. Airlines currently operate flights to 34 destinations.

As for runway, taxiway and aircraft parking stands, the whole airport infrastructure offers very limited space and the airport has declared a maximal turn-around time of 30 minutes. With SWISS' Minimum Ground Time (MGT) processes for the ARJ this is perfect; however, too often the 30 minutes are not met!

SWISS (respectively Crossair) was one of the very first airlines to operate into LCY, and in the winter timetable 2009 there will be 18 daily flights from BSL, GVA and ZRH. London City Airport is our most important European destination and ranks second, behind Zurich, in the number of movements. In terms of revenue LCY has consistently outperformed most other routes in Europe.

Airlines operating out of LCY often face delays due to the many limitations in the whole infrastructure. With so many flights out of LCY, these frequent delays have a serious effect on SWISS operations.

By means of a five-day Kaizen workshop (a Japanese-inspired assessment of procedures and processes),



LCY - London City Airport (spring 2007).



Probably HMS Illustrious.

from April 16th to 20th 2007, SWISS management decided to assess all processes at LCY beginning with the approach and ending with take-off, of course including all ground processes, from ATA to all doors closed respectively. In order to cover the whole airport, a team consisting of 16 specialists was set up. Team members were drawn from NATS ATC, Airport Authorities (covering all areas of responsibilities), Global Infrastructure Partners (the airport owner), SWISS, the Handling Agent plus a KAIZEN consultant, KPO, with the aim of eliminating all kinds of bottlenecks which influence the departure punctuality of SWISS out of London City.

The Targets

1) Analysis of the minimum ground time process

2) Flight Operation

- Delays
- Reduce: the number of IR 89* to 23 per month (winter 06/07: 276 cases = 46/month)
- Reduce: the number of IR 87** to 13 per month (winter 06/07: 184 cases = 31/month)

* IR 89 = restrictions at airport departure with or without ATFM restrictions

** IR 87 = Airport facilities

- Ground Handling (Station)
- Ensure: MGT 27 minutes (ATA until all doors closed)
- Eliminate: Departure irregularities due to baggage handling
- Overall Ground Services + station handling
- Eliminate: Any delays of more than 15' minutes.

Impact and Results

As a result of our observations and analysis, a total of 43 items for improvement were found. Out of these eleven were introduced on the spot. For example: there will be no more boarding announcements in the departure lounge, the number of cleaners per flight is increased and the boarding process has been refined.

Ideas for the future

The remaining 32 items have been worked on with high priority. A very detailed weekly punctuality statistic followed up the improvements achieved. Regular team meetings at LCY ensure that the motivation and dedication of all parties involved in the project is not lost. That should allow all the airlines and the airport owner to plan for better and more consistent turn-around times and infrastructure utilisation.

«It was the first time that SWISS, outside Switzerland, engaged in a project involving an entire airport. With a very heterogeneous and highly motivated team determined to solve the problems, we pushed things forward to optimize processes and enforce change», Hermann Dellihausen (head of operations processes at SWISS)

Changes that you may notice at LCY

I already mentioned 43 improvements that have been or will be introduced at LCY. Some you will not notice as they are happening behind the scenes. Others are

more obvious out on the ramp. Let me point out what some of the other partners are doing:

- The whole baggage sorting area will be rearranged and equipped with smaller wagons, permitting the staff to prepare up to 32 individual flights in parallel (currently 16 flights is the maximum). At the same time they will be getting a modern system which will display flight information for each of the wagons/flights. Some changes in assigned duties will improve time management on the shift.

- Engine starts will now be coordinated across neighbouring stands (even with different handling agents) to ensure the most efficient timing to permit the boarding (or disembarking) of the last few PAX. This may cause a one minute delay for one flight, but means that the other aircraft is not unnecessarily held up by the running engines.

- The disembarkation procedure has been changed slightly to permit earlier boarding of the cleaners. After approximately three minutes the ground staff will stop the PAX leaving via the rear steps and encourage them to disembark through the front exit. That way the cleaners can start cleaning from the rear a few minutes sooner, which in turn gives the cabin crew the opportunity to start the cabin safety check earlier in the turn-around.

What the pilots can do to help

As mentioned previously in this article, there are still quite a few things that can be further improved. In some cases we are asking the ARJ-pilots to help ensure expeditious operations at LCY.

- **Electronic Flight Bags (EFB)**

SWISS has introduced EFBs on the ARJ, permitting a faster and more accurate performance calculation for the take-off. Using the notebooks has made life much easier and has helped to expedite the turn-around process on the flight-deck.

- **In-flight pre-info for return flight**

During the cruise on flights to LCY (of course taking all other tasks into consideration), each crew is requested to send an ACARS message to LCY with the estimated RTOM and the fuel figures for the return flight. This makes it much easier for the ground staff to finalise any weight critical flights earlier, which in turn gives them more time to find alternative solutions (that means rebooking, voluntary offload, etc.).

- **ATC at LCY**

NATS is planning a major change to the procedures and the airspace in the southeast of the UK. Due to come into effect in 2009, this will include P-RNAV arrivals and departures, dedicated corridors and new holding patterns. All this should improve the flow of traffic to and from the airports in and around London.

Pilots have to be aware of the many challenges surrounding the operations at LCY. At SWISS we are making every effort, together with our partners, to provide a safe and reliable service. ●

Visual Approach auf einen Einfränkler

Nach einem kurzen, freien Fall aus tausend Metern über Grund nähert sich der Fallschirmspringer der winzig kleinen Zielscheibe. Er setzt seinen Fuss ins Zentrum, das Resultat «null Zentimeter Abweichung» leuchtet auf der Anzeige. Die Zuschauer applaudieren. Auch die folgenden Springer derselben Mannschaft lassen sich höchstens ein bis zwei Zentimeter Abweichung notieren. Wie ist das möglich?

Text: Christian Frei, F/O B757/767, Belair

Die Geschichte des Fallschirms reicht weit zurück bis zu chinesischen Akrobaten, die sich schon im 12. Jahrhundert von hohen Türmen herabgestürzt haben sollen. Später steuerte der geniale Leonardo da Vinci seine Konstruktionsidee bei. Erst die Erfindung des Ballons allerdings trieb die Erfindung weiter voran.

Kriege und das Militär haben wie so viele Dinge auch die Entwicklung des Fallschirms vorangetrieben: Das Rettungsgerät wurde zum Transportmittel und schliesslich zum Sportgerät. Um 1958 gelang es durch das Anbringen von Schlitzern und Löchern, den Schirm in eine gewisse Vorwärtsfahrt zu bringen und ihn bescheiden lenken zu können. Ab sofort war man nicht mehr ausschliesslich auf gutes Absetzen und Glück angewiesen, sondern es wurde nun besser möglich, Bäumen, Kirchtürmen und Stromleitungen auszuweichen. Was nicht heissen soll, dass das auch stets glückte!

Seit 1970 sind die Fallschirme dem Prinzip nach gleich geblieben. Damals wurden in den USA die ersten Versuche mit Flächengleitfallschirmen unternommen. Fortan packte sich der moderne Fallschirmsportler eine solche «Matratze» auf den Rücken. In den folgenden Jahren wurden die Materialien und die Aerodynamik dieser faltbaren Flügel immer weiter verfeinert. Der jüngste und bekannteste Abkömmling ist der Gleitschirm.

And the winner is ...

Wer am nächsten beim Zentrum landet, hat gewonnen – so simpel ist das! Wenn es zu Zeiten der Rundkappenschirme noch einen «Bierdeckel» von zehn Zentimetern Durchmesser zu treffen galt und die Abweichung ähnlich wie beim Weitsprung von Hand mit dem Massband gemessen wurde, so liegt heute in der Mitte des Zielkreises eine elektronische Kontaktplatte, welche die erste Berührung über 400 Gramm exakt anzeigt.



Christian Frei, F/OB-757/767 bei der Belair, ist vielfacher Schweizer Meister im Zielspringen Einzel sowie mit der Mannschaft. Er gewann an der diesjährigen Schweizer Meisterschaft zum sechsten Mal die Trophäe für den Springer mit den meisten Nullsprüngen. Er hält auch den Schweizer Rekord mit elf aufeinander folgenden Nullen.

Das Ziel ist auf nur noch zwei Zentimeter geschrumpft, etwa gerade so klein wie ein Einfrankenstück. Gemessen wird übrigens nur bis 16 Zentimeter. Alles, was darüber liegt, erhält die Maximalwertung 16 Zentimeter. «So kleine Füsse hat ja gar niemand», werden Sie sagen. Richtig! Deshalb verwenden die Wettkämpfer speziell präparierte Schuhe mit einer angespitzten Ferse. Gesprungen wird aus 1000 Metern über Grund, wobei der Springer allein entscheidet, wo er das anfliegende Flugzeug verlässt. Die Wetterbedingungen gelten als regulär, wenn der Wind drei Meter über Boden nicht mit mehr als sieben Metern pro Sekunde bläst.

Wettkämpfe werden heute immer mit Mannschafts- und Einzelwertung ausgetragen. Fünf Springer bilden eine Mannschaft. Sie müssen in demselben Überflug abspringen und auf dem gleichen Ziel landen. Das Team ist selbst dafür verantwortlich, sich nicht gegenseitig zu stören. Die Mannschaft beziehungsweise der Einzelspringer mit den wenigsten «gesammelten» Zentimetern nach zehn Sprüngen ist Sieger.

Ein Haufen Stoff, ein Leinenwirrwarr und etwas Aerodynamik

Die grösste Herausforderung des Zielspringers besteht darin, sich aus dem Durcheinander zu befreien, wenn ihm nach der mehr oder weniger geglückten Landung die ganze Sache auf den Kopf fällt! Mit den Steuerleinen fängt das Entwirren an. Diese führen an die Hinterkante des Tuchs und dienen, einzeln gezogen, zum Steuern und gemeinsam gezogen als Bremse. Die übrigen Leinen bestimmen den Einstellwinkel und die Schränkung des Flügels. Diese wiederum gewährleistet ein stabiles senkrecht Sinken in voller Bremse, kurz bevor die Strömung abreisst. Je nach Springergewicht werden verschiedene Tuchgrössen verwendet, um die Flächenbelastung, die Sinkgeschwindigkeit und die Vorwärtsfahrt zu beeinflussen. Es soll Springer geben, die sich erst dann wohlfühlen, wenn sie einen neuen Schirm mit Schere, Nadel und Faden ihren langjährigen Gewohnheiten entsprechend «getunt» haben...

Absaufen, zu hoch kommen, Windshear ...

... klingt doch ganz vertraut! Und alles ohne Go-around!

Ein Zielsprung beginnt lange vor dem Einsteigen ins Flugzeug. Andere Springer werden beobachtet; der Wind, die Sonneneinstrahlung, die Feuchtigkeit und auch die Topografie beeinflussen die Taktik für den Sprung. Zum Glück kann die «Pistenrichtung» so gewählt werden, dass der Wind möglichst von vorne kommt. Was aber, wenn es sehr tief eine Windscherung hat? Ist im Shortfinal über der dunklen Matte mit Thermik zu rechnen?

Idealerweise wird mit halber Bremse und etwas auf der hohen Seite angefliegen. Eine Ziellandung wird meist nicht abgefangen, sondern so eingeteilt, dass die Flugbahn gegen Ende immer steiler wird und der letzte Meter vertikal nach unten verläuft. Dadurch bleibt eine Abweichung am geringsten. Der Fuss wird auf die Scheibe geflogen und möglichst ruhig gehalten. Muss man sich Richtung Scheibe strecken, wird es sofort viel schwieriger, und etwas Glück spielt dabei mit. Besonders interessant wird es natürlich, wenn ein Hindernis eine Seitenwindlandung erfordert oder bei starkem Wind «rückwärts geparkt» werden muss.



Eine beschlagene Brille und ein zittriger Fuss

Nein! Nicht wegen des Sprungs! Die Aussicht wäre so schön und die Leichtigkeit des Schwebens so berauschend, wenn nicht dieser Finalsprung wäre. Neun Runden lang ist es gut gelaufen. Noch eine Null, und das Podest wartet...

Zielspringen lässt sich mit Schiessen oder Golf vergleichen: Viel läuft im Kopf ab. Neben aller Technik braucht es eine gewisse Demut, die eigene Nervosität zu akzeptieren und trotzdem ruhig Blut zu bewahren. ●



Verabschiedung Roger Reuteler (Präsident)

Im Mai 2008 wurde Roger Reuteler als Präsident der AEROPERS gewählt. Nach sieben Monaten im Amt entschloss er sich im Januar 2009 zum Rücktritt.

Text: Rolf Odermatt

Für die Wahlen im Frühjahr 2008 war nebst mehreren Sitzen im Vorstand auch das Präsidium neu zu besetzen. Roger Reuteler stellte sich als Präsident zur Verfügung. Gleichzeitig mit den Wahlen fand auch eine Abstimmung über einen neuen GAV statt. Vor allem diese Abstimmung um den GAV erregte die Gemüter. Roger war gegen den Vertrag und wollte für bessere Bedingungen kämpfen. Schliesslich wurde der neue GAV mit einer knappen Mehrheit verworfen und gleichzeitig Roger deutlich als Präsident gewählt. Der mehrheitlich neu besetzte Vorstand, das knappe Abstimmungsresultat und die eher blockierende Haltung der SWISS erschwerten den Neustart. Roger hatte viele Ideen, sein Elan und sein Engagement waren gross. Die Befindlichkeit der Mitglieder war für ihn hauptwegweisend. Bei der Arbeit im Vorstand stand stets der Teamgedanke im Vordergrund. Das Präsi-



denamt kostete ihn viel Zeit und forderte ihn sehr. Persönlich überzeugte Roger mit seiner offenen und freundlichen Art. Er war stets kollegial und ein zuverlässiger Kamerad. Seine Geschichten von schönen Flügen und vom Bierbrauen konnten Abende füllen. Leider kamen die Erfolge vor allem an der Verhandlungsfront trotz des grossen Einsatzes nicht wie gewünscht. Die Arbeit war aufreibend und kräftezehrend. Roger gab im Januar 2009 definitiv seinen Rücktritt als Präsident bekannt.

Roger, wir danken Dir für Deine Arbeit und Deinen Einsatz als Präsident und zugunsten der AEROPERS. Du wirst jetzt sicher wieder mehr Zeit finden für Deine Familie, oder wie Du selber immer sagst: Deine vier Mädels. Wir wünschen Dir auch weiterhin unbeschwerte Flüge mit dem Porter oder der Cessna und schlussendlich auch viel Musse für «The Art of Bier». •

Verabschiedung Lukas Viglietti (Vorstand)

Lukas Viglietti leitete vom 1.9.2007 bis 31.12.2008 das Ressort Mitglieder. Er ist Ende des Jahres auf persönlichen Wunsch zurückgetreten.

Text: Rolf Odermatt

Nach dem Rücktritt von Pierre-Alain Clivaz 2007 mitten in der Amtsperiode meldete sich Lukas Viglietti als einziger Kandidat für die Vakanz im Vorstand. So konnte er im abgekürzten Wahlverfahren das Amt antreten und das frei gewordene Ressort der Mitgliederbetreuung übernehmen. Lukas erledigte die Arbeit in seinem Ressort ohne grosses Aufsehen. Nach den Wahlen im Mai 2008 gehörte er als einer der wenigen bisherigen Vorstandsmitglieder bereits zu den «alten Hasen». Seine Voten im Kreis des Vorstands waren jeweils unüberhörbar und markant. Er vertrat immer eine klare Linie. Spätestens seit meinen Flügen mit Lukas weiss ich, dass er vielseitig interessiert ist. Unter anderem sind ihm Geografie und Glaziologie wichtige Themen. Dazu hat er auch immer eine Kamera dabei, um bei jeder sich bietenden Gelegenheit den aktuellen Stand der Gletscher festzuhalten. Ein



weiteres seiner grossen Interessengebiete betrifft die Raumfahrt und hier speziell die Mondlandungen. Lukas ist Vizepräsident der «The Swiss Apollo Tribute Society». Früher als ursprünglich erwartet hat diese Gesellschaft nun die Möglichkeit erhalten, im November 2009 im Verkehrshaus Luzern eine grosse Ausstellung über die Mondlandungen und Apollo zu organisieren. Es sind sogar Besuche von Astronauten und «Moonwalkers» wie Buzz Aldrin und Charles Duke vorgesehen. Lukas möchte sich voll und ganz diesem Anlass widmen können. Deshalb ist er auf den Dezember 2008, also nach rund 16 Monaten Vorstandsarbeit, vorzeitig zurückgetreten.

Wir danken Lukas Viglietti für seine Arbeit im Vorstand für den Verband und die Mitglieder. Für die Ausstellung «First on the moon» wünschen wir ihm viel Erfolg und Befriedigung. •

Austritt

Daniel Riediker



Eintritt: 1.7.1992 Austritt: 31.12.2008

Total Flugstunden: 8718

Karriere: F/O: F-100, B-747, MD-11, A330/340

Eine geniale Zeit hat nun ihren Abschluss gefunden. Nach bald 17 Jahren verlasse ich die Fliegerei mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Doch die Zeit ist gekommen, eine neue, für mich sehr interessante Herausforderung anzupacken. Dass ich auf fast ausschliesslich positive Erinnerungen und Momente zurückblicken darf, habe ich allen zu verdanken, die mich in dieser Zeit begleitet haben, am Boden sowie in der Luft. Ich wünsche allen Fliegerkollegen nur das Allerbeste für die Zukunft, Durchstehvermögen für die kommende, hoffentlich nicht allzu lange Holperstrasse, und das Wichtigste: beste Gesundheit!

Fly safe and many happy landings wünscht Euch herzlichst Dani (Riedi)

Eintritte

Andreas Späni



Pilot zu werden, war seit meiner Kindheit ein Traum. Nach meiner Matura in Engelberg verbrachte ich längere Zeit in Dublin und in den USA, um Englisch zu lernen. Da die Jahre 2001 und 2002 für die Aviatik in der Schweiz ungünstig waren, entschied ich mich zunächst für ein Studium an der PHZH (Pädagogische Hochschule Zürich), an der ich nach vier Jahren das Sekundarlehrer-Diplom erwarb.

Nach kurzer Zeit im Schuldienst merkte ich, dass ich nach wie vor vom Fliegen träumte. Also begann ich im Januar 2007 die Pilotenausbildung bei der SAT. Eineinhalb Jahre später hatte ich mein Ziel erreicht und durfte in die SWISS eintreten.

Björn Weiss



Ausbildung: Elektriker/BMA, zwei Semester Wirtschaftsingenieur-Studium

Motivation: Bubentraum

Hobbys: Kampfsport (Jy-Jitsu), Sport im Allgemeinen und Fliegen (Akro)

Christian Rubi



Während die einen die Hände in den Schoss legen, erfreuen sich andere daran, die Hände um den Sidestick und den Thrustlever zu legen. Viele Flugstunden durfte ich aus der Observer-Perspektive miterleben mit meinem «Götti» Hansruedi Isch oder meinem «Papi» Ruedi Rubi. Die Frage nach meinem Traumberuf stellte sich mir nie, ich wusste es von Anfang an. Meine Reise führte mich vom Reisefachmann «Ozeanien» über eine durchgediente Militärkarriere zum Einsatzleiter Lufttransport der Luftwaffe. Nein, ich war nie Militärpilot, meine Brille verweigerte dies, und doch bin ich auf einen «Schnupf» zu haben. Als einer der ersten MPL-Piloten weltweit freue ich mich auf all die scharfen Ecken und Gärtli in der Hoffnung einer erfolgreichen Weiterführung und Unterstützung des MPL-Konzepts.

Danke an alle, die mich bis hierhin unterstützt haben & bis gli, Christian

Dominik Marti



Meine Motivation zur Fliegerei besteht wie bei vielen darin, dass Pilot seit jeher schlicht mein Traumberuf war. Ich versuchte ihn mit dem Besuch der FVS schon früh zu verwirklichen. Nach deren Abschluss mit dem Erlangen des PPL erfolgte ein erster Versuch, in der Linienfliegerei bei der Swissair Fuss zu fassen. Er nahm durch das Grounding jedoch ein abruptes Ende.

Mein Plan B war das Maschinenbaustudium an der ETH, bei dem ich mich zumindest in der Theorie mit Aerodynamik auseinandersetzen konnte. Kaum hatte ich dieses abgeschlossen, suchte die SWISS wieder Cockpit-Personal. Diesmal hat es geklappt, und ich bin da angekommen, wo ich seit über zwanzig Jahren hin wollte.

Meine Freizeit verbringe ich im Sommer auf dem Motorrad oder beim Segelflugschlepp in der Speck, im Winter auf den Ski, im Kino oder mit dem Lesen eines guten Buches.

Viele Grüsse, Dominik

Erik Olbrich



Schon während meines Studiums in Deutschland war für mich klar, dass ich eine fliegerische Karriere einschlagen wollte. Nach Abschluss des Studiums im Jahr 2005 als dipl. Betriebswirt (BA) in der Fachrichtung Steuern und Prüfungswesen begann ich im Januar 2006 die Integrierte ATPL-Ausbildung an der SAT.

Nach Beendigung der Ausbildung im Juni 2007 führte mich mein erstes Arbeitsverhältnis zurück nach Deutschland, genauer zur Air Berlin. Dort erwarb ich mein A32X-Rating und war in TXL und später in HAJ stationiert. So konnte ich bereits einige Erfahrungen auf der A32X-Flotte sammeln. Im Sommer vergangenen Jahres ergriff ich die Chance, mir meinen Traum vom Fliegen bei der SWISS zu erfüllen.

Ich wohne in Bassersdorf und verbringe meine Freizeit mit allerlei sportlichen Aktivitäten (Laufen, Krafttraining, Ski). Ich wünsche mir viele spannende und lehrreiche Rotationen und freue mich auf eine gute, konstruktive Zusammenarbeit.

BRGDS, Erik

Flurin Meier



Aufgewachsen bin ich im Weinbauerdorf Malans in der Bündner Herrschaft. Nach Abschluss der Schule habe ich eine kaufmännische Lehre mit anschliessender Berufsmatura gemacht. Meine Familie ist immer gerne verreist, und somit kam ich schon früh in den Genuss des Fliegens. Kollege Captain Dieter Pfisterer hat mich auf einem A310-Flug ZRH-GVA-ZRH dann vollends von der Fliegerei überzeugt. Meine ersten Flüge habe ich in Port Elisabeth in Südafrika gemacht. Nach Abschluss des SAT-PK-3/03 arbeitete ich ein Jahr lang als Ramper in Zürich, ehe ich eine Anstellung als F/O bei Farnair Switzerland fand. Ich flog rund eineinhalb Jahre auf der ATR 42/72. Im Sommer 2007 wechselte ich zur Air Berlin, bei der ich in Nürnberg stationiert wurde und die A320 flog. Im Oktober 2008 war es endlich so weit, und ich durfte als F/O in die SWISS eintreten.

Im Moment lebe ich mit meiner Freundin in der Ostschweiz. Ihre Schulungshunde halten mich auf Trab, und ich geniesse gerne die Natur. Im Winter ist Snowboarden angesagt, im Sommer bin ich immer gerne unterwegs und besuche Freunde oder verreise mit meiner Freundin. Ich freue mich auf viele schöne Flüge.

Gruss, Flurin

Kristof Eickstädt



Eigentlich wollte ich nicht Pilot werden, schliesslich kannte ich das berufliche Umfeld durch meinen Vater bereits und wollte lieber meinen eigenen Weg gehen. Nach der Matura im Jahr 1999 überlegte ich mir dann doch, vielleicht die SRAS zu machen («Einmal Fliegerei, immer Fliegerei» hat doch was ...). Auf den Rat meiner Familie hin, doch zunächst zu studieren («Pilot kannst du später immer noch werden»), begann ich ein Wirtschaftsstudium.

Nachdem ich festgestellt hatte, dass das nicht das Richtige für mich war, arbeitete ich ein knappes Jahr für die SAT in Basel (Planung des Trainings der Cabin Crews) und begann dann ein Kommunikationsstudium in Winterthur, das ich Ende 2006 abschloss. Zu diesem Zeitpunkt suchte die SWISS gerade wieder Piloten, worauf ich mich bewarb und mich 2007 im ersten offiziellen SWISS-Kurs seit dem Einstellungsstopp wiederfand.

In meiner Freizeit gehe ich gern auf dem Bodensee segeln, weitere Hobbys sind Schwimmen, Inlineskatzen, Fahrrad fahren, und zur Entspannung spiele ich Klavier.

Beste Grüsse, Kristof

Manuel Lengg



Die letzten (und auch die ersten) 28 Jahre meines Lebens habe ich in Aadorf im wunderschönen Kanton Thurgau verbracht. Meine Blicke führten jedoch weniger auf die grünen Hügel des Hinterthurgaus als vielmehr in den blauen Himmel zu den hell schimmernden Flugzeugen. Schon früh war klar, dass Pilot mein Traumberuf war – der Lufthansa-Kranich zierte bereits als Kindergärtner meine Pausentasche!

2001 war für die Schweizer Luftfahrt und für die Swissair im Speziellen ein sehr schwieriges Jahr. Deshalb entschloss ich mich nach der Matura zuerst für ein Studium an der ETH in Zürich. Ich habe Maschinenbau mit den Vertiefungsrichtungen Fluidodynamik sowie Regelungstechnik studiert und im Frühjahr 2006 abgeschlossen. Mein Traum «Pilot» war jedoch immer noch da.

Dann war ich in der glücklichen Situation, von der SWISS für den PK 1/07 selektioniert zu werden. Seit Oktober fliege ich nun kreuz und quer durch Europa. Für uns Ab-initio-Piloten sind die ersten Monate natürlich sehr interessant, aber auch anstrengend. Doch es gibt auch sehr viele schöne Momente wie zum Beispiel einen Flug über die Alpen in einer Vollmondnacht, die ich jeweils in vollen Zügen geniesse.

In der (zum Teil etwas spärlichen) Freizeit treibe ich gerne Sport, lese ein gutes Buch, bin ein absoluter Film-Freak – James Bond lässt grüssen :-) – oder reise gerne mit meiner Freundin um die Welt. Es freut mich, mit der SWISS eine interessante und starke Arbeitgeberin mit guten Perspektiven gefunden zu haben. Euch allen wünsche ich gute Gesundheit und ein erfolgreiches 2009. Ich freue mich auf interessante Gespräche und Bekanntschaften auf FL390.

Manuel

Martin Stössel



Trotz langjährigem Berufswunsch «Pilot» entschied ich mich nach der Matura Typus C und einem Praktikum im Jahr 2003 bei mässigen Zukunfts- und Erfolgsaussichten auf dem Pilotenmarkt, an der Fachhochschule Windisch Maschinenbau zu studieren. Dank den FVS-Kursen 1-3 mit der Privatpilotenlizenz ausgestattet, konnte ich dennoch ab und zu abheben und arbeitete neben der Schule während knapp fünf Jahren als Freelancer auf dem Flugplatz Birrfeld. Kurz nach Abschluss des Studiums folgte schliesslich der Eintritt in den PK 1/07 der SAT; nahtlos ging es mit MCC-Kurs und Type Rating weiter.

In der Freizeit fliege ich auch weiterhin gerne Kleinflugzeuge und treibe regelmässig (Winter-) Sport.

Martin

Eintritte

Olcay Tuncer



Abgänger der Klasse 1/00; danach berufliche Tätigkeit bei Lufthansa Systems Flight Nav – erste fliegerische Erfahrung in Antalya, Türkei (Inter Airlines, Carpatair, SunExpress). Fliegen als Kindheitstraum; SRAS hat mir in einem sehr professionellen Umfeld die Möglichkeit dazu gegeben. Seit 4.8.2008 bei der SWISS, Final check am 11.11.2008.

Hobbys: Sport allgemein (Fussball, Fussballschiedsrichter, Tennis), Billard, Musik (Keyboard).

Viele Grüsse, Olcay

Pensionierung

Ueli Arn



Eintritt: 1.4.1975
Pensionierung: 31.12.2008

Total Flugstunden: 18 200

Karriere:
F/O: DC-9, DC-10
Captain: MD-80, B-747, MD-11, A330/340

57 Jahre und (k)ein bisschen müde! Nun ist es auch an mir, den Hut zu nehmen, meinen Aktenschrank und mein Hirn zu entrümpeln und mich auf neue Aufgaben zu konzentrieren. Bei der Pensionierung davon überzeugt zu sein, den schönsten Beruf ausgeübt zu haben, zeugt von meiner Begeisterung und Freude für diesen Traumjob. Nach 35 Dienstjahren ohne nennenswerte Vorkommnisse («Heldentaten» sind für die Memoiren) abtreten zu dürfen, verdanke ich aber auch meinem Umfeld. Zuvorderst meiner Familie, meinen Kolleginnen und Kollegen im Cockpit, beim Kabinen- und Bodenpersonal und der Maintenance. All diesen Mitarbeitern gebührt mein Dank und meine Anerkennung! Für die Zukunft wünsche ich Euch allen die nötige Weitsicht und bedingungslose Solidarität im Streben nach befriedigenderen Arbeitsbedingungen.

Leise sage ich nun Adieu, Ueli

Armin Baltensweiler gestorben

Der ehemalige Swissair-Chef ist in Herrliberg im Alter von 88 Jahren gestorben. Er begleitete die Swissair vom Propellerflugzeug bis zum Jumbo-Jet.



Armin Baltensweiler gilt bis heute als der Swissair-Direktor, unter dessen Leitung die Schweizer Fluggesellschaft die besten Zeiten erlebte. 1948 als Pilot der Fluglinie beigetreten, übernahm er 1971 den Posten des Direktionspräsidenten. Gleich zu Beginn seiner Amtszeit wurde die Boeing 747 in die Flotte aufgenommen. Zusammen mit der in den 70er Jahren gekauften DC-10 machte der Jumbojet die Swissair zu einer der führenden Fluglinien der Welt.

Unter Baltensweiler expandierte die Swissair nach China. Auch die ersten Bestellungen bei Airbus fielen in seine Direktionszeit. Die Einführung der Business Class sowie des Computer-Reservierungssystems Galileo CRS und der Beginn von Kooperationen mit anderen Airlines gehören ebenfalls zu seinem Lebenswerk.

Einer für alle ...

Text: Viktor Sturzenegger



Es ist die Ballade des guten Menschen, der einsteht für die Gerechtigkeit – als Jünger Baden-Powells allzeit bereit, sich der Hilfsbedürftigen anzunehmen und sich auch durch die Bedrohung des eigenen Lebens nicht von der guten Sache abbringen zu lassen.

Ein Franzose agiert im Zweiten Weltkrieg als Widerstandskämpfer und erkundet in Frankreich die Stellungen der V1, leitet seine Erkenntnisse unter grossen

Gefahren an die Alliierten weiter, sodass die Einrichtungen systematisch zerstört werden konnten, statt das Herz von London zu bedrohen und vielleicht sogar den Ausgang des Weltkriegs beeinflussen zu können.

Florian Hollard erzählt die Lebensgeschichte seines Vaters Michel. Als dieser 17-jährig ist, beginnt der Erste Weltkrieg. Patriotisch, wie es sich für den damaligen Zeitgeist gehört, und geprägt von den Tugenden des Pfadfinders, meldet er sich freiwillig zum Kriegseinsatz in der Infanterie, verteidigt eine von allen anderen in seiner Einheit aufgebene Stellung alleine und erhält dafür das Ehrenkreuz. Er zeigt sich schon früh als unbestechlicher und kompromissloser Verfechter des ehrenhaften Denkens und Handelns. Dies erinnert mich – die fabelhafte Beschreibung der Taten des Vaters durch den Sohn ist durchaus bewundernd – an die Ritter der Heldenepen aus dem Mittelalter, denen die «Trüwe und Ere» über alles ging, selbst über das eigene Leben oder die Minne. Dazu passt auch die etwas gestelzte Art der Formulierung in dem Buch, welche die Übersetzenden möglicherweise originalgetreu übernommen haben.

Nach Ende des Ersten Weltkriegs erhält Hollard die Möglichkeit, ein Ingenieurstudium zu absolvieren, und ist kurz darauf mit der Schwester eines im Krieg gefallenen Dichters verheiratet – das Dichten ist ihm selbst auch in Zeiten höchster Not eine Möglichkeit, mit dem Schrecklichen umzugehen. Als die Nazis den Zweiten Weltkrieg anzetteln, ist er schon Hauptmann der Reserve in der französischen Armee und erhält einen Posten in Paris, während er seine Frau mit den drei Kindern im Haus ihrer Eltern in den Cevennen in Sicherheit weiss. Die Besetzung von Paris führte ihn über detailliert beschriebene Umwege und Heldentaten zum Austritt aus dem Staatsdienst und zur Übernahme der Pariser Vertretung einer Produktion von Holzvergasern – eine Tätigkeit, in der er die Kollaboration mit dem Feind vermeiden konnte, während seine frühere Armeedienststelle nun der Besatzungsmacht diente. Die Suche nach Unterstützung im Widerstand brachte ihn in die Schweiz, wo er Kontakt zu den Briten aufnahm. Auf dem schwierigen Weg dorthin zeigt uns der Autor die Beharrlichkeit und Menschenkenntnis des Helden.

Die Schweiz als Ziel war für ihn wie die Rückkehr in eine zweite Heimat. Ein Onkel war nämlich Stadtpräsident von Lausanne und verschwägert mit einem Vetter von General Guisan – doch wollte er anfangs diese Beziehung nicht in seine Pläne einweihen, als er allein und zu Fuss

die Grenze bei La Brévine überschritt. Dank der Unterstützung von Schweizer Zöllnern und Offizieren konnte er sich bis Bern in die Britische Botschaft durchschlagen und wurde dort, nach dem Zerstreuen anfänglicher Zweifel des Militärattachés, bei seinem zweiten Besuch als Spion für die Briten angeheuert. In der Folge musste er Truppenstandorte in der Île-de-France erkunden und entwickelte sukzessive seine Widerstandsgruppe, die später «Réseau Agir» genannt werden sollte, mit zahlreichen Informanten aus der Bevölkerung.

Als die Deutschen Toulon angriffen und die französische Flotte lieber sich selber versenkte, als in die Hände der Feinde zu geraten, erhielt er den Auftrag, sich vor Ort zu begeben, und fand dank seiner Fähigkeit, Menschen rasch richtig einschätzen zu können, schnell einen Einheimischen mit Zugang zur Werft, den er in seine Truppe eingliedern konnte.

Die Spionage ist allerdings ein gefährliches Geschäft – einige seiner Kameraden bezahlten ihre Aktivitäten mit dem Leben. Einen jungen Freund konnte er immerhin, nach seiner Flucht aus deutscher Haft, schwer verletzt in die Schweiz schmuggeln, sodass dieser, trotz Wirbelbrüchen nach seinem waghalsigen Ausbruch, noch heute von den Heldentaten und der bedingungslosen Hilfsbereitschaft Michel Hollards berichten kann.

Mit Hilfe eines bei den Deutschen eingeschleusten technischen Zeichners vermochte er detaillierte Pläne der V1 zu erstellen und an die Alliierten weiterzuleiten, worauf diese die Stützpunkte der unbemannten Raketen bombardieren und den von den Nazis geplanten Vernichtungsschlag gegen London weitgehend vereiteln konnten.

In der Folge zeichnet der Sohn das Bild eines sich zunehmend verausgabenden Vaters, um den sich die Familie grösste Sorgen machte und dem sogar der britische Kontaktmann in der Schweiz einen Urlaub nahe legte – den der unerschütterliche Held (natürlich) ablehnte. Kurz darauf wurde Hollard aufgrund einer Denunziation von den Deutschen verhaftet und gefoltert, ohne dabei seine Mitstreiter zu verraten. Auch der Tod wäre ihm unter der Folter lieber gewesen als der Verrat seiner Ziele. Dabei half ihm auch sein tiefer christlicher Glaube. Nach einer Odyssee durch Straf- und Konzentrationslager wurde er kurz vor dem Krieg mit schwedischer Hilfe aus deutscher Gefangenschaft befreit.

Es folgten seine Wiedereingliederung in die zivile Gesellschaft, die Vereinigung mit der Familie und hohe Ehre durch seine britischen Freunde. Als nicht der Résistance angegliederte Gruppe erhielt das «Réseau Agir» eine etwas verspätete aber nicht minder ehrenhafte Würdigung durch die französischen Behörden. So lebte er zwar gezeichnet, durch die Misshandlungen der Nazi-Schergen aber nicht gebrochen, bis er 1993 im Kreis der Familie friedlich starb. Dem Sohn ein grosses Vorbild, der ihm 2005 in der französischen Originalausgabe seines Buches ein Denkmal schrieb, das nun in der deutschen Übersetzung erhältlich ist.

Florian Hollard: Michel Hollard – Der Retter von London, Frauenfeld 2008, ISBN 978-3-7193-1487-3

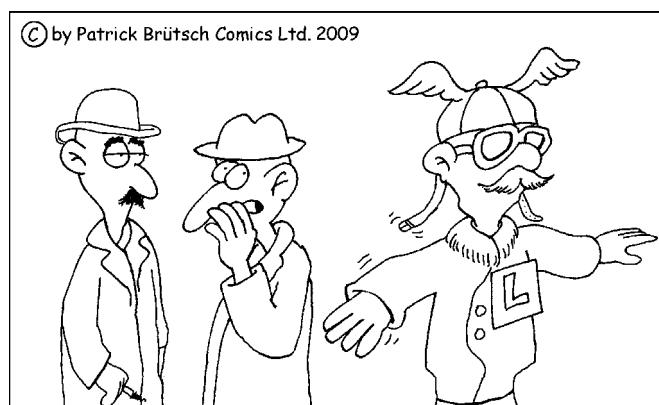
Zeitreise

Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Facts aus 100 Jahren Luftfahrtgeschichte. Von Januar bis März ...

Text: Christoph Jordan

... vor 100 Jahren

Paris, Frankreich, 7. Januar 1909: Der Aéro-Club de France (gegründet 1898 als «société d'encouragement à la locomotion aérienne») stellte seine ersten Pilotenlizenzen aus. Ein feierlicher Akt in Anwesenheit vieler Flugpioniere, der Gebrüder Wright, von Santos-Dumont, Henry Farman, Captain Ferber, Robert Esnault-Pelterie und Louis Blériot. Ebendieser erhält Lizenz Nummer 1 und wurde noch im selben Jahr, am 25. Juli 1909, die erste Person, die den Ärmelkanal in einem Motorflugzeug überquerte.



Nein, keine neue Krankheit – ein neuer Beruf: er nennt sich «Pilot»!

... vor 50 Jahren

San Diego, Kalifornien, 27. Januar 1959: Schon als der elegante Jet, die Convair CV 880 Golden Arrow, zu seinem Erstflug antrat und in den klaren Morgenhimmel startete, bezweifelten Experten den kommerziellen Erfolg des Flugzeugmusters. Insgesamt verschlang dieses Projekt rund 500 Millionen Dollar, eine nicht ganz unerhebliche Summe zum damaligen Zeitpunkt. Begleitet war die Entwicklung von vielen Fehlentscheidungen und der Tatsache, dass Boeing ihre B-707 und McDonnell Douglas die DC-8 mit reissendem Absatz verkauften.

Bei Convair legte man grossen Wert auf Schnelligkeit und konstruierte auf Anraten des Launching Customers Howard Hughes (dem damaligen Hauptaktionär der TWA und Besitzer der Flugzeug-Leasingfirma Hughes Tool Company) den Rumpf so schmal, dass nur fünf Sitzreihen hineinpassten. Aus diesem Grund waren die Convair-Jets der Konkurrenz unterlegen, besonders in Bezug auf die Sitzmeilenkosten. Des Weiteren hatte man ein neues, teures Verfahren entwickelt, um die Aussenhaut der Jets zu eloxieren. Die Maschinen schimmerten golden, was ihnen den Beinamen «Golden Arrow» einbrachte. Um gegen die grosse Konkurrenz bestehen zu können, war man gezwungen, das Flugzeug weit unter dem Entstehungspreis anzubieten. Mit grossen Versprechungen, was die Geschwindigkeit

und die Betriebskosten anbelangte, wurde das neue Flugzeug ohne grosse Tests zur Zulassung geführt. Als Folge wurden diverse teure Nachbesserungen nötig. Schliesslich wurden nur 65 CV-880 und vom Nachfolgemodell CV-990 gerade noch 37 Maschinen gebaut.



Swissair Convair CV-880-22M.

... vor 40 Jahren

London, Grossbritannien, 1. März 1969: Grossbritannien gab seinen Ausstieg aus dem sogenannten Airbus-Projekt bekannt. Nach Beratungen zwischen dem britischen Technologieminister Anthony Wedgwood Benn, dem französischen Verkehrsminister Jean Chamant und dem Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium, Klaus von Dohnanyi, begründete die britische Regierung ihren Schritt mit fehlendem Vertrauen in die Wirtschaftlichkeit des Projekts. Kritiker des Entscheids jedoch munkelten, der Ausstieg sei eine Trotzreaktion auf die Wahl der amerikanischen Triebwerke anstelle der Rolls-Royce-Turbinen. Viele Experten in ganz Europa bezeichneten schon damals den Entscheid der britischen Regierung als Fehler. Allerdings hielten sich die Briten eine Hintertür offen. Der Flugzeughersteller Hawker Siddeley überlegte sich ernsthaft eine private finanzielle Beteiligung an Airbus.



Der erste Airbus 300B.

... vor 30 Jahren

Kloten, Schweiz, 14. März 1979: Als Erstkundin orderte die Swissair den Airbus 310-200. Es wurden zehn Flugzeuge fix und weitere zehn als Optionen bestellt. Die Deutsche Lufthansa bestellte nur drei Wochen später 25 Maschinen des gleichen Typs. Der Bau des Flugzeugs wurde erst dank dieser Bestellungen ermöglicht. Die A310 wurde erstmals ohne Flight Engineer mit einem Zweimann-Cockpit ausgestattet.

All diese und weitere Neuentwicklungen verleiteten die Presse damals zu euphorischen Aussagen.

«Der Airbus 310 ist ein hochmodernes Passagierflugzeug für den Kurz- und Mittelstreckenverkehr. Die Swissair und die Deutsche Lufthansa haben veranlasst, dass es von einer europäischen Firmengemeinschaft entwickelt wurde. Unser Luftfahrtunternehmen (Swissair) hat insgesamt zehn dieser kostbaren Vögel bestellt und fliegt mit ihnen vor allem Städte wie Frankfurt, London, Paris, Lissabon und Athen an, dazu auch Ziele in Afrika und im Mittleren Osten.

Was ist nun so neu und aufsehenerregend an diesem Flugzeug? Vor allem sind hier einmal die Forderungen des Umweltschutzes in hohem Masse erfüllt worden; der A310, welcher «der flüsternde Europäer» genannt wird, genügt den strengsten Lärmvorschriften für Luftfahrzeuge. Seine Strahltriebwerke erzeugen wesentlich weniger Geräusch als diejenigen aller vergleichbaren Flugzeugtypen. Ferner brauchen sie auch bedeutend weniger Kerosin und erzeugen weniger Schadstoffe.

Der neue Airbus ist nicht nur leiser und sauberer, sondern er fliegt auch billiger. Dies verdankt er vor allem seinen neuartigen Flügeln, die weniger Widerstand erzeugen. Aber solche technischen Errungenschaften fallen den Ingenieuren nicht in den Schoß; da muss jahrelang gerechnet, konstruiert und ausprobiert werden. Die Entwicklung dieses neuartigen, sogenannten «transsonischen» Flügels kostete über eine Milliarde Franken!

Auch im Innern des Luftfahrzeugs finden sich umwälzende Neuerungen. Die Pilotenkanzel ist mit Kontroll-Bildschirmen ausgerüstet, die sekunden-schnell und siebenfarbig jede gewünschte Auskunft erteilen. Im Falle eines Defektes werden sogar die nötigen Massnahmen bekanntgegeben. Dazu ist der ganze Flugvorgang vom Start bis zur Landung durch die Bord-Computer derart automatisiert, dass die Piloten bedeutend entlastet worden sind; der Airbus 310 kann deshalb von einer Zweimann-Besatzung geflogen werden.»



Airbus 310-211 der Swissair.

... vor 20 Jahren

Schukowski, UdSSR, 2. Januar 1989: Als Ablösemotiv für die Tu-154 vorgesehen, begann die Planung für die Tu-204 in den 1980er Jahren. Äussere Kennzeichen waren zum einen die Auslegung als Tiefdecker, die unter den Tragflügeln relativ dicht am Rumpf montierten Triebwerke und das konventionelle Leitwerk. Probleme bei der Triebwerksentwicklung PS-90A verzögerten die Fertigstellung und somit auch den Erstflug der Tu-204. Nach dem erfolgreichen Jungfernflug am 2. Januar 1989 wurden weitere Varianten gebaut. Die Typenzulassung erhielt die Tu-204 allerdings erst Anfang September 1995, nachdem bereits Vnukovo

Airlines zwei Jahre zuvor zwei Tu-204 zur Zulassungs- und Einsatzerprobung übernommen hatte. Im Dezember 1993 erhielt Vnukovo Airlines die erste eigene Tu-204, und Orjol-Avia liess die eigene Tu-204 zu einer Frachtmaschine umbauen. Fünf weitere Tu-204 erhielten am 2. März 1994 die vorläufige Zulassung für den Frachtflugbetrieb. Dieses unübliche Vorgehen sollte die Finanzierung sichern.

Das Cockpit wurde mit sechs LCD-Farbbildschirmen, Fly-by-wire-Steuerung und Head-up-Display ausgerüstet. Des Weiteren wurde das Flugzeug für Instrumentenanflüge mit automatischer Landung zugelassen. Die Kabine wurde für 214 Passagiere ausgelegt, und die Reichweite sollte bis zu 6500 Kilometer betragen. Es wurde ein zusätzliches Reservesystem für die analoge Signalübertragung zu den Rudern eingebaut. In den Tragflächen mit superkritischem Profil wurden drei Integraltanks mit einem Fassungsvermögen von insgesamt 40 500 Litern untergebracht. Die Unterflurfrachträume wurden für LD-3-Container ausgelegt. Einige Bauteile wurden, um Gewicht einzusparen, aus Kunststoff gefertigt.



Das Cockpit der TU-204.

... vor 10 Jahren

Chateau-d'Oex, Schweiz, 1. März 1999: Bertrand Piccard startete zusammen mit dem Briten Brian Jones als Copiloten mit dem Ballon «Breitling Orbiter III» in Chateau-d'Oex. Dem Schweizer gelang, was zuvor niemand geschafft hatte: Er fuhr nonstop einmal um die Erde. Er legte die Strecke von 46 759 Kilometern zurück und landete am 21. März 1999 in der Wüste Ägyptens.

Jahrelange Vorbereitung und etliche Fehlschläge waren dem Rekord vorausgegangen. Erst mit dem «Breitling Orbiter III» gelang Piccard schliesslich das große Abenteuer. In 19 Tagen, 21 Stunden und 47 Minuten schaffte er die erste Weltumrundung ohne Zwischenlandung. Er hatte damit den längsten Flug – oder die Fahrt – sowohl in Dauer als auch in Entfernung der ganzen Luftfahrtgeschichte verwirklicht und insgesamt sieben Weltrekorde aufgestellt. ●



Der «Breitling Orbiter III» in Ägypten.

On The Air ...

Text: Zbigneiw Bankowski

LOCAL NEWS...

Aufgrund der schwachen Nachfrage wird sich **Belair** weitgehend vom Langstreckengeschäft zurückziehen. Ihre Boeing 767 wird voraussichtlich Ende April die Flotte verlassen. Im Gegenzug wird die Kurz- und Mittelstreckenflotte ausgebaut. Im Austausch mit den beiden B-757 wird Belair von Air Berlin zusätzliche Airbus 320 in die Flotte aufnehmen. Bereits heute sind zwei A320 von Air Berlin ab Zürich im Einsatz, eine dritte ab Basel. Diese werden ab Sommer 2009 mit drei weiteren Airbus 320 ergänzt, sodass die Belair-Flotte mit insgesamt sechs A320 im Einsatz stehen wird. Die Flugzeuge werden ins schweizerische Register übertragen. Ob Air Berlin in eigener Regie dennoch



Die Belair B-767 mit Air-Berlin-Bemalung.

Langstreckenflüge ab Zürich anbieten wird, ist zurzeit noch nicht bekannt.

Hello beabsichtigt im Sommer 2009 einen Ausbau auf dem Schweizer Markt. Da seit dem Ende der Kooperation mit Iceland Express sämtliche sechs MD-90 der Hello wieder zur Verfügung stehen, strebt die Airline einen Ausbau ihrer in eigener Regie aus der Schweiz angebotenen Flüge an. Während Hello im Sommerflugplan ab Basel in ähnlichem Rahmen wie 2008 tätig sein möchte, soll die Anzahl Flüge ab Zürich gesteigert werden.

Bereits seit über zwei Jahren arbeitet der frühere Crossair-Flugkapitan Marc Müller an der Gründung einer neuen elsässischen Frachtfluggesellschaft, die ab dem Euroairport mehrere Langstreckenziele bedienen möchte. Nachdem es in den vergangenen Monaten um das Projekt ruhig geworden ist, wurde nun bekannt, dass **Serenity Wings**, so der Name der Gesellschaft, mit der amerikanischen World Airways ein Leasingabkommen über eine Boeing 747-400F abgeschlossen hat, die im Wet-Lease-Auftrag dreimal pro Woche in die USA und zweimal nach Tel Aviv operieren soll.

Für **kommenden Sommer** zeichnet sich eine deutliche Steigerung des Angebots für Flüge zwischen der Schweiz und den USA ab. Während United Airlines ab April nach mehrjähriger Pause wieder zwischen Genf und Washington verkehren will, fliegt Delta Airlines ab Juni mit einer B-757 zwischen Zürich und New York JFK, wo schlanke Anschlüsse nach rund 40 weiteren Destinationen hergestellt werden können. Auch

US Airways gibt bekannt, ihre saisonale Linienverbindung zwischen Zürich und Philadelphia wieder aufzunehmen. Ab Juni soll auch Air Canada täglich zwischen Genf und Montreal verkehren.

WORLD NEWS...

When the Virgin Atlantic pilot asked why they were being rerouted, he was told «due to weather». Which was true ... According to **NATCA (National Air Traffic Controllers Association)**, the US controller's union, an FAA supervisor at Jacksonville ARTCC (Air Traffic Control Center) had ordered that Virgin Boeing 747 and three other Orlando-bound flights be diverted into an area of bad weather near Wilmington, North Carolina. The reason was to create a skills check for a trainee using live traffic. The FAA does not deny the incident, but claims the airplane were vectored a mere 50 miles off-route rather than the 70 miles claimed by NATCA ...

The British **Royal Air Force** could have the first of three Boeing RC-135V/W Rivet Joint electronic intelligence aircraft two years after concluding a deal to replace the capability now provided by the Nimrod R1. The U.K. could acquire upgraded Rivet Joint aircraft as they come off the line, or it could purchase KC-135R aircraft and have them modified to the latest RC-135V/W configuration. The Nimrod R1s are used in Afghanistan and Iraq, and to monitor activity in the Horn of Africa. Intelligence aircraft are being used to monitor the movements of the leadership of the insur-



The RC-135 Rivet Joint electronic surveillance aircraft.

gency, the potential supply of arms, and shipments of interest from North Korea to Syria. Rivet Joint aircraft can identify and locate electronic emissions with great precision.

Krise in Indien... Kingfisher Airlines wird zu einem teuren Kunden für Airbus. Die fünf A330-200 standen vor der Auslieferung monatelang herum. Die anderen fünf A340-500 nehmen seit Monaten Platz in Toulouse weg, zwei tragen ja inzwischen Arik-Air-(Nigeria)Farben, aber Anfang des Jahres war noch keiner der Vierstrahler im Einsatz. Zudem warten drei von Air Deccan bestellte A320 in Toulouse auf ihre Ablieferung, nachdem Air Deccan schon Anfang 2008 zwei A320 direkt ab Werk an private Betreiber weiter-



Der neue A400M-Militärtransporter.



TAM brand new B-777-300ER.

verkauft hatte. Und jetzt nähern sich in Finkenwerder insgesamt fünf A321 der Fertigstellung, die wohl nicht mehr an Kingfisher gehen. Zusätzlich streitet sich Kingfisher vor Gericht mit GECAS (General Electric Commercial Aviation Services) über die vorzeitige Rückgabe von drei Airbus 320. Jet Airways hat zwischenzeitlich zwei B-777-300ER an Turkish Airlines, vier B-777-300ER und zwei A330-200 an Gulf Air vermietet (alle wet-leased).

Airbus musste weitere Terminverzögerungen beim **A400M-Transporter** eingestehen. Wegen der Probleme mit den von einem Konsortium aus allen denkbaren Teilnehmern neu entwickelten Turbopropmotoren kann momentan gar kein Termin für den Erstflug genannt werden. Andererseits kann Airbus neu vier **A330-Tanker**-Bestellungen für die EADS-MTAD (European Aeronautic Defense and Space Company – Military Transport Aircraft Division) verbuchen. Drei davon sind für die UAE Air Force und einer für die Royal Saudi Air Force vorgesehen. Diese beiden Luftwaffen haben jetzt je drei A330-MRTT bestellt.

Gulf Air has signed a deal with the Bahrain Real Estate company to build a new hangar at its Bahrain international airport base as it considers establishing a major maintenance facility for the region. Construction will begin this year and will have the capacity to accommodate three widebodies. Gulf Air chief executive Bjorn Naef says the development will make Bahrain a key aircraft maintenance hub in the region and will enable Gulf Air to continue maintaining the highest safety standards as well as keep the existing and future fleet in the best conditions.

Brazil's **TAM Airlines** will be the first Latin American member of the Star Alliance following completion of its integration process in about 12 months. Star's board voted to accept TAM, which is South America's largest carrier with a fleet of 116 aircraft that fly on 16

international and 42 domestic routes. TAM already has code-sharing agreements with Star partners Lufthansa, United, Air Canada and TAP Portugal and will add 36 new destinations to the alliance's network. TAM is operating a fleet of A330-200, A340-500, B-767-300 and B-777-300 for their longhaul flights and a mixed fleet of A319, A320 and A321 on the regional network.

CRASH NEWS...

Air Niamey, a paper-airline based in Niger, was awarded contracts by the Hajj Commissions of Cameroon and Nigeria to perform pilgrimage flights between November 2008 and January 2009 from both countries to Jeddah. The airline wet-leased two B-757-200s for that purpose, one of them from Aurela of Lithuania and the other from Air Finland. The Lithuanian registered aircraft was involved in an accident at Garoua (Cameroon). The aircraft was taxiing for departure with 307 Jeddah-bound passengers when its left main gear collapsed, causing the plane to drop onto its left engine. The pilgrims on board panicked and were evacuated, but no injuries were reported. Local media reported that Cameroon's Civil Aviation Authority had granted special permission to transport 307 passengers on the plane, which can seat a maximum of 234 passengers on a single-class layout. The Cameroon Hajj Commission said the accident was partly due to non-compliance with the contract by Air Niamey, which had said it would use a 500 seats Boeing B747-200 leased from Hellenic Imperial Airways. But in the mean time, the Greek airline has been grounded by the Civil Aviation Authority for non-compliance with JAR-OPS regulations and was forced to suspend at short notice planned Hajj operations on behalf of Air Niamey, Med-View Airlines and Meridian Airlines.

SHORT NEWS...

American Airlines gab bekannt, dass sie die Absicht habe, bis zu 100 B-787-9 zu bestellen. Wegen ihres Exklusivvertrags mit Boeing braucht American Airlines erst 18 Monate vor Lieferung einer Maschine eine feste Order zu platzieren. Für normale Kunden hätte der Dreamliner Lieferfristen von einem Jahrzehnt.

Lufthansa Technik gab bekannt, dass man bereits Ausrüstungsaufträge über drei B-747-8 sowie drei B-787 hereinnehmen konnte. Ausserdem liegen Aufträge für Umbauten von vier A330-200 sowie für die Modifikation der beiden Ex-Lufthansa-A340-300 vor, die an die Luftwaffe gehen.

Ende 2008 meldete Airbus den Abschluss des schon lange vorbereiteten Grossauftrags der spanischen Touristikgruppe **Grupo Marsans**. Es wurden vier A380, zehn A350-900, weitere fünf A330-200 (total 17) sowie 42 Flugzeuge der A320-Familie bestellt. Früher waren die Marsans-Flieger für die Beteiligungen Air Comet und Aerolineas Argentinas vorgesehen. Was man nach dem Ausstieg aus Aerolineas mit den Flugzeugen anfangen will, steht in den Sternen.

Ryanair wandelte schon wieder zehn B-737-800-Optionen in Festbestellungen um (total 325), alle zur Lieferung Ende 2010.

Airbus hat den Verkauf von weiteren fünf A320 an **Air One** gemeldet (total jetzt 70, davon 20 bisher geliefert). ●

Wir trauern

Folgende Mitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

Freddy Hoogeveen 25.10.1935 – 14.11.2008
CMD A-310, pensioniert am 31.10.1990

Hans Bodenmann 09.07.1930 – 04.12.2008
F/E DC-10, pensioniert am 31.07.1985

Robert Schwärzler 06.03.1921 – 05.12.2008
CMD B-747, pensioniert am 31.10.1976

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Termine & Mitteilungen

Vorstandswochen

23. bis 27. März 2009

20. bis 24. April 2009

25. bis 29. Mai 2009

Penionierten-Stamm

31. März 2009

28. April 2009

26. Mai 2009

Diverses

AP-GV 28. Mai 2009

18 Uhr Apéro / 19 Uhr Beginn der GV
Schluefweg



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

Mind Body Soul
Ganzheitliche Gesundheitspraxis

Angela Lemberger (Dipl. Krankenschwester SRK)
079 323 51 88

Behandlungsorte: Pfäffikon/ZH und Volketswil

Akupunkt Massage ■ Bioresonanz ■ Body Detox

Arbeitsbedingungen bei der PrivatAir mit Homebase Düsseldorf

Generell

Die PrivatAir in Düsseldorf ist eine Tochtergesellschaft der PrivatAir mit Sitz am Flughafen Genf. Ich bin über einen Zeitraum von 18 Monaten für PrivatAir mit Homebase in Düsseldorf als SF/O auf zwei Airbus 319 ACJ (Airbus Corporate Jet) geflogen. Beide Flugzeuge waren mit Zusatztanks im Rumpf ausgestattet, um nach ETOPS-Richtlinien Richtung USA fliegen zu können. Es handelte sich um zwei ABJ mit 48 Business-Class-Sitzen und einer vierköpfigen Kabinenbesatzung, die einen herausragenden Service offerierte. Die Crews bei PrivatAir in Düsseldorf (DUS) setzten sich hauptsächlich aus ehemaligen Sabena-Kabinenbesatzungen und -Piloten zusammen. Für sie war Düsseldorf natürlich relativ nahe am Wohnort, da die meisten aus der Region Brüssel stammten.

Die Operation für die Lufthansa unter LH-Flugnummern beinhaltete sieben Flüge pro Woche nach EWR (Newark Intl. Airport, LH 408/409) und fünf Flüge nach ORD (Chicago O'Hare Intl. Airport, LH436/437). Die beiden Flüge verliessen DUS immer morgens, ORD um 9 Uhr und EWR um 10 Uhr. Der Aufenthalt in den Staaten war fast immer 24 Stunden lang. Zweimal pro Woche gab es einen 48-Stunden-Aufenthalt in ORD, der sehr geschätzt wurde und einige interessante Ausflüge in die Region erlaubte.

Es gab eine zweite Basis in Deutschland, genauer gesagt in Hamburg. Dort waren zwei Shorthaul-Airbusse stationiert, die für Airbus im Einsatz waren. Man flog dort jeden Tag von Hamburg nach Toulouse und verbrachte dann den ganzen Tag im Hotel. Abends ging es anschliessend nach Filton, UK, für den Nightstop. Am nächsten Tag flog man zurück nach Toulouse mit Aufenthalt bis abends, dann zurück nach Hamburg.

Ab und zu bekamen die Piloten mit DUS-Homebase auch Einsätze in Hamburg, was ein wenig mehr Auswahl bot und gleichzeitig weniger Jetlag bedeutete. Da DUS die Homebase war, musste ich die ID90-Tickets aus ZRH selbst bezahlen, wie auch die Übernachtung im Hotel am Vorabend. PrivatAir hatte dafür mit zwei Hotels Spezialtarife ausgehandelt. Der Preis lag bei 50 Euro.

FDR-Blockstunden

Die Einsätze wurden spätestens am 20. des Vormonats durch PrivatAirs Online-Crewsystem AIMS publiziert. Während meiner Zeit hatte ich maximal vier Flüge pro Monat, ausser im Mai 2006, da gab es nur drei! Der Rest des Monats war immer mit neun Freitagen geplant und der Rest mit Reserve aufgefüllt. Da die Basis in DUS klein war und sich alle Piloten kannten und sich untereinander gut verstanden, war es eigentlich an der Tagesordnung, dass jedes Cockpit-Besatzungsmitglied seinen Einsatz einhielt, denn das erlaubte es jedem, auf zahlreiche zusätzliche Freitage zählen zu können.

In der Regel sah ein Monat folgendermassen aus: Vier Rotationen mit einer jeweiligen Dauer von drei Tagen (zwölf Duty-Tage), neun Tage off und der Rest Reserve, die sich in meinem Fall zu 99 Prozent als zusätzliche Freitage erwies. Somit hatte ich ungefähr 15 bis 19 Tage pro Monat frei. Die Reservetage konnte man in der Schweiz verbringen. Man musste einfach erreichbar sein und im Umkreis von einer Stunde vom Flughafen Zürich wohnen (oder GVA). DUS zu erreichen war problemlos, da mehrere Flüge pro Tag mit LX/LH geplant waren. Wir hatten fünf Wochen Ferien, die sehr schnell behandelt wurden und grundsätzlich zügig bestätigt werden konnten. In den 18 Monaten, die ich bei PrivatAir Düsseldorf angestellt war, bin ich 970 Blockstunden geflogen.

Lohn

Der Bruttolohn belief sich auf 60 000 Euro pro Jahr. Pro Nightstop weg von der Homebase bekam man 50 Euro Spesen. Die Pensionskasse war auf dem gesetzlichen Minimum. Die Verteilung zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber war 50/50. Zum Jahresende wurde grundsätzlich ein Bonus gewährt. Den genauen Betrag kann ich nicht mehr im Detail beziffern, doch er lag in etwa bei 50 Prozent eines Monatssalärs. Man hatte eine Loss-of-licence-Versicherung in Höhe von 97 000 Euro durch die Allianz-Versicherung.

Die Piloten waren während meiner Zeit nicht durch eine Gewerkschaft vertreten.

Herzliche Grüsse an alle!

Orlando Tognetti, SF/O A320

IYE



WWW.INTLYOUTH.ORG

INTERNATIONAL YOUTH EXCHANGE



What is IYE?

IYE coordinates world-wide exchanges for airline youth, ages 14-19 years of age. Youth are matched and spend two weeks, together, at each airline home.

Since 1994, over 1500 youth have participated in IYE!

Who is Eligible?

- Youth, ages 14-19 years of age
- Youth who have an interest in experiencing a new culture
- Youth who have a flexible attitude and a willingness to make new friends

Knowledge of a foreign language is not required

How can I participate in IYE?

- Complete the host and youth application forms
- List the first and second choice of countries that you wish to visit (IYE makes every effort to find a family in these countries)
- Email or mail the application.
- The IYE coordinator matches the youth application form with interested host families and forwards these applications to the family. The family chooses which applicant is a match for their family and notifies the coordinator.
- Upon agreement from both families, the families begin communicating to set definite dates and plans for the exchanges.

What is the Cost?

- 1) An airline pass/ticket
- 2) Spending money
- 3) \$265 USD application fee (100% refundable if an acceptable match is not located)

For USA applications, please include a check or money order.

For applicants from Canada or Europe, please use www.paypal.com

Exchanges are available to:

Canada, Germany, Spain, Italy, France, The USA, Sweden, The Netherlands, Australia, and New Zealand

FOR MORE INFORMATION CONTACT:

The International Youth Exchange Program • P.O. Box 211065, St. Paul, MN 55121-2465, USA
Email: cwhee23773@aol.com Please see page two of this brochure for the application form.

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



Oktober 2008

Liebe Spenderinnen und Spender

Immer im Oktober bekommen Sie von uns Post, weil wir Ihnen für Ihre Unterstützung und das erneute Vertrauen in diesem Jahr recht herzlich danken möchten. Auch wir bekommen während des Jahres viel Post von Kindern, denen Sie mit Ihrer Spende geholfen haben. Wir möchten Ihnen diese eindrücklichen und hoffnungsvollen Worte junger «Persönlichkeiten» nicht vorenthalten und Ihnen nachstehend einige Auszüge davon im Original weitergeben:

«Actually my parents really wanted me to pursue my studies but financially this was not possible. I had to understand. And now through your support you have given me this chance, the desire of my heart to study. I have a dream in my life, to uplift the living standard of my family. Thank you and God bless you.» – Adelfa –

«I have never met you as a sponsor of my education, but I want to say, even from a great distance, you will always be present in my life. I am pushing hard to succeed and I will not disappoint you. Thank you for the opportunity for a glorious future.» – Dahlia –

«I thank you because through your kindness I was able to pursue my studies. In return, I will do my best to be able to get a higher grade so that the opportunity you have given me will not be wasted. I want to finish my studies and get a good job and then I will be able to help support my family. God bless you all.» – Daryl –

Der sehnliche Wunsch nach Schulung und Bildung zieht sich wie ein roter Faden durch die meisten Briefe. Schon in frühen Jahren realisieren diese Kinder, was es braucht, um im Leben vorwärts zu kommen und auf eigenen Beinen zu stehen. Doch die Armut erstickt in vielen Fällen diese Wünsche im Keime.

Unsere weltweite Kinderhilfe kann nur einen kleinen Beitrag leisten, Kindern diese Wünsche zu erfüllen. Doch für jene wenigen Kinder, die wir erreichen, bedeutet dies 100 % Erfüllung! Das ist nur möglich dank unseren Spenderinnen und Spendern – dank Ihnen!

Wir hoffen, dass die obigen Stimmen und strahlenden Gesichter auch Sie zum Weitermachen motivieren werden. Familienfeste, Geburtstage und viele weitere Anlässe eignen sich hervorragend für Sammlungen.

Wir alle vom Stiftungsrat danken Ihnen dafür recht herzlich.

Mit freundlichen Grüssen

Robert Amgwerd, Alain Antille (SWISS), Erika Barkai, Roland Bentele (Unique), Hansjörg Boksberger, François Clavadetscher, Silvia Ditzler (Swissport), Rainer Fröhlich, Susanne Grau Schär, Heinz Gretler, Pierrette Homberger (SWISS), Marcel Hungerbühler (Unique), Martin Junger, Rosmarie Königs, Alex Kugler, Werner Krummenacher, Bernhard Looser (SWISS), Armin Lüthy, Myrta Meichtry (SR Technics), 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

New Airline Rules



Attendant: Welcome aboard, sir. May I see your ticket?
Passenger: Sure.

Attendant: You're in seat 12B. That will be \$5, please!
Passenger: What for?

Attendant: For telling you where to sit.
Passenger: But I already knew where to sit.

Attendant: Nevertheless, we are now charging a seat locator fee of \$5. It's the airline's new policy.
Passenger: That's the craziest thing I ever heard. I won't pay it.

Attendant: Sir, do you want a seat on this flight, or not?
Passenger: Yes, yes. All right, I'll pay. But the airline is going to hear about this.

Attendant: Thank you. My goodness, your carry-on bag looks heavy. Would you like me to stow it in the overhead compartment for you?
Passenger: That would be swell, thanks.

Attendant: No problem. Up we go, and done! That will be \$10, please.
Passenger: What?

Attendant: The airline now charges a \$10 carry-on assistance fee.
Passenger: This is extortion. I won't stand for it.

Attendant: Actually, you're right, you can't stand. You need to sit, and fasten your seat belt. We're about to push back from the gate. But, first I need that \$10.
Passenger: No way!

Attendant: Sir, if you don't comply, I will be forced to call the air marshal. And you really don't want me to do that.
Passenger: Why not? Is he going to shoot me?

Attendant: No, but there's a \$50 air-marshal hailing fee.
Passenger: Oh, all right, here, take the \$10. I can't believe this.

Attendant: Thank you for your cooperation, sir. Is there anything else I can do for you?
Passenger: Yes. It's stuffy in here, and my overhead fan doesn't seem to work. Can you fix it?

Attendant: Your overhead fan is not broken, sir. Just insert two quarters into the overhead coin slot for the first five minutes.
Passenger: The airline is charging me for cabin air?

Attendant: Of course not, sir. Stagnant cabin air is provided free of charge. It's the circulating air that costs 50 cents.
Passenger: I don't have any quarters. Can you make change for a dollar?

Attendant: Certainly, sir! Here you go!
Passenger: But you've given me only three quarters for my dollar.

Attendant: Yes, there's a change making fee of 25 cents.
Passenger: For cryin' out loud. All I have left is a lousy quarter? What the heck can I do with this?

Attendant: Hang onto it. You'll need it later for the lavatory.

Gedanken eines Fliegenden

Best use of equipment

Text: Peter Tilly



Fragen Sie sich auch ab und zu, warum Sie gerade den Beruf ausüben, der die aktuelle Visitenkarte schmückt? Ich mache das laufend. Einerseits habe ich Hochs und Tiefs wie vermutlich jeder andere Berufstätige auch, und andererseits staune ich in regelmässigen Abständen über die Fähigkeiten, die ein Pilot

haben sollte. Ich zähle jetzt darauf, dass keiner meiner Vorgesetzten mitliest und oute mich öffentlich, wie das im Internet im Moment so Mode ist.

Dass ein Pilot teamfähig sein sollte, ist wohl unbestritten. Ich bin es nicht, kann es aber situationsgerecht verschweigen – zumindest im Cockpit. Wobei es in der Praxis gar nicht so wichtig sei, dass man als Copilot teamfähig ist, versuchte mir ein Aviatik-Experte in der «Sonntagszeitung» zu erklären. Tim heisst der Journalist, und es handelt sich bei diesem Tim nicht um den bekannten Eishockeyspieler aus den Emiraten. Im Zusammenhang mit einem Zwischenfall Mitte Januar in New York behauptete ebendieser Tim, dass der Copilot nur zum Zuschauen verdonnert sei. Zu nichts ist er da – zu gar nichts. Schliesslich ist dieser Tim ein Experte, und ein Experte steht über dem Instruktor, und dieser Instruktor, der mir meinen Check nächste Woche abnimmt, wird das noch zu hören bekommen! Jawohl!

Zurück zur fehlenden Teamfähigkeit. Hier im Engadin bewohnen wir als Quotenschweizer ein kleines Studio in einem Haus voller Attikawohnungen. Ich könnte jetzt mit Kubaturen oder Quadratmeterzahlen prahlen, aber wenn Sie sich einen Wohnwagen vorstellen, kommt das schon sehr nah an unser kleines Heimetli heran. Im Gegensatz zum Wohnwagen ist in der Wohnung alles solid verschraubt und einge-

mauert. So auch in der Küche mit den zwei Kochplatten. Hätte mich einer des Selektionsteams je beim Kochen beobachtet, ich wäre nie und nimmer Pilot geworden. Der Kampf mit zwei Herdplatten, dem beschränkten Platzangebot, dem Hund, der immer im Weg liegt, und den anspruchsvollen Menüs, erfordert Aggressivität, Wille und Durchsetzungskraft. Da ist kein Platz für gruppenspezifische Gespräche, Diskussionskultur, Feedbacks und dergleichen. Auch ein Partner hat da nichts zu suchen. Mein Arbeitsstil in der Küche ist so chaotisch, dass ich ihn nur alleine ertrage.

Meine Frau arbeitet ganz anders. Ein sauberes «Mise-en-place» wird gemacht, bevor die ersten Elektronen durch die Heizplatte schwirren, und in schöner Regelmässigkeit wird die Arbeitsfläche von Schmutz und Rüstresten befreit. Ich mache alles parallel, kämpfe ständig mit zu wenig Platz, rüste die Zwiebeln, wenn die Butter schon warm ist, und würze mit der einen Hand, während die andere schmutziges Geschirr stapelt. In beiden Fällen ist das Ergebnis hervorragend. Sowohl das Filet Stroganoff, hingezaubert von meiner Frau, als auch die Steaks an Morchelsauce, entstanden im heutigen Chaos, konnten sich mit der Küche des nahen Viersternehotels messen.

Aber eben: das geht nur gut, wenn jeder von uns Ehepartnern freie Hand hat. Doch leider neigen sich meine Ferien langsam dem Ende zu, und ich muss mich wieder an den Arbeitsplatz herantasten, an dem ich meine chaotische Ader verbergen muss. Zum Glück handelt es sich um einen leichten Einstieg. Es geht nur in den Simulator, ich habe nur einige Notfälle zu meistern, und die Lizenzverlängerung hole ich mit links. Schliesslich bin ich nur zum Zuschauen da, und wenn das der Instruktor nicht glaubt, dann schicke ich ihn zum Experten Tim.

P.P.

8302 Kloten



Spezial-Rabatt 50!


Exklusiv-Angebot für Mitglieder von Aeropers / SwissALPA.

Profitieren Sie jetzt und ergänzen Sie die Aeropers / SwissALPA-Grunddeckung zu einem unschlagbar günstigen Preis mit einem vollen Global-Rechtsschutz privaLex (Privat-, Verkehrs- und je nach Variante Immobilien-Rechtsschutz).

Damit Sie nicht nur Recht haben, sondern auch Recht bekommen: CAP verhilft Ihnen schnell und effizient zu Ihrem Recht, ohne dass Sie tausende von Franken für Anwaltskosten, Gerichtskosten und Expertisekosten aufs Spiel setzen müssen. Günstiger kommen Sie nicht zu Ihrem Recht!



Rechtsschutz
Protection juridique
Protezione giuridica

A company of Allianz 

Meine Anmeldung.



SWISS ALPA
Airline Pilots Association

Ich habe die Allgemeinen Bedingungen auf www.cap.ch gelesen, bin Mitglied von Aeropers / SwissALPA und schliesse den Global-Rechtsschutz ab für:

Mieter Familie	<input type="checkbox"/>	CHF 191.60 statt CHF 383.30	Eigentümer Familie	<input type="checkbox"/>	CHF 252.00 statt CHF 504.00
Mieter Einzel	<input type="checkbox"/>	CHF 160.10 statt CHF 320.30	Eigentümer Einzel	<input type="checkbox"/>	CHF 220.50 statt CHF 441.00

Der Rechtsschutz im Zusammenhang mit der Ausübung der Tätigkeit als Pilot wird ausschliesslich über die Grunddeckung von Aeropers / SwissALPA gewährt.

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 CAP)

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____ PLZ: _____ Ort: _____

Telefon/Mobile: _____ Geburtsdatum: _____

Datum Verbandsbeitritt/Mitgliedschafts-Nummer: _____

Ort, Datum: _____ Unterschrift: _____

Einsenden direkt an: CAP Rechtsschutz, Spezialgeschäft, Badenerstrasse 694, 8048 Zürich

Kontakt: Tel. 058 358 09 09, Fax 058 358 09 10

Ihre Daten werden absolut vertraulich behandelt. Bei der Bearbeitung und Aufbewahrung von Personendaten beachten wir die Vorschriften des Bundesgesetzes über den Datenschutz (DSG) und seiner Verordnung. Die Daten werden nur für die gewünschten Zwecke genutzt (z.B. Erstellen einer Offerte/Police oder Zustellung von Unterlagen) und nicht an Dritte weitergegeben. Wir behalten uns aber vor, Ihre Daten im Zusammenhang mit Produkteoptimierungen und für interne Marketingzwecke zu bearbeiten. Sie haben ein Recht auf Auskunft sowie unter bestimmten Voraussetzungen ein Recht auf Berichtigung, Sperrung oder Löschung Ihrer elektronisch gespeicherten oder im Dossier abgelegten Daten.