

SINCE 1945



AEROPERS

RUNDSCHAU

2 | 2009

SWISS ALPA
Airline Pilots Association

Publikation des Pilotenverbands AEROPERS
SwissALPA – Swiss Airline Pilots Association

Moralisches Handeln und Kooperation im Team • Wann die SWISS Geld verdient • Crewplanung und Bestände • Interview mit Dani Riediker • Das Virus wird wiederkommen • IFALPA Safety Bulletins • Danke, Roland Zaugg

Inhalt



- 3 The President's Voice**
Auf nationaler und kantonaler Ebene muss für die Interessen der Luftfahrt gekämpft werden. Die AEROPERS engagiert sich an beiden Fronten. Die SWISS tritt der wirtschaftlichen Krise aus einer Position der Stärke entgegen. Es gilt jetzt, Unterlassenes nachzuholen und personelle Reserven wieder aufzubauen.
- 4 Editorial/Impressum**
- 5 AEROPERS-Rückschau**
Die Arbeiten des Vorstands von Januar bis Mai 2009.
- 6 Soll ich aus dem Freitag fliegen gehen?**
Es sind verschiedene Antworten auf eine Anfrage der Crew Disposition möglich. Egoisten, loyale Mitarbeiter und solche, welche die Konsequenzen ihres Handelns bedenken, haben unterschiedliche Beweggründe.
- 9 Eigennutz und Kooperation**
Obwohl die Kooperation einer Gruppe von Leuten häufig am einträglichsten für alle wäre, kommt sie oft nicht zustande. Der Eigennutz erweist sich als stärker. Warum das so ist und was man dagegen tun kann, darüber machen sich auch Fachleute schon lange Gedanken.
- 12 Der Spielraum ist eng**
In einer Einführung in die betriebswirtschaftliche Mechanik einer Fluggesellschaft wird erklärt, welche finanziellen Auswirkungen eine Reduktion der Flugfrequenzen und andere, ähnliche Massnahmen haben.
- 17 «Den grössten Fortschritt haben wir auf der Erlöseseite gemacht»**
Welche finanziellen Konsequenzen hat es, wenn die SWISS bei einer Nachfrageschwäche kleinere Flugzeuge einsetzt? Warum rasseln die Flugpreise in einer Krise immer wieder in den Keller? Harry Hohmeister, der zukünftige SWISS-Chef, gibt Antwort.
- 17 Randnotiz**
- 19 Crewplanung und Bestände – ein diffiziles Thema**
Viele Aspekte beeinflussen die Bestandssituation und die Besatzungsplanung. Die Planung wird langfristig gesteuert, die Auswirkungen verschiedener Faktoren sind allerdings sehr kurzfristig zu spüren. So leidet das Korps seit der Expansionswelle an chronischen Unterbeständen.
- 25 Civilized Thinking**
Peter Küng alias «PK2» beleuchtet in der Fortsetzung der letzten Ausgabe das Ansehen eines Instructors...
- 26 Vorstellung Peter Tilly**
Peter Tilly, unser neuer «Rundschau»-Redaktor, stellt sich der Leserschaft selber vor.
- 27 Was macht eigentlich ... Dani Riediker?**
Nach 16 Jahren als Copilot im Cockpit von Verkehrsflugzeugen wollte Dani Riediker an anderer Stelle den Steuerknüppel in die Hand nehmen. Die «Rundschau» hat nachgefragt, wie es «Riedi» geht.
- 29 Das Virus wird wiederkommen**
Das Grippevirus wird nicht verschwinden und hierzulande spätestens im Herbst zur saisonalen Grippezeit wieder auftauchen. Der Bericht verdeutlicht die Wirksamkeit ganz einfacher Hygieneregeln.
- 32 Verabschiedung Roland Zaugg**
«Bestimmt, konsequent – und ein bisschen stur» – so beschreibt Dide Eppler in seiner Laudatio Roland Zaugg. Leider wird Roli in dieser Nummer seine letzten Beiträge für die «Rundschau» veröffentlichen.
- 34 IFALPA Safety Bulletins**
- 36 Gelesen: «Adam»**
Süffig wie schon in seinem Erstling erzählt SF/O Andrea Semadeni die Geschichte eines pubertierenden Jungen.
- 36 Gelesen: «off duty»**
Zehn Jahre nach der Fotoserie «off duty» treffen M/C Beat Pfändler und die Autorin Trudi von Fellenberg-Bitzi die beteiligten Akteure für eine Rückschau.
- 37 Neueintritte, Loss of Licence, Austritte und Pensionierungen**
- 43 On The Air ...**
Aktuelles aus der Fliegerei.
- 46 Zeitreise**
Ein Rückblick über 100 Jahre Luftfahrtgeschichte.
- 48 Wir trauern/Termine und Mitteilungen**
- 49 «Rundschau»-Leser schreiben**
Arbeitsbedingungen bei der Ryanair in Frankfurt/Hahn.
- 50 Gedanken eines Fliegenden**
Peter Tilly berichtet in «Sturm auf die Bastille», wie er den Bezug der Hotels unserer Crews wahrnimmt.

The President's Voice



Schweizerische Luftfahrtpolitik in diesem Jahr

In diesem Jahr werden in der Schweiz für die Luftfahrt politische wichtige Weichen gestellt. In der Sommersession beraten Bundesrat und Parlament über die Teilrevision 1 des Luftfahrtgesetzes. Für Piloten am augenfälligsten ist die ersatzlose Streichung der Bestimmungen über die Schweizerische Luftverkehrsschule. AEROPERS-SwissALPA wird sich dafür einsetzen, dass ein mindestens gleichwertiger Förderungsartikel für die Luftfahrt in einer späteren Revision wieder eingeführt wird.

Im September wird die Änderung des Artikels 86 der Bundesverfassung «Spezialfinanzierung Luftverkehr» dem Volk zur Abstimmung vorgelegt. Demzufolge soll die Hälfte der Erträge aus der Verbrauchsteuer auf Flugtreibstoffen dem Luftverkehr zugutekommen. Diese Umverteilung ist schon lange fällig und entspricht der Logik solcher Steuern. Die genaue Verwendung der Mittel wird auf Gesetzesstufe geregelt. Sie sollen für Massnahmen im Bereich technischer Sicherheit, Umweltschutz und Abwehr widerrechtlicher Handlungen eingesetzt werden.

Im Kanton Zürich findet erneut eine Volksabstimmung statt, die den Flughafen Kloten betrifft. Die Behördeninitiative 2 «Stopp Pistenbau» fordert ein generelles Verbot für den Neu- und Ausbau von Pisten auf dem Flughafen Kloten und richtet sich vor allem gegen eine Verlängerung der Westpiste 10/28. Gegen diese Initiative wurde das Referendum mit einem Gegenvorschlag ergriffen. Dieser will zusätzlich den Ausbau von Rollwegen und neue Flugrouten (gegenüber dem Zustand von 2000!) verbieten. Sogar der Präsident des Schutzverbands, Peter Staub, schreibt in einem offenen Brief zu den Forderungen des Gegenvorschlags: «Sie würden den Flughafen und dessen Betrieb so strangulieren, dass Wirtschaft, Arbeitsplätze, Gemeinden und Bevölkerung in unverantwortlicher Weise getroffen würden.» Dies ist sicher nicht das, was sich Arbeitgeber und Arbeitnehmer am Flughafen wünschen, erst recht nicht im heutigen wirtschaftlichen Umfeld. Und damit folgt das nächste Thema.

«Es gehört zur Verantwortung des Managements, die Zyklen in der Airline-Industrie zu berücksichtigen und vorausschauend auszugleichen.»

Schweizerische Wirtschaft und Luftfahrtindustrie

Alle suchen den Silberstreifen am Horizont. Niemand wagt eine verbindliche Prognose zu den wirtschaftlichen Aussichten. Niemand weiss, welcher Industriezweig noch vor, in oder bereits nach der Talsohle steht. Als eine der wenigen Luftverkehrsgesellschaften hat die Lufthansa und mit ihr die SWISS das vergangene Jahr mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen. Im ersten Quartal ist die Lufthansa in die

Verlustzone geraten, die SWISS blieb noch im Gewinnbereich. Sparmassnahmen werden ergriffen, die Produktion wird zumindest temporär abgebaut. Bis Ende Jahr wird ein ausgeglichenes Ergebnis prognostiziert. Die Preise der Rohstoffe als Frühindikatoren für einen Aufschwung sind zwar bereits leicht angestiegen, mit ihnen aber auch der Ölpreis. Die Kapazitäten werden aber nicht dauerhaft abgebaut. Es sieht danach aus, dass die Lufthansa und die SWISS bereit sein wollen, in frei werdende Märkte einzudringen, um an vorderster Front von einem neuen Boom zu profitieren.

Die SWISS erlebte zwei Jahre der maximalen Expansion. Die Piloten flogen mit einem Minimum an Ferien an die vertragliche Blockstundenlimite heran oder gar darüber hinaus. Die Ressourcen wurden überbeansprucht und Reserven abgebaut. Es gilt jetzt zuerst, Unterlassenes nachzuholen und Reserven wieder aufzubauen. Die Operation mitsamt vielen Supportstellen ist bereits «lean». Wird jetzt ein weiteres Sparen um jeden Preis eingeleitet, kann der Bogen leicht überspannt werden.

Die Verantwortung an der Front oder «Die letzten beissen die Hunde»

Die Besatzungen in der Flugoperation gehören zu den letzten Maschen im Sicherheitsnetz. Sie werden schliesslich auch zur Verantwortung gezogen. Zum Beruf des Piloten gehört es, sich dieser Verantwortung zu stellen. Es ist die Aufgabe des Berufsverbands, die

Gefahren und Probleme aufzuzeigen. Und an den einzelnen Piloten liegt es, dies auch in der täglichen Arbeit zu leben. Wir übernehmen unseren Teil der Verantwortung.

Hingegen gehört es zur Verantwortung des Managements, die Zyklen in der Airline-Industrie zu berücksichtigen und vorausschauend auszugleichen. In Anbetracht

der stattlichen Gewinne der letzten zwei Jahre dürfte es für das Management der SWISS vorderhand kein grosses Problem sein, diesen Ausgleich auf faire Weise zu vollziehen.

Rolf Odermatt, Vizepräsident

Editorial



Schaut man sich die Aushänge im Schaukasten im OPS an, fällt die Kurve auf, die fast exponentiell nach oben schiesst. Es ist dargestellt, wie viele Einsätze von Kollegen geflogen wurden, die aus einem freien Tag aufgeboden wurden. Nur Dank deren «Opferbereitschaft» und unzähligen daraus folgenden Einsatzumstellungen konnte

die Operation im letzten Moment gerettet werden. Was ist den Kollegen wohl durch den Kopf gegangen, als sie jemanden der Crew Disposition am Telefon hatten? Dieser Frage geht der Artikel mit dem Titel «Soll ich aus dem Freitag fliegen gehen?» nach.

Gleich im Anschluss daran folgt der Beitrag «Eigennutz und Kooperation». Wie weit kann eine Verbandsgemeinschaft «ausgenutzt» werden, wenn sich einzelne Mitglieder eher egoistisch als kooperativ verhalten? Was lässt sich gegen solche Trittbrettfahrer tun, wenn es allen Beteiligten – auch den Egoisten – eigentlich klar ist, dass es der Gemeinschaft besser geht, wenn alle kooperieren? Eine Grafik zeigt, dass sich unkooperatives Verhalten wie ein Virus in einer Gruppe ausbreiten kann. Erst die Möglichkeit, solche Trittbrettfahrer für ihr Verhalten zu bestrafen, führte wieder zu einem kooperativen Verhalten.

Ein anderes Virus macht zurzeit der Welt zu schaffen. Die Influenza Typ A (H1N1) trifft das menschliche Immunsystem unvorbereitet. Die Pharmaindustrie ist mit grossem Aufwand daran, einen Impfstoff zu entwickeln, der im Herbst zum Start der schweizerischen Grippesaison als wirksamer Schutz angeboten werden soll. Allerdings gibt es auch ein paar recht einfache, nützliche Massnahmen, um sich vor einer Ansteckung zu schützen. Mehr dazu im Bericht «Das Virus wird wiederkommen».

Die Schreckensnachrichten über die «neue Grippe» passen bestens in die von der Weltwirtschaftskrise geprägte, labile Stimmung. Alle Sektoren mussten Federn lassen. Auch die SWISS passt ihr Angebot laufend den Marktverhältnissen an. CEO Christoph Franz meinte in einer internen Botschaft Ende Feb-

ruar, dass die SWISS bereits dann rote Zahlen schreiben würde, wenn sie pro Flug fünf Passagiere weniger hätte, die Einnahmen pro Ticket um drei Franken zurückgingen und der Kerosinpreis um zwei Prozent ansteigen würde. Roland Zaugg ist in seinem letzten Beitrag für die «Rundschau» der Frage nachgegangen, was hinter dieser Aussage steckt.

Roland Zaugg verlässt die Redaktion nach über sechs intensiven Jahren. Er brauche Zeit, um seine Batterien wieder zu laden, die vor allem im letzten Jahr als Folge vieler Einsatzumstellungen arg strapaziert worden seien. Familie, Fliegen und Schreiben liessen sich immer weniger unter einen Hut bringen. Die Redaktion verliert einen sehr engagierten Kollegen, der unser Blatt bereichert und geprägt hat. Er hat sich einen Namen als fundiert arbeitender, hartnäckiger Journalist gemacht. Seine Beiträge fanden weit über die SWISS hinaus Beachtung. Er orientierte sich bei seiner Arbeit stets am Maximum – sei es in inhaltlichen oder stilistischen Fragen. Mich erstaunte immer wieder die Breite und Tiefe seines Wissens, sein Interessenspektrum und die Fähigkeit, scheinbar klare Tatsachen zu hinterfragen und Ungereimtheiten aufzudecken. Ich werde die Diskussionen mit ihm vermissen. Diskussionen, die mich weitertrieben, aber auch weiterbrachten.

Dieter Eppler, der ehemalige Chefredaktor der «Rundschau», meldet sich aus Abu Dhabi mit persönlichen Gedanken zu Roland: «Bestimmt, konsequent – und ein bisschen stur.»

Peter Tilly, der schon seit ein paar Nummern die «Gedanken eines Fliegenden» beiträgt, arbeitet nun als Redaktionsmitglied voll mit. Er stellt sich in dieser Ausgabe selber vor und besuchte auch einen ehemaligen Kollegen, um herauszufinden, wie es einem Piloten im Autohandel ergeht. Er fragt: «Was macht eigentlich Daniel Riediker?» Wir heissen Peter in unserem Team ganz herzlich willkommen.

Ich wünsche eine abwechslungsreiche Lektüre.

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
Peter Tilly, Redaktor, F/O A330/340
Henning M. Hoffmann, Geschäftsführer AEROPERS

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
Sylvia Unsel, F/O A320/330

Layout

Caroline Wangler, Akeret Druck AG

Druck

Akeret Druck AG, 8600 Dübendorf

Auflage

2700 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» 3/2009: 14. August 2009



Die Arbeiten des Vorstands von Januar bis Mai 2009

Zusammenstellung: Henning M. Hoffmann

Januar

- 13. Vorstellung der AP im SAT
- 13. Treffen mit BAZL zum Thema «Bodycheck im OPS» (T. Steffen)
- 15. Workshop EU-OPS/Mil (M. Rohrer)
- 21. SwissALPA-Network-Meeting in Kloten
- 22. Treffen mit Daniel Knecht (BfU) (T. Steffen)

Februar

- 03. FTL-Meeting in Brüssel (M. Rohrer)
- 09. Meeting mit der VC in Neu-Isenburg (R. Odermatt, M. Achermann)
- 11. ECA-Konferenz in Brüssel (H. Hoffmann, A. Schönenberger)
- 17. Workshop EU-OPS/Mil (M. Rohrer, A. Umiker)
- 19. Meeting Projektgruppe Karrieremodell
- 23. Treffen der Präsidenten von AEROPERS und AEROPENS (R. Odermatt)
- 23. Treffen mit dem CEO von UNIQUE (R. Odermatt, M. Achermann)
- 24. ECA TNA WG Brüssel (M. Rohrer)

März

- 02. Ausserordentliche Sitzung Leitender Ausschuss der AEROPERS
- 03. Meeting Projektgruppe Karrieremodell
- 05. Vorstellung der AP im SAT
- 05. ECA Long Term Review Group-Meeting in Amsterdam (H. Hoffmann)

- 10. Workshop EU-OPS/Mil (MR, AU)
- 11. Informationsveranstaltung für die Verbände der SWISS
- 11. Bilanzpressekonferenz der SWISS für das Jahr 2008
- 11. Besprechungstermin mit der Rechtsanwaltskanzlei der AEROPERS
- 12. Workshop EU-OPS (M. Rohrer)
- 17. Meeting mit der SWISS zum Thema Mitarbeiter-/Mitgliederumfrage
- 17. ASAP-Konferenz in Auckland/Neuseeland (R. Odermatt, A. Schönenberger)
- 20. IFALPA-Konferenz in Auckland/Neuseeland (R. Odermatt, A. Schönenberger)
- 23. Vorstellung der AP im SAT
- 23. Steering Board Cockpit Career Model
- 27. Treffen mit UNIQUE/Vertretern des Kantons ZH/VC zum Thema «SID 16» (T. Steffen)
- 30. Meeting Projektgruppe Karrieremodell
- 31. SECOM-Sitzung

April

- 02. Meeting mit der SWISS zum Thema Mitarbeiter-/Mitgliederumfrage
- 02. Treffen der SWISS-Gewerkschaften
- 16. ECA Long Term Review Group-Meeting in Amsterdam (H. Hoffmann)
- 22. Treffen mit der SWISS und Nationale Suisse zum Thema «Vorsorge und Versorgung»
- 22. SwissALPA-President's Meet
- 23. Meeting Projektgruppe Karrieremodell
- 27. Besuch des neuen SWISS-CEO bei der AEROPERS
- 28. Besuch der Konferenz über Gesundheitsgefährdung durch TCP in London (S. Heimgärtner)

Mai

- 04. Meeting Projektgruppe Karrieremodell
- 04. Vorstellung der AP im SAT
- 05. Meeting mit der SWISS zum Thema Mitarbeiter-/Mitgliederumfrage
- 08. Treffen mit der SWISS und SWISS-Verbänden zum Thema «Luftverunreinigung»
- 11. IFALPA AAP-Meeting in Casablanca (T. Steffen)
- 12. Treffen mit der SWISS zum Thema «EBM-Monitoring»
- 26. Vorstellung der AP im SAT
- 27. Treffen mit der SWISS und Nationale Suisse zum Thema «Vorsorge und Versorgung»
- 27. Steering Board Cockpit Career Model

Diese Auflistung der Termine ist nicht abschliessend. Nicht enthalten sind die monatlichen Vorstandswochen und einige weitere Termine mit anderen Verbänden, Einzeltreffen und Besprechungen.

Soll ich aus dem Freitag fliegen gehen?

Es gibt verschiedene Arten, wie eine Anfrage der Crew Disposition beurteilt werden kann. Eine Auslegeordnung zeigt die Beweggründe von Egoisten, loyalen Mitarbeitern und solchen, welche die Konsequenzen ihres Handelns bedenken.

Text: Jürg Ledermann

«Grüezi, Herr Ledermann! Da ist die Crew Dispo. Sie haben morgen ja einen Freitag. Wir müssten Sie für einen Einsatz haben. Sie können sich etwas aussuchen.» Mit dieser Anfrage wurde ich schon mehrmals konfrontiert. Ich denke, dass es vielen Kollegen auch schon so ergangen ist, wobei mich die Crew Disposition auch schon in den Ferien kontaktiert hat.

Ich möchte im folgenden Beitrag aufzeigen, welche ethischen, moralischen oder soziologischen Gesichtspunkte bei der Antwort auf diese Anfrage eine Rolle spielen können.

Egoismus zuerst

«Na endlich», denkt sich der Egoist, «nun bin ich mal an der Reihe! Ich hasse es, wenn ich Einsatzumstellungen bekomme, nur weil sich die anderen ständig eine «Schoggi-Rotation» herausgeholt haben. Jetzt habe ich also die Freiheit zu sagen, was läuft. Das PBS hat meine Wünsche ja sowieso wie immer ignoriert. Da kommt diese Anfrage ja gerade gelegen. Zudem kann ich mit einem Split-Einsatz den geplanten späten «Vier-leger» auch noch rausknallen, kann endlich meine privaten Termine wahrnehmen, und es erfährt ja eh keiner. Soll doch ein anderer für mich schuften gehen!»

Ganz Egoist, handelt dieser Mensch nach der Maxime, seinen eigenen Vorteil zu suchen und seine persönlichen Interessen zu verfolgen. Dass dieses Verhalten bei den Kollegen auf Ablehnung stösst, als unanständig und rücksichtslos gehalten wird, nimmt er ohne Emotionen in Kauf.

Die jetzige Situation im Airbus-Korps der SWISS begünstigt solches Verhalten allerdings: Die Planung wird als ungerecht empfunden. Es entsteht das Gefühl, als Einzelkämpfer gegen die Institutionen antreten zu müssen, um zu seinem Recht zu kommen. Jeder kämpft also auf seine eigene Rechnung.

Von der Renaissance zur Revolution

Schon früh wurde dieses Bild des einsamen Kämpfers, der für sein Eigenwohl kämpft, gezeichnet. Es entstammt der Zeit der Renaissance, einer Zeit, als einem Individuum zum ersten Mal Selbstbewusstsein zugebilligt wurde. Die Wissenschaft und die Philosophie emanzipierten sich von der Theologie, die das Mittelalter geprägt hatte. Galileo Galilei, Francis Bacon oder René Descartes, die zwischen 1520 und 1620 lebten, sind berühmte Persönlichkeiten dieser Zeit, die sich mit ihrer naturwissenschaftlichen Forschung und ihren Thesen gegen das gängige Weltbild der Theologen stemmten. Thomas Hobbes (Bild 1), ein Bekannter Francis Bacons, ging in seinem Hauptwerk «Leviathan» sogar so weit, die Menschen als Kämpfer im Kampf «alle gegen alle» zu beschreiben.

Diese Philosophen, unter ihnen auch John Locke, beschäftigten sich aber nicht nur mit den Menschen, sondern suchten auch nach modernen Staatsformen, in denen die mündigen Bürger besser aufgehoben waren als unter den absolutistischen Monarchien der damaligen Zeit.

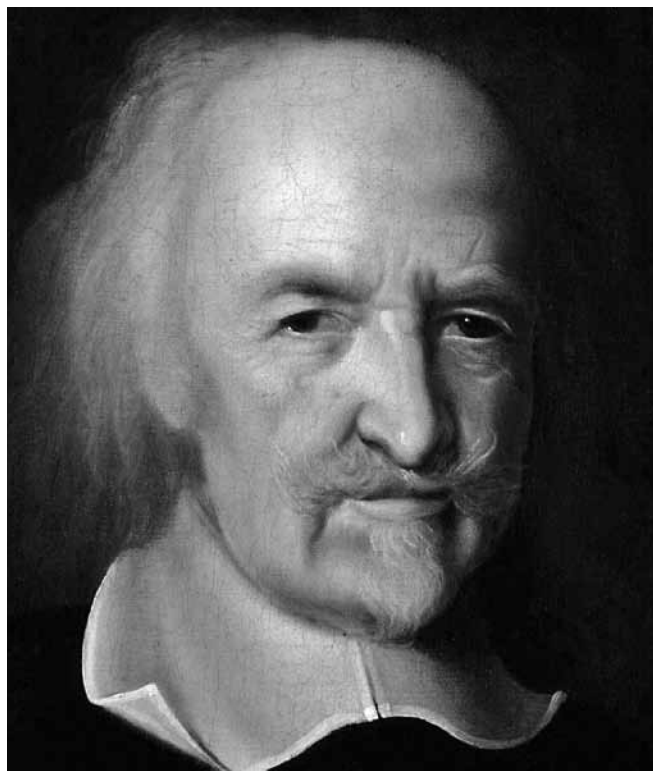


Bild 1: Thomas Hobbes.

Der Keim war gepflanzt für eine Entwicklung, die ihren Höhepunkt während der Französischen Revolution am 14. Juli 1789 mit dem Sturm auf die Bastille nehmen sollte. Die Menschen lehnten sich gegen ihre Herrscher auf und kämpften in den Städten und auf dem Land für ihre Rechte. Sie sollten nichts anderes bekommen als einen modernen Staat und die erste Erklärung für Menschen- und Bürgerrechte (Bild 2).

Konsequenzen bedenken

Die damaligen und die heutigen Egoisten haben die gleiche Absicht: sie beurteilen ihre Handlung nach den Konsequenzen und streben einen möglichst grossen Eigennutzen an. Je nach Theorie wird der Nutzen als ein auf den Menschen bezogenes Glück oder ein eher sachlicher Nutzen oder eine Wertschöpfung angesehen. In der englischen Literatur wird von *utility* gesprochen, woher der Fachbegriff Utilitarismus stammt.

Wer die Konsequenzen seiner Handlungen bedenkt, muss aber nicht immer nur an seinen eigenen Nut-

zen denken, sondern kann auch andere Personen oder sogar die Allgemeinheit einschliessen. So können die pilotischen Gedanken bei der Flugplanung als typisch utilitaristisch bezeichnet werden. Bei der Bestimmung der Treibstoffmenge werden wir dazu angehalten, alle möglichen Konsequenzen zu beurteilen, um den grössten möglichen Nutzen für die Passagiere (ohne Umwege am Ziel ankommen), die Besatzung (Abfliegen des Einsatzes ohne Umstellungen), die Ökonomie (wenig Gewicht, wenig Treibstoffverbrauch, wenig Schadstoffe), die Einsatzleitstelle (keine Diversion, keine Verspätung, keine Rotationsumstellungen) und die SWISS im Allgemeinen (keine unnötigen Kosten) zu erzielen.

Wenn ich also wie die «Hobbes'schen Egoisten» um 1600 ganz kurzfristig, wie einem Trieb folgend, aus der Anfrage der Crew Dispo meinen eigenen Nutzen ziehen will, kann ich mich wohl für eine kurze Weile glücklich schätzen. Doch sollte ich – angesichts der über 80 Einsätze aus Freitagen im Januar – wohl bedenken, dass ich in dieser Lotterie nur sehr kleine «Gewinnchancen» habe. Viel häufiger dürfte ich nämlich der Leidtragende sein, der bewusst oder unbewusst von einer Umstellung betroffen ist, die durch einen «Einsatz aus frei» ausgelöst wurde.

Ganz Utilitarist, müsste ich also die Konsequenzen beurteilen, die mein Handeln auf das ganze System «Einsatzplanung» hat, und erkennen, dass mein langfristiger Schaden viel grösser ist als das kurzfristige Glück. Etwas überspitzt formuliert erweist also jeder, der eine solche Anfrage ausschlägt, nicht nur sich, sondern auch seinen Kollegen und dem System einen Gefallen.

Loyales Handeln

Wer sich nicht derartig spekulativ mit den möglichen Konsequenzen seines Handelns beschäftigt will, beurteilt nur die eigene Handlung als solche. Der Rest wird bewusst ausgeblendet. In dieses Bild passt ein loyaler Mitarbeiter, der kommt, wenn der Arbeitgeber ruft. Er tut dies freiwillig, weil echte Loyalität immer freiwillig ist. Da der Loyale die Werte seines Arbeitgebers teilt und diese vertritt, handelt er mit einem guten Gewissen. Er beurteilt seine Handlung als moralisch richtig. Er würde also nicht zögern und der Anfrage der Crew Dispo nachkommen.

Die Theorie bezeichnet diese Verhaltensethik als deontologisch, abgeleitet vom griechischen *deon* für das Erforderliche oder die Pflicht. Dabei geht es darum, nur die eigentliche Handlung als gut oder schlecht zu werten. Der oben genannte loyale Arbeiter betrachtet es beispielweise als verwerflich, nicht auszurücken, wenn Not am Mann ist.

Problematisch wird es dann, wenn Loyalität einseitig eingefordert wird und bestimmte Werte und Ziele nicht geteilt werden. Der Mitarbeiter wird einen inneren Konflikt verspüren und diesen eventuell mit seinem Vorgesetzten besprechen. Kann das Problem der divergierenden Ansichten nicht bereinigt werden, wird der Angestellte entweder kündigen oder seine Arbeit zunehmend lustlos erledigen. Bei fundamentalem Widerspruch zu den eingeforderten Werten kann es zur Revolte kommen. Dies war früher exemplarisch und offenkundig bei den Militärdienstverweigerern zu beobachten.

Als weiteres Beispiel für eine Handlung nach deontologischen Gesichtspunkten kann der Umgang mit



Bild 2: «Déclaration des droits de l'homme et du citoyen», ausgestellt im Musée Grévin in Paris.

der Minimum Equipment List (MEL) herangezogen werden: Wir beurteilen nur die Handlung, nämlich das Befolgen der MEL. Wir machen uns keine - oder zumindest wenige - Gedanken darüber, wie viel Verspätung es zur Folge hat und welche Konsequenzen es für die Passagiere bedeutet, wenn vor dem Start ein defektes Teil noch ausgetauscht oder repariert werden muss. Ein operativ unangenehmer Entscheid wird uns erleichtert, weil es unserem Verständnis von moralisch richtigem Handeln entspricht, uns nach den Vorgaben der MEL zu richten. Schliesslich werden wir auch vom Gesetz in unserer Handlung gestützt.

Im Dilemma stecken

Bei der obigen Anfrage der Crew Dispo besteht unser Dilemma darin, dass wir nicht beurteilen können, welche Konsequenzen unser Entscheid haben wird. Wir wissen nicht, ob ein Kollege eine Einsatzänderung erhalten wird, ob der Flug im schlimmsten Fall gestrichen wird, ob die Disponentin Probleme bekommt, wenn sie niemanden findet, welche juristischen Folgen die Absage für uns haben könnte oder ob wir vielleicht gerade das Zünglein an der Waage sind, um einen Systemwechsel einzuleiten.

Ein weiteres Dilemma haben wir wegen unseres unverändert hohen Berufsstolzes. Es geht mir doch so «gegen den Strich», mich querzustellen und die Operation zu torpedieren, obwohl meine Loyalität zum Arbeitgeber auch schon grösser war. Zudem habe ich ein Verständnis von Dienstleistung, das es mir schwer macht, den internen Konflikt auf dem Rücken der Kunden auszufechten. Ich merke aber auch, dass ich als interner Kunde der Firma nicht das angemessene Gewicht habe - trotz der hehren Ziele der Personalverantwortlichen.

Das dritte Dilemma besteht darin, dass wir uns einen guten Einsatz einmal selber machen können und gleichzeitig wissen, dass wir damit ein untaugliches System stützen. Ein System, das von chronischen Unterbeständen profitiert, mit einem extrem kurzfristigen Planungshorizont lebt und von Mitarbeitern am Leben gehalten wird, welche die gute Miene zum bösen Spiel machen. Ein System, das in den oberen Führungsetagen als tauglich beurteilt wird, weil der Flugbetrieb ja scheinbar reibungslos aufrechterhalten wird. Wie oft ist diese «Von-der-Hand-in-den-Mund-Planung» wohl schon entgleist? Wie viele Flüge mussten wegen Personalmangels schon gestrichen werden? Wie viele Simulator-Übungen mussten wohl kurzfristig abgesagt werden, weil die Piloten auf der Strecke gebraucht wurden?

Ist es nach der erfolgten Diskussion also erlaubt, sich auf die eigenen Interessen zu beschränken, also egoistisch und nach freiem Willen den Einsatz anzunehmen oder abzulehnen? Die Antwort ist ein entschiedenes Nein!

Auch wenn wir nicht wissen, wer die Konsequenzen - seien sie nun positiv oder negativ - für unseren Ent-

scheid zu tragen hat, entbindet uns dieser Umstand nicht von den Grundsätzen des moralischen Handelns.

Moral in den eigenen Reihen

Moral beschreibt, was Menschen faktisch für richtig halten. Moralische Vorstellungen werden vielfach in Gesetzen niedergeschrieben, um das unmoralische Verhalten der Menschen daran zu messen und sie bei einem Verstoss dagegen zur Verantwortung zu ziehen. Das Tötungsverbot ist ein klassisches Beispiel dafür, oder auch die Ordnungsbussenverordnung (OBV) bei Übertretungen von Strassenverkehrsvorschriften. Legales Handeln gilt demzufolge als moralisch.

Moralisches Verhalten kann aber auch von anderen Handlungsregelungen bestimmt werden. Diese Regelungen können von einer Gesellschaft aufgestellt sein, durch eine Kultur geprägt, oder in Vereinen oder Verbänden gelebt werden. Das kann so weit gehen, dass selbst Gesetze einer moralischen Beurteilung unterzogen werden. Der Bruch eines unmoralischen Gesetzes aufgrund einer entgegenstehenden moralischen

Pflicht gilt demnach nicht als unmoralisch. Als Beispiel kann hier die Diskussion um die Sterbehilfe dienen, die in verschiedenen Ländern und Gemeinschaften vom moralischen Standpunkt her ganz unterschiedlich beurteilt wird.

Nach welchen moralischen Gesichtspunkten soll nun die Frage der Crew Dispo beantwortet werden? Eigentlich müssten die Vorgaben des Gesamtarbeitsvertrags genü-

gen, um hier Klarheit zu schaffen. Allerdings zeigt sich, dass die SWISS und der Verband einzelne Artikel ganz unterschiedlich beurteilen und handhaben wollen. Als Lösung könnte sich, ähnlich der oben genannten OBV, eine Verordnung anbieten, die klar regelt, welche Einsatzumstellungen dem Crew-Member aus höheren Gründen zugemutet werden können und welche Änderungen eine Strafzahlung der Firma zur Folge haben müssen. Es ist dabei klar, dass das Geld nicht an diejenigen ausbezahlt wird, die sich freiwillig für eine Umstellung melden, sondern dass die Unbill derjenigen «kompensiert» werden muss, die unfreiwillig betroffen sind. Die letzten Monate haben gezeigt, dass eine solche «Bussenliste» dringend nötig ist, denn der Goodwill der Arbeitnehmer ist über Gebühr strapaziert worden.

Wir sind also darauf angewiesen, in einer Verbandsgemeinschaft aufgehoben zu sein, die eine klare Vorstellung davon hat, wie der Rahmen des moralischen Handelns definiert ist. Um diese Werte aufrechtzuerhalten, benötigen wir eine starke Führung, die Geschlossenheit im Verband und die Entschlossenheit jedes einzelnen Mitglieds. Dann ist es auch einfach, die Anfrage der Crew Dispo zu beantworten. ●

Eigennutz und Kooperation

Zahlreich sind die Situationen, in denen die Mitglieder einer Gruppe durch Kooperation besser fahren würden als durch eigennütziges Verhalten. Trotzdem schlagen solche Kooperationsversuche immer wieder fehl. Warum das so ist und was man dagegen tun kann, darüber machen sich auch Fachleute schon lange Gedanken.

Text: Roland Zaugg

Der Mensch ist kein selbstloser Engel, sondern egoistisch veranlagt. Trotzdem kommt Kooperation auch zwischen Leuten vor, die sich nicht kennen. Und im Grunde genommen basiert unsere gesamte Zivilisation auf der Zusammenarbeit von eigennützigen Individuen. Diese etwas widersprüchlichen Beobachtungen stehen am Anfang des Buchs «The Evolution of Cooperation», das der amerikanische Politikwissenschaftler Robert Axelrod bereits im Jahr 1984 publiziert hat.

Die Frage, unter welchen Bedingungen in einer Welt von Egoisten ohne Zwang durch eine zentrale Autorität Kooperation entstehen kann, ist allerdings noch viel älter. Die berühmteste Antwort darauf hat laut Axelrod der bekannte englische Philosoph und Staatstheoretiker Thomas Hobbes schon vor über 350 Jahren gegeben. Sie war pessimistisch. Denn Hobbes behauptete, dass das menschliche Leben ohne eine starke Regierung «einsam, armselig, scheusslich, tierisch und kurz» sei, weil die Menschen im Naturzustand ohne Gesetz und Staat einen «Krieg aller gegen alle» führen würden. Kooperation ohne Zwang durch eine zentrale Autorität war demnach für Hobbes ein Ding der Unmöglichkeit.

Bonnie und Clyde kooperieren nicht

Axelrod selbst ist optimistischer. Ausgangspunkt seiner Argumentation ist das sogenannte Gefangenendilemma, ein zentrales Element der Spieltheorie, das er mit Hilfe eines Spiels illustriert. Die zwei Mitspieler haben die Möglichkeit, den Gegner entweder zu «verraten» oder aber mit ihm zu «kooperieren», ohne sich jedoch mit ihm absprechen zu können. Dementsprechend gibt es vier verschiedene Möglichkeiten des Spielausgangs. Je nach Resultat erhalten die beiden Spieler einen vorgegebenen Geldbetrag (siehe Tabelle unten).

Eine Analyse der vier Spieldausgänge zeigt, dass der Verrat für beide Spieler zu einer grösseren Belohnung führt als die Kooperation – ganz gleich, wie sich der andere Spieler entscheidet. Dass sich der Verrat für den Spieler A («Bonnie») lohnt, zeigt Grafik 1, in der die Geldbeträge aufgelistet sind, die sie erhält, wenn Spieler B («Clyde») kooperiert respektive zum Verräter wird. Nimmt nämlich Bonnie an, dass Clyde mit

ihr kooperieren wird (obere Zeile), lohnt sich für sie der Verrat; statt nur drei Dollar erhält sie nämlich in diesem Fall fünf Dollar. Nimmt Bonnie dagegen an, dass sie von Clyde verraten wird (untere Zeile), dann lohnt sich für sie wiederum der Verrat, denn ein Dollar ist besser als gar nichts. Verrat ist folglich eine sogenannte dominante Strategie für Bonnie. Analoge Überlegungen gelten umgekehrt auch für Clyde (siehe Grafik 2), und darum ist auch für diesen der Verrat eine dominante Strategie. Da das Gefangenenspiel nur einmal gespielt wird, ist die Wahrscheinlichkeit deshalb sehr gross, dass sich beide egoistisch verhalten – und dafür je einen Dollar erhalten.

Nun sieht man freilich auch, dass beide je drei Dollar erhielten, wenn sie sich nicht egoistisch verhielten, sondern miteinander kooperieren würden! Aber erstens ist eine Absprache zwischen den beiden Spielern gemäss Spielanlage nicht erlaubt, und zweitens wären auch nach einer Vereinbarung weder Bonnie noch Clyde sicher, ob sich der andere tatsächlich an die Abmachung hält. Denn es winkt nach wie vor eine Belohnung von fünf Dollar für denjenigen, dem es gelingt, den anderen zur Kooperation zu verführen, diesen aber im letzten Moment selbst übers Ohr hauen kann.

		«Bonnie»	
		Kooperation	Verrat
«Clyde»	Kooperation	3 \$ für Bonnie	5 \$ für Bonnie
	Verrat	0 \$ für Bonnie	1 \$ für Bonnie

Grafik 1: Der Verrat lohnt sich für Bonnie, unabhängig davon, wie sich Clyde entscheidet.

		«Bonnie»	
		Kooperation	Verrat
«Clyde»	Kooperation	3 \$ für Clyde	0 \$ für Clyde
	Verrat	5 \$ für Clyde	1 \$ für Clyde

Grafik 2: Der Verrat lohnt sich auch für Clyde, unabhängig davon, wie sich Bonnie entscheidet.

Spielausgang

Beide Spieler verraten den Kollegen
 Beide Spieler kooperieren
 Spieler A ist ein Verräter, Spieler B kooperiert
 Spieler A kooperiert, Spieler B ist ein Verräter

Belohnung

Beide Spieler erhalten einen Dollar
 Beide Spieler erhalten drei Dollar
 Spieler A erhält fünf Dollar, Spieler B nichts
 Spieler A erhält nichts, Spieler B fünf Dollar

Die Höhe der Belohnungen hat einen entscheidenden Einfluss auf den Spielausgang.

Auch OPEC-Mitglieder schummeln

Das Gefangenendilemma ist nicht nur eine akademische Spielerei ohne Bezug zur Wirklichkeit. Immer wieder wurzeln sehr reale Probleme in einem solchen Dilemma. Axelrod erwähnt den Fall zweier Länder, die gegenseitig protektionistische Handelsbarrieren errichten, obwohl der Freihandel für beide entschieden besser wäre. Und im klassischen Buch «Spieltheorie für Einsteiger» der beiden amerikanischen Ökonomen A.V.Dixit und B.J.Nalebuff befinden sich die Mitglieder der Organisation erdölexportierender Länder (OPEC) in einem Gefangenendilemma.

Jedes OPEC-Land hat nämlich einen starken Anreiz, seine eigene Ölfördermenge auf Kosten der anderen zu erhöhen. Auch nach einer Absprache über die maximal zu fördernde Ölmenge ist darum die Gefahr sehr gross, dass die Kartellmitglieder heimlich mehr fördern als vereinbart. Auf diese Weise gelangt insgesamt zu viel Öl auf den Markt, was einen starken Preiszerfall in Gang setzen kann, der die Verdienstmöglichkeiten aller OPEC-Mitglieder schmälert.

Man muss allerdings nicht so weit gehen, um auf Gefangenendilemmas zu stossen. Als solches könnte man nämlich - je nach politischem Standpunkt - auch den kantonalen Steuerwettbewerb in der Schweiz interpretieren. Denn wenn alle Kantone ihre Steuern senken, um reiche Steuerzahler anzulocken, wird der Steuerkuchen insgesamt kleiner. Das Problem, das laut Dixit&Nalebuff jedem Gefangenendilemma zugrunde liege, sei die Tatsache, dass alle Spieler einen überaus starken Anreiz hätten, zu schummeln, obwohl sie mit Kooperation eigentlich besser fahren würden. Soll es trotzdem zur Kooperation kommen, müsse man sich deshalb fragen, wie das Schummeln entdeckt werden könne und mit welcher Strafandrohung es sich abschrecken liesse. Gemäss Dixit&Nalebuff ist indes bereits das Aufdecken einer Schummelei gar nicht so einfach, vor allem dann, wenn es mehr als zwei Mitspieler gibt; und die Androhung von Strafe nützt wenig bis nichts, wenn das «Gefangenenspiel» nur einmal gespielt wird.

Glücklicherweise sei es jedoch in der Realität oft so, dass das Spiel nicht nur über eine, sondern über eine unbestimmte Anzahl von Runden führe und die potenziellen Schummler deshalb nie wüssten, ob sie sich nochmals begegnen würden. So «spielen» zum Beispiel auch die OPEC-Länder ihr Ölförderspiel jeden Tag und haben damit die Möglichkeit, die Schummelei eines Landes in der nächsten «Spielrunde» zu bestrafen. Öffnet das die Tür zur Kooperation?

In seinem Buch geht Axelrod genau dieser Frage nach und untersucht, was passiert, wenn das Gefan-

«Eine Mehrheit der Versuchspersonen ist <bedingt kooperativ>. Solche Personen sind zur Kooperation bereit, falls sich die anderen ebenfalls als kooperationswillig erweisen.»

«Trittbrettfahrer sind Leute, die von der Kooperation anderer profitieren, selbst aber nichts dazu beitragen wollen.»

genenspiel nicht nur einmal, sondern in einer langen Serie von Spielen immer wieder gespielt wird. Speziell interessiert es ihn, ob dann eine andere Spielstrategie besser ist als der wechselseitige Ver-

rat. Zu diesem Zweck hat er sein Gefangenenspiel auf den Computer übertragen und diverse Spieltheoretiker gebeten, ihm Programme zur Verfügung zu stellen, die nicht in einer einzigen Spielrunde, sondern in einer ganzen Serie von Gefangenenspielen möglichst gut abschneiden sollten. Jedes der eingesandten Computerprogramme liess er dann gegen jedes andere zu einer solchen Spielserie antreten.

Schliesslich untersuchte Axelrod, welche Spielstrategie in diesem Turnier aller gegen alle am besten abschnitt.

Wie du mir, so ich dir

Zu seinem Erstaunen zeigte sich, dass die einfachste der eingesandten Strategien auch die beste war, nämlich «Tit for Tat» oder «Wie du mir, so ich dir». Tit for Tat beginnt in der ersten Spielrunde immer mit Kooperation, und bei allen folgenden Spielrunden der Serie reagiert diese «Auge-um-Auge»-Strategie ganz einfach mit dem gleichen Zug, den der Gegner unmittelbar vorher gemacht hat: Wenn das andere Programm kooperiert, dann kooperiert auch Tit for Tat; greift der Gegner jedoch zum Verrat, dann bestraft ihn Tit for Tat in der nächsten Spielrunde ebenfalls mit Verrat. Reagiert der Gegner darauf wieder mit Kooperation, kooperiert auch Tit for Tat sofort wieder, und so weiter und so fort. Obwohl Tit for Tat auf Verrat mit Verrat reagiert, ist es also eine grundsätzlich kooperative Strategie.

Dieses erste Computerturnier war für Axelrod nur ein Sprungbrett für eine Vielzahl weiterer Turniere, in die die Erkenntnisse aus den früheren Wettbewerben jeweils einflossen. Regelmässig gehörte das kooperative Tit for Tat zu den besten Strategien, obwohl

immer mehr Programme speziell dafür geschrieben wurden, das erfolgreiche Tit for Tat am Turniersieg zu hindern. Eine genaue Beschreibung der Übungsanlage und der Schlüsse, die Axelrod aus seinen vielfältigen Untersuchungen zog, würde an dieser Stelle zu weit führen. Er meint aber entdeckt zu haben, dass

es eine Gruppe von Strategien gibt, zu der auch Tit for Tat gehört, die auch in einem anfänglich weitgehend unsolidarischen Umfeld von Strategien Fuss fassen und diese unkooperativen Strategien nach und nach verdrängen würden. Und sobald sich eine solche «nette» Strategie, die den Gegner nie als Erste verrät, einmal etabliert habe, ist sie nach Ansicht von Axelrod auch ziemlich immun gegen neuerliche Angriffe von einzelnen unsolidarischen Strategien.

Allen diesen Strategien, die sich in einem stark an die Evolution erinnernden Prozess als «lebenstüchtig» erwiesen haben, ist gemäss Axelrod gemein, dass sie sich von folgenden vier Regeln leiten lassen:

- Sie verraten den Gegner nie als Erste und kooperieren solange, wie auch der Gegner kooperiert (sie sind «nett»);
- sie bestrafen einen Verrat des Gegners mit Verrat («provozierbar»);
- sie sind nicht länger nachtragend, nachdem sie auf einen Verrat reagiert haben («nachsichtig»);
- ihr Verhalten ist relativ einfach durchschaubar («klar»).

Indem er seine Erkenntnisse anschliessend auf menschliche Gemeinschaften übertrug, glaubte Axelrod gezeigt zu haben, dass Thomas Hobbes irrte und sich Kooperation auch ohne zentrale Autorität in einer Gruppe von Leuten einstellen kann, die anfänglich unsolidarisch ihre eigenen Interessen verfolgen.

Als Illustration dafür verwendet Axelrod das sogenannte «Leben-und-leben-lassen»-System, das sich während des Ersten Weltkriegs an einigen Stellen der Westfront etabliert hatte. In diesem System haben die verfeindeten Truppen, die sich in den Schützengräben während Monaten gegenüberlagen, immer wieder miteinander kooperiert und zum Beispiel absichtlich am Gegner vorbeigeschossen oder die Kampfhandlungen auf bestimmte Tageszeiten beschränkt.

Dixit & Nalebuff stimmen mit Axelrod überein, dass eine gute Strategie für das wiederholte Gefangenenspiel durch die vier Merkmale «nett», «provozierbar», «nachsichtig» und «klar» charakterisiert wird. Trotzdem glauben sie, dass Tit for Tat einen Mangel aufweist. Sie schlagen deshalb in ihrem Buch eine Verbesserung des simplen Tit for Tat vor. Diese wollen wir allerdings nicht weiter beschreiben. Denn es gibt Fachleute, die hinter die Art und Weise, wie Axelrod seine Erkenntnisse aus der IT-Welt auf das Kooperationsverhalten von Menschen überträgt, ein Fragezeichen setzen.

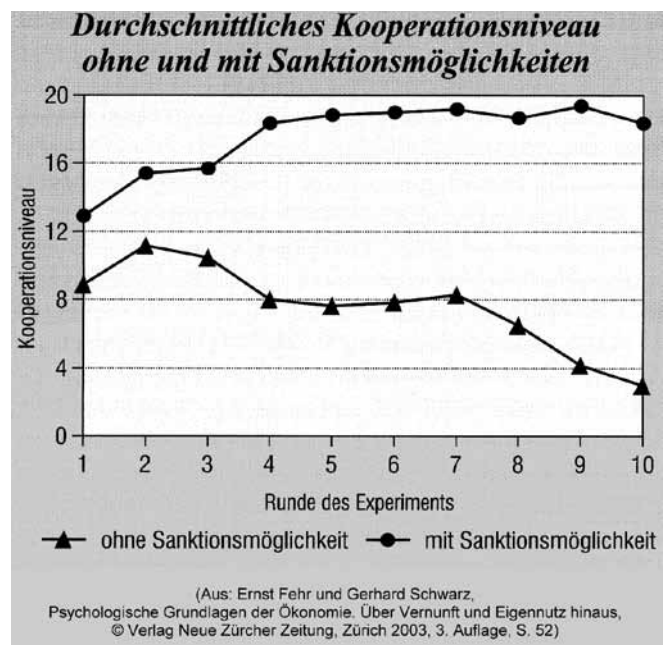
Strafe muss sein

Einen für uns interessanteren Ansatz verfolgen die beiden österreichischen Ökonomen Ernst Fehr und Simon Gächter. Experimentell untersuchen sie, wie sich das sogenannte Trittbrettfahren auf das Kooperationsniveau in einer Gruppe von Leuten auswirkt. Trittbrettfahrer sind Leute, die von der Kooperation anderer profitieren, selbst aber nichts dazu beitragen wollen. Durch dieses Verhalten wird der Gesamtnutzen aus der Zusammenarbeit zwar geringer, aber wenn die meisten anderen Gruppenmitglieder kooperieren, lohnt sich das egoistische Verhalten für die paar Trittbrettfahrer trotzdem. Beschrieben wird das Experiment in dem Buch «Psychologische Grundlagen der Ökonomie» aus dem Verlag Neue Zürcher Zeitung in einem Aufsatz von Simon Gächter mit dem Titel «Erzwungene Kooperation».

In dem Experiment führt eine Gruppe von Leuten ein Spiel zehnmal hintereinander durch, das von seiner Anlage her zum Trittbrettfahren verleitet. In einer ersten Zehnerserie des Spiels haben die Spielteilnehmer jeweils die Möglichkeit, die Spieler zu bestrafen, die sich als Trittbrettfahrer erwiesen haben. In einer zweiten Zehnerserie gibt es diese Sanktionierungsmöglichkeit dagegen nicht.

Grafik 3 zeigt das Resultat: Wenn die Spielteilnehmer die Möglichkeit haben, die Trittbrettfahrer bestrafen zu können, dann stellt sich im Laufe der Spielserie ein immer höheres und am Schluss sogar fast vollständiges Kooperationsniveau unter den Mitgliedern der Gruppe ein (obere Kurve). Können die Trittbrettfahrer dagegen nicht bestraft werden, dann nimmt die Zahl der Spieler laufend zu, die angesichts des ungesühten Trittbrettfahrens anderer schliesslich ebenfalls zu Trittbrettfahrern werden. (Warum das Kooperationsniveau schon in der ersten Runde der beiden Spielserien unterschiedlich ist, wird in dem Buch nicht gesagt.)

Gächter erklärt dieses Resultat mit der Tatsache, dass eine Mehrheit der Versuchspersonen «bedingt kooperativ» sei. Solche Personen seien sehr wohl zur Kooperation bereit, falls sich die anderen ebenfalls als kooperationswillig erwiesen. Wenn aber das Trittbrettfahren überhand nehme, dann würden auch die anfänglich kooperativen Individuen ihre Beiträge zum Gemeinwohl reduzieren, denn schliesslich wolle niemand «der Dumme» sein.



Grafik 3: Die Möglichkeit zur Bestrafung führt zu einem wesentlich höheren Kooperationsniveau.

Nun mag die Erkenntnis, dass niemand der Dumme sein will, noch nicht allzu überraschend sein. Bemerkenswert ist indes die Tatsache, dass es sich die bedingt kooperativen Versuchspersonen in dem Experiment von Fehr & Gächter sogar etwas kosten liessen, die Trittbrettfahrer zu bestrafen. Offenbar haben viele Menschen eine derart grosse Aversion gegen Ausnutzung, dass sie auch eigene Nachteile in Kauf nehmen, nur um es den Ausbeutern heimzahlen zu können. Sie reagieren deshalb ziemlich verärgert, wenn sie glauben, andere würden sich nicht fair verhalten. •

Der Spielraum ist eng

Auf die weltweite Nachfrageschwäche hat die SWISS unter anderem mit einer Reduktion der Flugfrequenzen reagiert. Welche finanziellen Auswirkungen hat eine solche Massnahme? Antworten auf diese und ähnliche Fragen gibt die folgende «Einführung» in die betriebswirtschaftliche Mechanik einer Airline. Wertvolle Hilfe erhielt der Autor dabei vom zukünftigen CEO der SWISS, Harry Hohmeister.

Text: Roland Zaugg

Im Februar, kurz vor der Bekanntgabe der sehr guten Zahlen für das Jahr 2008, ging der SWISS-CEO Christoph Franz in einem an die Mitarbeiter gerichteten Mail mit folgendem Zahlenbeispiel auf die Finanz- und Wirtschaftskrise ein: «Wenn wir pro Flug fünf Passagiere weniger an Bord hätten, dazu unsere Erträge um drei Franken pro Ticket zurückgingen und die Treibstoffkosten auch nur um zwei Prozent stiegen, würde die SWISS bereits Verluste schreiben.»

Diese Aussage ist nicht gerade verheissungsvoll. Es ist aber sehr lehrreich, die betriebswirtschaftlichen Zusammenhänge, die ihr zugrunde liegen, etwas genauer zu untersuchen und sich zum Beispiel folgende Frage zu stellen: Weshalb haben bereits so klein erscheinende Veränderungen einen derart grossen Einfluss auf den Gewinn eines typischen Netzwerk-Carriers wie die SWISS? Antwort bekam der Schreibende von Harry Hohmeister, dem Chief Network & Distribution Officer, in einem ausführlichen Gespräch.

Milliarden von Sitzplatzkilometern

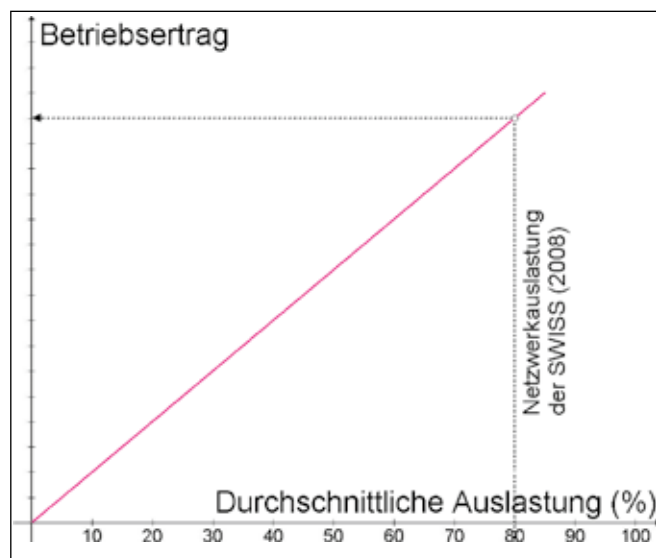
Eine Airline ist wie eine Fabrik. Das wichtigste Produkt, das sie «herstellt» und verkauft, sind Sitzplatzkilometer. Das sind die bekannten Available Seat Kilometers (ASK). Dazu kommen in der Regel noch weitere Erzeugnisse, die ebenfalls namhafte Beiträge zum Ergebnis eines typischen Netzwerk-Carriers wie die SWISS leisten können, zum Beispiel die sogenannten Tonnenkilometer für die Fracht. Um unser Airline-Modell einfach zu halten, wollen wir uns im Folgenden allerdings auf die Sitzplatzkilometer konzentrieren.

Insgesamt hat die SWISS im letzten Jahr 35 Milliarden Sitzplatzkilometer produziert und davon 28,1 Milliarden oder 80,3 Prozent verkauft. Diese beiden Zahlen sind die sogenannten Revenue Passenger Kilometers (RPK) und der durchschnittliche Sitzladefaktor (SLF) beziehungsweise die Netzwerkauslastung. Mit dieser Auslastung hat unsere Fabrik einen Bruttoumsatz von 5 267 Millionen Franken erzielt.

Die Herstellung von 35 Milliarden und der Verkauf von 28,1 Milliarden Sitzplatzkilometern sind mit Kosten verbunden. So betrug der Betriebsaufwand der SWISS im letzten Jahr 4 760 Millionen Franken. Diese Zahl ist nichts anderes als die Differenz aus dem Bruttoumsatz und dem Betriebsgewinn (EBIT, Earnings Before Interest and Taxes) von 507 Millionen Franken, den die SWISS im März der Öffentlichkeit präsentiert hat. Der Betriebsgewinn eines Unternehmens darf nicht mit seinem Reingewinn verwechselt werden. Zwischen diese beiden Grössen zwängen sich noch die Zinszahlungen für das Fremdkapital und die Unternehmenssteuern. Der EBIT ist jedoch ein guter

Indikator dafür, wie erfolgreich das Unternehmen im eigentlichen Sinn «gewirtschaftet» hat.

In einer allerersten Näherung kann man annehmen, dass der Betriebsertrag einer Fluggesellschaft und ihre RPK beziehungsweise ihre Netzwerkauslastung wie in Grafik 1 miteinander verbunden sind: Nimmt die durchschnittliche Sitzauslastung um ein Prozent zu, dann nimmt auch der Umsatz um ein Prozent zu. Diese Annahme, wonach der Durchschnittsertrag pro Passagier konstant sein soll, entspricht vor allem bei hohen Auslastungen nicht der Realität. Wir wollen aber vorerst daran festhalten und erst am Schluss dieses Beitrags die entsprechenden Modifikationen anbringen. In Grafik 1 ebenfalls eingezeichnet ist die Netzwerkauslastung der SWISS im Jahr 2008, nämlich gut 80 Prozent.



Grafik 1: Je höher die Auslastung, desto grösser ist der Betriebsertrag.

Hoher Fixkostenanteil

Auch für den Betriebsaufwand soll näherungsweise ein linearer Zusammenhang mit der Netzwerkauslastung angenommen werden. Diese vereinfachende Annahme stimmt abermals nur grob mit der Realität überein. Für unsere Zwecke reicht sie aber aus. Anders als beim Ertrag ist es allerdings nicht so, dass sich der Aufwand ebenfalls um ein Prozent erhöht, wenn die Sitzauslastung um ein Prozent zunimmt. Denn bevor das erste Flugzeug überhaupt gestartet ist und ASK respektive RPK produzieren kann, fallen bereits beträchtliche Aufwendungen an, zum Beispiel für die Löhne der fest angestellten Mitarbeiter, die Bereitstellung einer Maintenance-Organisation, die Versicherungen, die Gebühren für die Reservationssysteme,

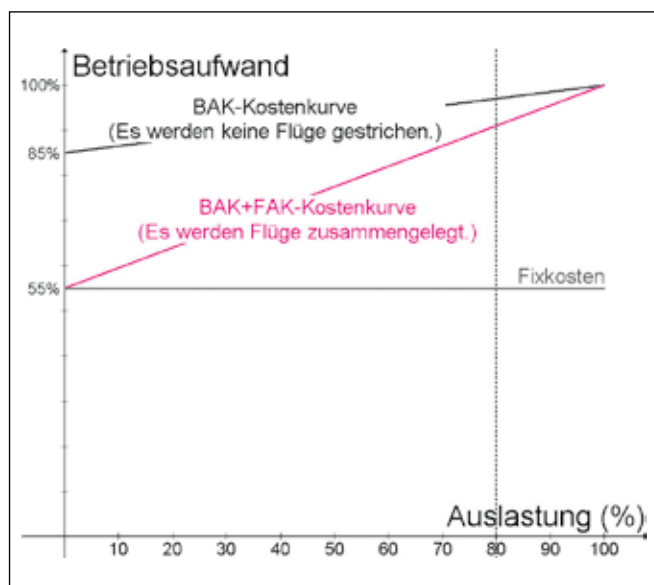
die Abschreibung der Flugzeuge und so weiter. Diese Kosten werden als fix bezeichnet, da sie zum Beispiel auch dann anfielen, wenn die Airline ihre Flugzeuge vorübergehend grounden müsste.

Sobald die Fluggesellschaft ihr Streckennetz in Betrieb genommen hat, kommen zu den Fixkosten diverse variable Kosten dazu. Ein Stück dieser variablen Kosten fiele sogar dann an, wenn die Flugzeuge leer herumfliegen würden. Dazu gehören zum Beispiel ein Teil des Treibstoffs, die Spesen und Übernachtungskosten für die Besatzungen, die Unterhaltskosten für die Flugzeuge und alle flugzeugabhängigen Gebühren. Diese variablen Kosten werden üblicherweise als flugabhängige Kosten (FAK) bezeichnet, weil sie nicht von der Zahl der Passagiere, sondern allein von der Zahl der Flüge abhängig sind.

Nun fliegt keine Airline mit leeren Flugzeugen herum. Es kommen zu den FAK deshalb auch noch die sogenannten beförderungsabhängigen Kosten (BAK) dazu. Das ist jener variable Kostenanteil, der allein durch die Beförderung von Passagieren verursacht wird. Zu den BAK gehören in erster Linie der Bordservice und das Catering sowie alle passagierabhängigen Gebühren; auch ein Teil des Kerosins gehört dazu, da ein mit Passagieren besetztes Flugzeug mehr Treibstoff verbraucht als ein leeres.

Wenn Flüge zusammengelegt werden

Interessant ist nun das Verhalten dieser drei Kostenanteile bei einer typischen Fluggesellschaft wie der SWISS. Es wird in Grafik 2 schematisch dargestellt. Geht die Zahl der Passagiere und damit auch die Auslastung der Flugzeuge zurück, ohne dass Flüge annulliert oder zusammengelegt werden, reduziert sich der Betriebsaufwand lediglich um die BAK, das heisst entlang der obersten Kostenkurve. In diesem Fall gehen also die Kosten einer typischen Airline um höchstens 15 auf 85 Prozent des maximalen Betriebsaufwands zurück, wenn die Passagiere schliesslich ganz ausbleiben sollten. Etwas weniger extrem ausgedrückt: Nimmt die durchschnittliche Auslastung um einen Prozentpunkt ab, geht der Betriebsaufwand lediglich um etwa 0,15 Prozentpunkte zurück.



Grafik 2: Wenn Flüge zusammengelegt werden, ist das Sparpotenzial markant grösser.

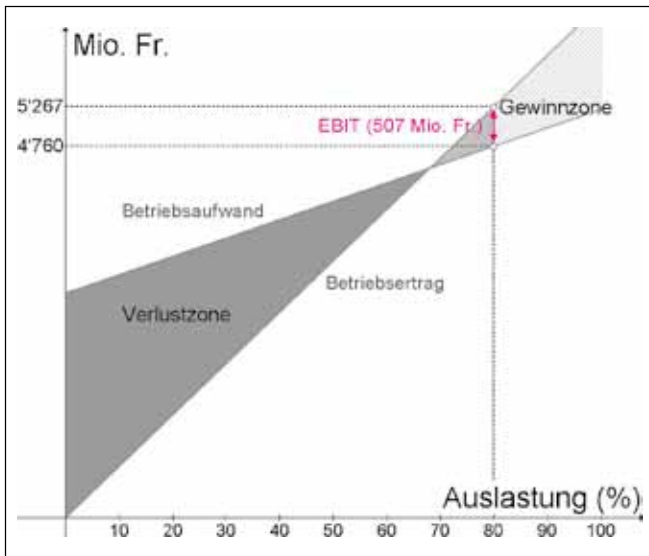
Reagiert die typische Airline dagegen auf einen Auslastungsrückgang mit dem Streichen und Zusammenlegen von Flügen, dann ist das Sparpotenzial grösser und durch die «BAK+FAK-Kostenkurve» in Grafik 2 gegeben. Aber auch entlang dieser Kurve geht der Betriebsaufwand im Extremfall, wenn alle Flüge eingestellt würden, nicht auf null zurück, sondern lediglich auf das Niveau der Fixkosten. Dieses liegt bei rund 55 Prozent – ja nach Höhe des Kerosinpreises. Das maximale Sparpotenzial entlang dieser Kurve ist somit rund 45 Prozent. Erst wenn die Fluggesellschaft zu noch drastischeren Massnahmen zu greifen beginnt, sind auch die «Fixkosten» nicht mehr alle fix. Das ist zum Beispiel dann der Fall, wenn Personal entlassen würde. Diesen Fall wollen wir aber nicht weiterverfolgen.

Um ein Gefühl für die Grössenordnung dieser Kosten und der Einsparpotenziale zu erhalten, können wir ein paar überschlagsmässige Berechnungen mit Kennziffern anstellen, die die SWISS auch heute noch, als Tochter der Lufthansa, bekannt gibt. Allerdings liefern diese Rechnungen nur ungefähre Durchschnittswerte. Darum müssen die folgenden Zahlen mit der nötigen Vorsicht genossen werden.

So viel kostet ein Flug im Durchschnitt

Laut Statistik hat die SWISS im letzten Jahr 134 400 Flüge durchgeführt, die im Mittel gut 80 Prozent ausgelastet waren. Dabei umfasst ein Flug sämtliche Flugabschnitte, die unter einer einheitlichen Flugnummer durchgeführt werden. Insgesamt betrug der Betriebsaufwand der SWISS für diese Flüge wie bereits erwähnt 4 760 Millionen Franken. Pro Flug sind damit im letzten Jahr im Durchschnitt rund 35 400 Franken Betriebsaufwand angefallen. Dieser Betrag kam mit einer Netzwerkauslastung von rund 80 Prozent zustande. Das heisst: bei 100-prozentiger Auslastung beliefe sich der Betriebsaufwand auf rund 36 500 Franken pro Flug. Gemäss oberster Kurve von Grafik 2 würde sich der Betriebsaufwand bei gleichem Streckennetz, aber leeren Flugzeugen auf etwa 31 000 Franken pro Flug reduzieren. Das sind die eingezeichneten und bereits erwähnten 85 Prozent des durchschnittlichen Betriebsaufwands eines voll ausgelasteten Flugs. Daraus folgt: Nimmt die Auslastung um einen Prozentpunkt ab, reduzieren sich die BAK im Mittel gerade einmal um bescheidene 50 Franken pro Flug.

Lässt die SWISS deshalb bei rückläufiger Passagierauslastung ihre Flugzeuge nicht einfach, wie eben angenommen, mit immer weniger Passagieren herumfliegen, sondern beginnt sie zu reagieren, indem sie gezielt einzelne Flüge streicht oder zusammenlegt, dann kann sie nicht nur die BAK, sondern auch die FAK einsparen. Das sind pro gestrichenen Flug circa 45 Prozent des Betriebsaufwands für ein volles Flugzeug (siehe Grafik 2: BAK+FAK-Kostenkurve). Es verblieben dann allerdings immer noch rund 20 000 Franken Aufwand als Fixkosten, die im Durchschnitt an jedem Flug «hängenbleiben», auch wenn dieser gar nicht durchgeführt wird. Mit anderen Worten: Legt die SWISS Flüge zusammen, dürfte sie im Mittel pro gestrichenen Flug etwa 10 000 bis 15 000 Franken einsparen können – bei Langstreckenflügen vermutlich wesentlich mehr, bei Kurzstreckenflügen weniger.



Grafik 3: Der EBIT entspricht der Differenz aus Betriebs-ertrag und Betriebsaufwand.

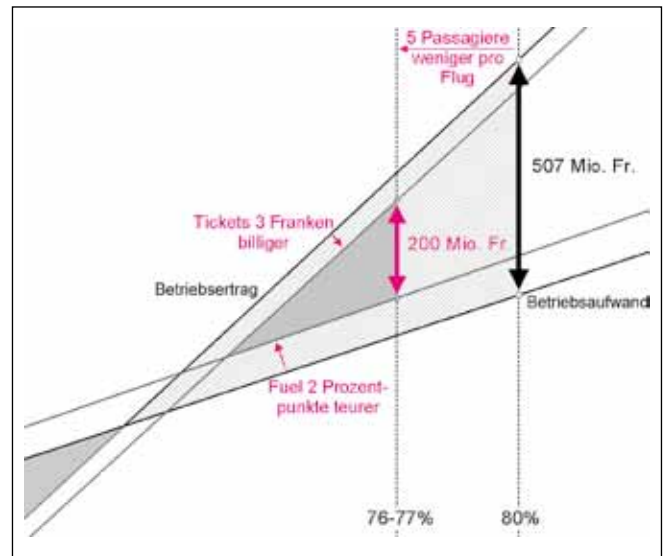
Nehmen wir nun nach diesen Betrachtungen zu Grafik 2 für unsere weiteren Überlegungen an, dass die SWISS ihr Streckennetz tatsächlich flexibel an die Nachfrage anpasst und gegebenenfalls einzelne Flüge ausfallen lässt oder zusammenlegt, sobald die Sitzauslastung zurückgeht. Wir unterstellen also im Folgenden für den Betriebsaufwand der SWISS einen Verlauf, der der «BAK+FAK-Kostenkurven» entspricht. Dann kann man das bisher Gesagte zusammenfassen und Ertrag und Aufwand als Funktion der Netzwerkauslastung ungefähr wie in Grafik 3 darstellen, in die auch der EBIT der SWISS des letzten Jahrs eingezeichnet wurde.

Langer Aufstieg in die Gewinnzone

Die Grafik zeigt, dass es wegen des hohen Fixkostenanteils von rund 55 Prozent eine erstaunlich hohe Streckenauslastung braucht, um aus der Verlust- in die Gewinnzone zu gelangen. In Grafik 3 liegt die Sitzauslastung für den sogenannten Breakeven bei etwa 68 Prozent. Das ist durchaus typisch für unsere Branche. Die Grafik ist jedoch wie alle anderen Grafiken in diesem Bericht zu schematisiert, um daraus genaue Werte für die SWISS ablesen zu können.

Trotzdem sieht man in Grafik 3 sehr schön, dass bei abnehmender Netzwerkauslastung der Ertrag einer Fluggesellschaft wie der SWISS wesentlich schneller zurückgeht als der Aufwand, nämlich etwa um den Faktor 3. Allerdings gilt das auch im umgekehrten Fall: Wenn das Geschäft brummt und die Auslastung zunimmt, steigt der Ertrag wesentlich schneller als die Kosten.

Was heisst es nun konkret, wenn die SWISS auf jedem ihrer Flüge fünf Passagiere weniger transportieren würde, wie das Christoph Franz in seinem Zahlenbeispiel angenommen hat? Dann geht die Netzwerkauslastung zurück – und zwar laut Hohmeister um gut drei Prozentpunkte. Das bedeutet, dass sich in Grafik 3 die gestrichelte Vertikale für die Auslastung der SWISS von 80 Prozent um gut drei Prozentpunkte nach links auf etwa 76 bis 77 Prozent verschiebt. Bereits von blossen Auge erkennt man, dass dadurch die rechte Seite des «Gewinndreiecks», die den EBIT der SWISS darstellt, bedrohlich kürzer wird.



Grafik 4: Das Gewinndreieck und der EBIT kommen von allen Seiten unter Druck.

Wenn ausserdem der Ticketpreis im Durchschnitt um drei Franken zurückgeht, neigt sich die Gerade für den Betriebsertrag in Grafik 3 im Uhrzeigersinn ein wenig nach unten. Diese Drehung scheint vernachlässigbar. Da das Gewinndreieck einer Airline aber ziemlich weit vom Nullpunkt entfernt ist, ist ihr Einfluss dennoch spürbar. Und wenn sich der Preis für den Fuel um zwei Prozentpunkte erhöht, dann dreht sich die Gerade für den Betriebsaufwand in Grafik 3 im Gegenuhrzeigersinn nach oben. Wieder scheint man diese Drehung im ersten Moment ignorieren zu können. Aus dem gleichen Grund wie bei den Ticketpreisen sind die Auswirkungen trotzdem beträchtlich.

Addieren sich die drei von Franz erwähnten Einflüsse, kommt das ursprüngliche Gewinndreieck von allen Seiten gleichzeitig unter Druck. Entsprechend reduziert sich auch der EBIT der SWISS markant, nämlich von 507 auf rund 200 Millionen Franken, wie Grafik 4 genauer zeigt. Diese Grafik stellt das ursprüngliche Gewinndreieck aus Grafik 3 und das neue, kleinere Gewinndreieck sowie die Drehungen der Geraden für den Betriebsertrag und den Betriebsaufwand vergrössert dar.

Noch kein Wachstum finanziert und keine Lounges gebaut

Im Gespräch räumt Hohmeister ein, dass der Betriebsgewinn der SWISS aus dem Jahr 2008 tatsächlich nicht vollständig verschwinden würde, wenn sich Auslastung, Ticketertrag und Fuelpreis wie angenommen entwickeln würden. Er bestätigt sogar die Grössenordnung von 200 Millionen Franken für den EBIT, den die SWISS in diesem Fall immer noch erwirtschaften würde. Hohmeister weist jedoch darauf hin, dass ein solcher EBIT für unser Unternehmen auf Dauer nicht ausreichen würde, um reinvestitionsfähig zu bleiben. Was er damit meint, erläutert er mit folgendem Zahlenbeispiel.

Die SWISS betreibt 25 Langstreckenflugzeuge, 32 Flugzeuge vom Typ Airbus 320 sowie 20 Regionalflugzeuge (Stand: März 2009). Nimmt man an, dass diese Flugzeuge rund 15 bis 20 Jahre fliegen, dann müssen im Durchschnitt jedes Jahr ein bis eineinhalb

Langstreckenflugzeuge, eineinhalb bis zwei A320 und etwa ein Regionalflugzeug aus Altersgründen ersetzt werden. Unterstellt man für die drei Flugzeugtypen je einen Preis von 150, 40 respektive 30 Millionen Franken, dann ergeben sich für die SWISS im Mittel jedes Jahr Kosten in der Grössenordnung von 300 Millionen Franken – nur um die alt gewordenen Flugzeuge aus eigener Kraft durch neue zu ersetzen. (Zum Vergleich: Bei der Lufthansa – ohne die SWISS – dürfte eine analoge Rechnung eine Zahl in der Grössenordnung von mindestens 1,5 Milliarden Franken ergeben.) In diesen rund 300 Millionen Franken sei aber noch kein Wachstum enthalten, meint Hohmeister. Weiter seien noch keine Lounges gebaut, noch kein IT-System

ersetzt und auch noch keine Gebäude renoviert worden. Darum ist laut Hohmeister ein durchschnittlicher Betriebsgewinn von weniger als 300 bis 350 Millionen Franken pro Jahr für die SWISS auf Dauer eindeutig zu wenig.

Genau genommen müsste man bei dieser Rechnung auch noch die Abschreibungen und die Kapitalkosten berücksichtigen, fügt Hohmeister an. Da sich diese beiden Grössen aber mehr oder weniger die Waage halten würden, könne man überschlagsmässig den erforderlichen Mindest-EBIT von 300 bis 350 Millionen Franken pro Jahr einfacher wie oben ableiten (*siehe dazu auch den Kasten «Kapitalkosten und Abschreibungen»*). →

Kapitalkosten und Abschreibungen

Text: Roland Zaugg

Ein Unternehmen kann über seinen EBIT (Earnings Before Interest and Taxes) nicht frei verfügen. Denn aus dem Betriebsgewinn müssen die jährlichen Zinsen für das Fremdkapital und die Steuern bezahlt werden, die, wie es der Name schon sagt, im EBIT noch nicht berücksichtigt sind.

Will die SWISS ein neues Flugzeug kaufen, braucht sie Geld. Ganz gleich, ob es sich dabei um Eigen- oder um Fremdkapital handelt, muss sie für das Borgen dieses Geldes einen angemessenen Preis, die Kapitalkosten, bezahlen. Denn niemand stellt einem Unternehmen kostenlos Kapital zur Verfügung, wenn es alternative und womöglich risikoärmere Investitionsmöglichkeiten gibt, die einen regelmässigen Ertrag abwerfen.

Stammt der benötigte Geldbetrag aus einem früheren Gewinn der SWISS, sind es deren Eigentümer, die für ihr Eigenkapital eine angemessene jährliche Rendite, das heisst, einen hinreichend grossen Reingewinn verlangen. Da der Reingewinn im Wesentlichen das ist, was vom EBIT übrig bleibt, nachdem die Zinsen für das Fremdkapital und die Steuern bezahlt worden sind, darf auch der EBIT nicht zu klein sein. (Bemerkung: Laut Geschäftsbericht erzielte der gesamte Lufthansa-Konzern im Jahr 2008 Jahr eine Eigenkapitalrendite von 8,8 Prozent. Im Jahr zuvor waren es sogar 25,3 Prozent.)

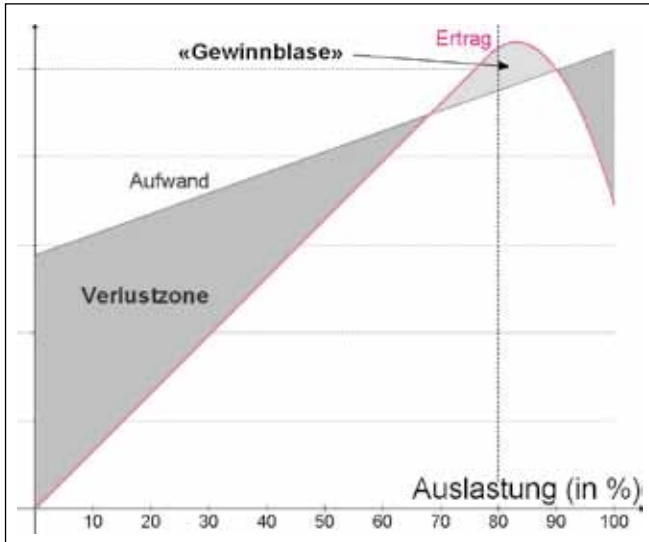
Erhält die SWISS den Geldbetrag dagegen als Fremdkapital von einer Bank, stellen die regelmässigen Zinszahlungen an die Bank die Kapitalkosten dar. Auch in diesem Fall muss der EBIT genügend gross sein, um daraus Fremdkapitalzinsen und Steuern bezahlen zu können.

Nach einigen Jahren muss die SWISS das Flugzeug aus Altersgründen ersetzen. Spätestens dann wird erwartet, dass die SWISS das vorgestreckte Kapital wieder zurückgibt. Sonst bekommt sie kein Geld für ein neues Flugzeug. Das bedeutet: Die SWISS muss während der Betriebsdauer des Flugzeugs nicht nur die jährlichen Kapitalkosten erwirtschaften, sondern auch das gesamte Kapital, das sie sich für den Kauf des Flugzeugs geborgt hat. Um sich dieses Kapital zu beschaffen, greift die SWISS zum dafür vorgesehenen Mittel der Abschreibungen.

Nehmen wir der Einfachheit halber an, sie schreibe ihr (einziges) Flugzeug, das einen runden Wert von 100 Millionen Franken haben soll, über zehn Jahre linear auf den Restwert null ab. Dann belastet sie in der Erfolgsrechnung ihren EBIT jährlich mit einem Abschreibungsbetrag von 10 Millionen Franken. Mit dieser Abschreibung ist jedoch kein Geldabfluss verbunden, und darum nimmt die SWISS jedes Jahr 10 Millionen Franken mehr Cash ein, als es der ausgewiesene EBIT suggeriert. Legt sie diese 10 Millionen Franken regelmässig zur Seite, hat sie nach zehn Jahren genau jene 100 Millionen Franken wieder beisammen, die sie sich für den Flugzeugkauf vorstrecken liess.

Abschreibungen sind demnach sowohl ein Aufwand in der Erfolgsrechnung als auch eine Geldquelle für ein Unternehmen. Als Aufwand in der Erfolgsrechnung stellen sie einen wichtigen Teil der Fixkosten einer typischen Airline dar. Schreibt diese ihre Flugzeuge allerdings statt über eine kurze über eine möglichst lange Periode ab, reduziert sich die Höhe dieses Fixkostenanteils. Viele Billigflieger machen von dieser Methode zur «Kostensenkung» Gebrauch.

Eigentlich dient der EBIT wie gesehen zur Deckung der jährlichen Kapitalkosten (und der Steuern), während die Abschreibungen zur Wiederbeschaffung des geborgten Kapitals verwendet werden. Nun sieht man dem Geld nicht an, woher es kommt. Man kann deshalb die Rollen der beiden Geldquellen EBIT und Abschreibungen (rein gedanklich) vertauschen. Die jährlichen Kapitalkosten werden dann statt durch den EBIT durch die Abschreibungen gedeckt, während der EBIT neu zur Wiederbeschaffung des vorgestreckten Kapitals dient. Dieser gedankliche Rollentausch bietet sich vor allem dann an, wenn die jährlichen Kapitalkosten und die Abschreibungen ungefähr gleich gross sind und deshalb «vergessen» werden können. In diesem Fall reduziert sich die Frage nach der Mindestgrösse des EBIT auf die einfachere Frage, ob der mittlere jährliche EBIT genügend gross ist, um daraus während der Betriebsdauer der Flugzeuge das gesamte vorgestreckte Kapital entnehmen und zur Seite legen zu können.



Grafik 5: Das Gewinnfenster einer Fluggesellschaft ist ziemlich schmal.

Zu hohe Netzwerkauslastung ist auch nicht gut

Im Zusammenhang mit Grafik 1 wurde erwähnt, dass man in erster Näherung einen linearen Zusammenhang zwischen Ertrag und Netzwerkauslastung einer Fluggesellschaft zugrunde legen könne. Diese Annahme muss nun noch modifiziert werden. Der Grund dafür ist – etwas vereinfacht gesagt – die Tatsache, dass eine typische Fluggesellschaft die mittlere Sitzauslastung auf ihrem gesamten Streckennetz nur dann «beliebig» weiter steigern kann, wenn sie den Durchschnittspreis der Tickets ausreichend senkt. Das hat jedoch zur Folge, dass von einer gewissen Netzwerkauslastung an der Zusammenhang zwischen Auslastung und Ertrag auch in erster Näherung nicht mehr linear ist, sondern sich abzuflachen beginnt, wie Grafik 5 ab einer Netzwerkauslastung von rund 80 Prozent zeigt.

«Legt die SWISS Flüge zusammen, dürfte sie im Mittel pro gestrichenen Flug etwa 10 000 bis 15 000 Franken einsparen können – bei Langstreckenflügen vermutlich wesentlich mehr, bei Kurzstreckenflügen weniger.»

Die so erzielte höhere Netzwerkauslastung hat allerdings eine äusserst unangenehme Nebenwirkung. Die SWISS weist wie andere Netzwerk-Carrier relativ viele Kurzfristbuchungen auf. Für diese Buchungen im letzten Moment erhält sie im Mittel einen höheren Ertrag als für Frühbuchungen. Wird nun die Netzwerkauslastung mittels reduzierter Ticketpreise gesteigert, dann kommt es statistisch gesehen immer häufiger vor, dass für die lukrativen Kurzfristbuchungen gar keine Kapazitäten mehr vorhanden sind und diese verloren gehen. Der Airline entgehen so erhebliche Erträge, und zwar umso ausgeprägter, je höher die Netzwerkauslastung ist. Als Folge dieser beiden Effekte – billigere Ticketpreise und abnehmende Kapazitäten für ertragreiche Kurzfristbuchungen – flacht die Ertragskurve bei noch weiter zunehmender Auslastung nicht nur ab, sondern sie beginnt schliesslich sogar wieder abzufallen, wie das die rechte Seite der Grafik 5 eindrücklich, allerdings wieder ohne Anspruch auf allzu grosse Genauigkeit zeigt.

Die Gewinnaussichten einer typischen Netzwerk-Airline sind somit nicht nur bei einer niedrigen Auslastung unter 70 Prozent schlecht, sondern auch bei einer hohen über 90 Prozent. Und aus dem Gewinn-dreieck von Grafik 3, dessen Potenzial wenigstens nach rechts noch einermassen vielversprechend aussieht, wird in Tat und Wahrheit eine kleine «Gewinnblase», die den Spielraum des Unternehmens weiter einschränkt. Nur um über die lange «Ertragsrampe» in Grafik 5 aus der Verlustzone in den Bereich dieser Gewinnblase zu gelangen, betreibe die SWISS ihren riesigen Apparat, meint Hohmeister. Nehme die Netzwerkauslastung nur leicht ab, stiegen die Kosten gleichzeitig etwas an und gingen dabei auch noch die Ticketpreise ein wenig nach unten, dann sei die Blase jedoch sehr schnell geplatzt. •



Ein Prozent unseres Umsatzes fliesst an die Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals.

Let your soul fly

www.swissair-kinderhilfe.ch

www.wings-lounge.ch

«Den grössten Fortschritt haben wir auf der Erlösseite gemacht»

Welche finanziellen Konsequenzen hat es, wenn die SWISS bei einer Nachfrageschwäche kleinere Flugzeuge einsetzt? Warum rasseln die Flugpreise in einer Krise immer wieder in den Keller? Ergänzungen zum Thema «Betriebswirtschaftliche Mechanik einer Airline» in einem Interview mit dem zukünftigen SWISS-Chef Harry Hohmeister.

Fragen: Roland Zaugg

«Rundschau»: In dem Beitrag «Der Spielraum ist eng» versucht die «Rundschau» auf grafische Art zu zeigen, weshalb so klein erscheinende Veränderungen, wie sie Christoph Franz in seinem Mail beschrieben hat, einen derart grossen Einfluss auf das Resultat der SWISS haben. Können Sie uns die Gründe dafür auch noch in Worten erklären?

Harry Hohmeister: Das kommt daher, dass wir im Grunde genommen ein extremes Massengeschäft betreiben. Wir produzieren auf weit über hunderttausend Flügen im Jahr für Millionen von Passagieren Milliarden von Sitzplatzkilometern. Da kann man auch bei klein erscheinenden Veränderungen bei der Auslastung, bei den Erträgen oder bei den Kosten ganz schnell ganz arm werden. Darum müssen wir bei jenen Kostenblöcken, die wir überhaupt beeinflussen können, so hart um die kleinsten Einsparungen kämpfen – ähnlich wie die Eichhörnchen, die Tausende von Nüssen sammeln müssen, damit sie satt werden. Anders ist es bei den Kostenblöcken, die nicht in unserem Einflussbereich sind. Dort bleibt uns nichts anderes übrig, als sie auf eine möglichst hohe Produktion zu verteilen.

Was unser Geschäft ebenfalls nicht einfacher macht, ist die Tatsache, dass ein beträchtlicher Anteil der Kosten einer Airline ziemlich fix ist. Das heisst: Schrumpfen die Erträge als Folge einer abnehmenden Nachfrage, gehen unsere Kosten viel weniger stark zurück.

«RS»: Nur rund 15 Prozent der Kosten sind passagierabhängig (BAK). Ist das die Ursache für die zum Teil unglaublich tiefen Ticketpreise, die man in Krisensituationen immer wieder antrifft?

H.H.: Ja. Denn wenn Sie vor der Situation stehen, entweder mit einem leeren Sitz abzufliegen oder diesen doch noch zu verkaufen, dann entscheiden Sie sich in einer Krisensituation für den Verkauf, sofern Sie damit mindestens die BAK, das heisst rund 15 Prozent der Vollkosten für einen verkauften Sitzplatz, lösen können. Denn die übrigen 85 Prozent der Kosten wären ja auch dann angefallen, wenn der Sitz leer geblieben wäre. Jeder Ticketpreis, der über 15 Prozent der Vollkosten liegt, liefert somit einen Beitrag an die betrieblichen Fixkosten des Unternehmens.

Aber selbstverständlich kann nicht jeder Sitzplatz im Flugzeug so billig verkauft werden. Denn um überleben zu können, reichen diese Deckungsbeiträge

Randnotiz



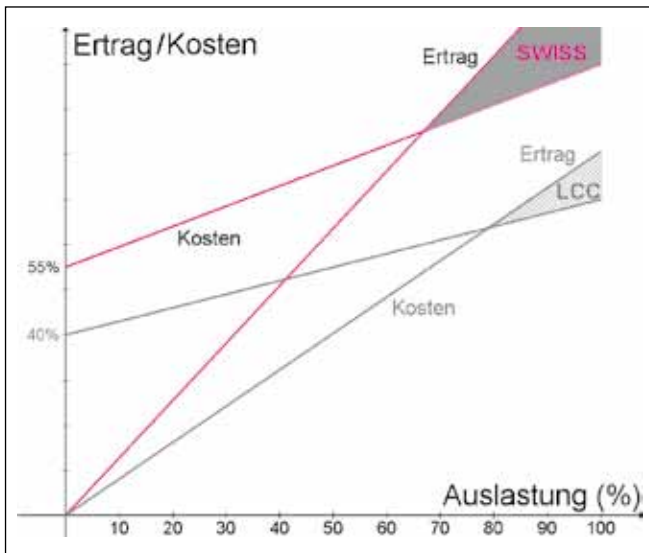
EBIT gut, alles gut?

2007 und 2008 waren finanziell gesehen zwei sehr erfolgreiche Jahre für die SWISS. In der Summe hat unser Unternehmen in diesen beiden Jahren einen Betriebsgewinn (EBIT, Earnings Before Interest and Taxes) von über einer Milliarde Franken erwirtschaftet, nämlich 542 und 507 Millionen Franken. Das entspricht einer EBIT-Marge von 11,1 respektive 9,6 Prozent.

Mit diesen Margen liegt die SWISS nicht nur weit über dem Branchendurchschnitt, der sich im Jahr 2008 laut «Financial Forecast» der International Air Transport Association auf bedenkliche 0,4 Prozent belaufen soll. Sie übertrifft damit einmal mehr auch die Mutter, die gemäss Geschäftsbericht 2008 ebenfalls ein «gutes Ergebnis» erzielt hat. Vom Betriebsgewinn (operatives Ergebnis) von 722 Millionen Euro, die das Geschäftsfeld Passagierbeförderung der Lufthansa erwirtschaftet hat, stammen nämlich umgerechnet allein 314 Millionen Euro von der SWISS. Damit hat die kleine Schweizer Tochter mit einem Umsatzanteil von 18 Prozent über 43 Prozent des Betriebsgewinns der Lufthansa-Passage beigesteuert. Bereits im Jahr 2007 waren die Zahlenverhältnisse ganz ähnlich.

Dass sich unser Unternehmen nach einer schmerzvollen Geburt und schwierigen Jugendjahren mittlerweile derart gemausert hat, erfüllt auch das «wichtigste Kapital» der SWISS, die Mitarbeiter, mit Stolz und Freude. Schliesslich profitieren wir auch finanziell davon. Allerdings will nach Jahren der Entbehrung kein richtiges Hochgefühl aufkommen. Denn die Geduld der Mitarbeiter ist in den letzten Jahren des Öfteren arg strapaziert worden. Die Feriensituation (siehe «Rundschau» 1/09) und die häufigen Einsatzumstellungen, die das Familienleben immer wieder auf den Kopf stellen, sind nur zwei Beispiele.

Roland Zaugg



Der Unterschied zwischen einem Netzwerk- und einem Low Cost Carrier.

nicht aus. Langfristig müssen die Fixkosten ebenfalls vollständig gedeckt sein und sogar regelmässige Gewinne erzielt werden, um reinvestitionsfähig zu bleiben.

«RS»: Was sind die wichtigsten Gründe, weshalb sich die SWISS in den letzten Jahren in finanzieller Hinsicht derart stark verbessern konnte?

H.H.: Wir sind einerseits wesentlich effizienter geworden und behielten dabei unsere Kosten unter Kontrolle. Den grössten Fortschritt haben wir aber auf der Erlösseite gemacht. Wir haben unser Wachstum bei insgesamt steigender Auslastung und konstantem oder sogar zunehmendem Yield - Ertrag pro verkauften Sitzplatzkilometer - absetzen können. Es gibt keine Fluggesellschaft in Europa, der das in ähnlichem Ausmass gelungen ist.

«RS»: Hat die SWISS deshalb einen höheren Yield erzielt, weil wir in unserem Heimmarkt, der Schweiz, höhere Preise für die Tickets verlangen können?

H.H.: Nein, dazu ist der Schweizer Markt viel zu umkämpft. Die Schweiz hat aber als Heimmarkt für die SWISS einen anderen Vorteil, nämlich das Reiseverhalten ihrer Einwohner. Die Schweizer unternehmen vergleichsweise viele Reisen, vor allem solche, die mit Langstreckenflügen verbunden sind.

«RS»: Kann man dieses Reiseverhalten der Schweizer quantifizieren, zum Beispiel im Vergleich mit den Regionen Frankfurt oder Paris?

H.H.: Die Schweizer sind - wie übrigens auch die Norweger - vielleicht um den Faktor zwei bis drei reiseintensiver als andere Nationen.

«RS»: Welches sind - wenn wir uns auf Grafik 2 im Beitrag «Der Spielraum ist eng» beziehen - die grössten Unterschiede zwischen einer Airline wie der SWISS und einem Low Cost Carrier (LCC)?

H.H.: Ein LCC hat niedrigere Fixkosten als wir. Ich schätze, dass ein typischer LCC in Grafik 2 mit seiner «BAK+FAK-Kostenkurve» statt bei circa 55 Prozent vielleicht bei etwa 40 Prozent anfangen dürfte. Seine

Kostenkurve startet also auf einem tieferen Niveau als unsere. Zudem sind seine variablen Kosten niedriger. Deshalb verläuft seine Kostenkurve flacher als unsere. Wenn unsere Kurve bei 100 Prozent aufhört, dürfte die Kurve eines typischen LCC bei rund 70 Prozent aufhören (siehe Grafik links). Mit einer solchen Kostenstruktur hat ein LCC natürlich erhebliche Wettbewerbsvorteile.

«RS»: Dafür erzielen wir höhere Erträge als ein Low Cost Carrier.

H.H.: Ja, wir managen das ganz gut. Dank unserer Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit, unserer Dienstleistungshaltung und unserem guten Produkt - angefangen beim Pre-Sales-Prozess, wo unsere Kunden einen vernünftigen Flugplan finden, bis hin zum After-Sales-Prozess, wenn Probleme aufgetaucht sind - können wir tatsächlich höhere Yields generieren. Aber wir dürfen das Problem der unterschiedlichen Kostenstrukturen trotzdem nicht vernachlässigen.

«RS»: Wie hoch sind die Kosten, die wir einsparen können, wenn wir bei ungenügender Auslastung grössere Flugzeuge durch kleinere zu substituieren beginnen, also zum Beispiel statt eines Airbus 320 regelmässig einen Avro RJ100 einsetzen?

H.H.: Auf ein Jahr hochgerechnet macht eine solche Substitution pro Flugzeug knapp eine Million Franken aus.

«RS»: Die SWISS hat in der Vergangenheit verschiedene Wetleases von Fremd-Airlines finanzieren müssen, da es ihr an eigenen Ressourcen mangelte. Wie sieht ein solcher Wetlease finanziell aus? Ist er nicht teurer als die Eigenproduktion?

H.H.: Nein, wir gehen keine Wetlease-Verträge ein, die teurer oder sogar wesentlich teurer sind, als es die Eigenproduktion wäre. Das wäre auch nicht fair, weder Ihnen noch mir gegenüber. Wir verhandeln deshalb ziemlich hart. Allerdings müssen wir dabei nicht nur die Kosten-, sondern auch die Erlösseite berücksichtigen.

«RS»: Die SWISS hat kürzlich bekanntgegeben, ab 2014 ihre Avro-Regionalflugzeuge durch neue Flugzeuge der C Series von Bombardier ersetzen zu wollen. Das Investitionsvolumen wurde mit 1,2 Milliarden Franken angegeben. Wie werden diese Flugzeuge finanziert?

H.H.: Wie wir diese Flugzeuge schlussendlich genau finanzieren werden - Fremdfinanzierung, Eigenfinanzierung, Cash-Flow-Finanzierung -, kann man heute noch nicht sagen. Zum Beispiel wird die allgemeine Zinsentwicklung bis 2014 eine wesentliche Rolle spielen. Aber grundsätzlich streben wir eine Finanzierung mit eher wenig Fremdkapital an. Das entlastet uns auf der Zinsseite und reduziert unsere Risiken. Darum müssen wir bis 2014 noch ein bisschen Geld verdienen. Denn bisher haben wir unsere Gewinne hauptsächlich für das Wachstum der letzten Jahre verwendet. Und auch die neuen Airbus 330-300 sind noch nicht voll verdient.

«RS»: Ein grosser Teil des Betriebsgewinns (EBIT) der SWISS wird für den Kauf von Flugzeugen verwendet. Aber ein Teil geht doch sicherlich als Dividende an die Lufthansa?

H.H.: Ja, natürlich, aber fragen Sie mich nicht, wie viel das ist. Der Mechanismus ist folgender: Wie jedes normale Unternehmen muss die Lufthansa ihren Aktionären eine Dividende ausbezahlen, wenn sie erfolgreich gewirtschaftet hat. Und an dieser Dividende müssen wir uns als Tochter der Lufthansa natürlich in irgendeiner Form beteiligen. Deshalb fliesst ein Teil unseres EBIT als Dividende via Lufthansa zu deren Aktionären.

In diesem Zusammenhang möchte ich allerdings anfügen, dass auch die Mitarbeiter der SWISS einen

ansehnlichen Teil des EBIT erhalten, nämlich als Gewinn- respektive Erfolgsbeteiligung.

«RS»: Dann wird noch ein Teil der 507 Millionen Franken an die Mitarbeiter der SWISS weggehen?

H.H.: Nein, die Mitarbeiterbeteiligung ist aus dem «Netto-EBIT» von 507 Millionen Franken bereits herausgerechnet worden. Der «Brutto-EBIT» der SWISS war um den entsprechenden Betrag grösser. ●

Crewplanung und Bestände – ein diffiziles Thema

Die Planung der fliegenden Besatzungen gehört in einer grossen Fluggesellschaft zu den komplexen Aufgaben. Viele Faktoren beeinflussen die Planung und die Bestandssituation. Nicht wenige dieser Faktoren machen sich kurzfristig bemerkbar, während viele Prozesse langfristig und schwerfällig zu steuern sind. Etwas ironisch könnte man meinen: «Man kann es fast nur falsch machen.» Dem ist aber nicht so. Ich möchte diese Prozesse am Beispiel der SWISS verdeutlichen.

Text: Markus Rohrer, Vizepräsident



Gleichgewicht von Bestand und Bedarf

Am Anfang war die Flotte. Eine Anzahl von Flugzeugen steht auf dem Hof und will bewegt werden. Um den Gesamtbedarf an Besatzungen zu ermitteln, sind verschiedene Berechnungen notwendig. Basierend auf Flugzeugtyp, Produktionsprogramm und

FDR, lässt sich der Nettobedarf (Einsatz- und Freitage) an Flugkapitänen und Copiloten ermitteln, um die reine Produktion abzudecken. Diese Crew Member wollen natürlich auch in die Ferien fahren, haben Militärdienst oder sind vielleicht für längere Zeit krank. Auch das Recurrent Training, Instruktions- oder Bürotage müssen berücksichtigt werden. Zusätzlich werden für kurzfristige Ausfälle (Krankheit, Umstellungen, Operationelles) noch Reserven benötigt. Aus allen diesen Komponenten resultiert der Bruttobedarf für die vorgegebene Flotte.

Bestandesplanung

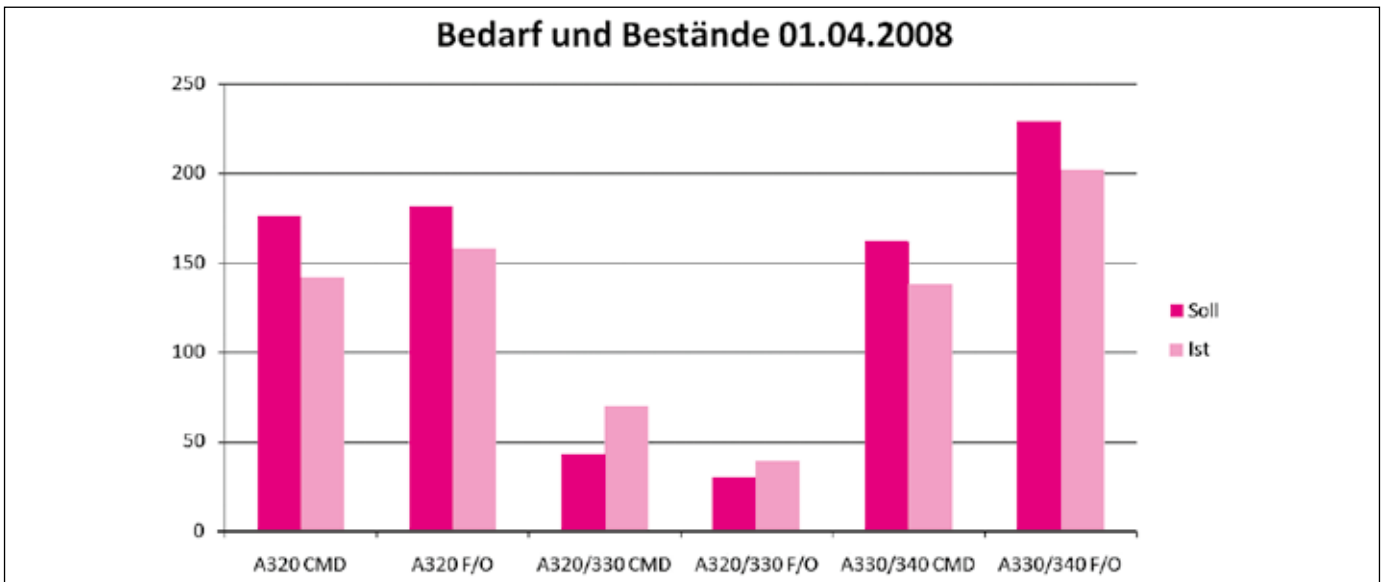
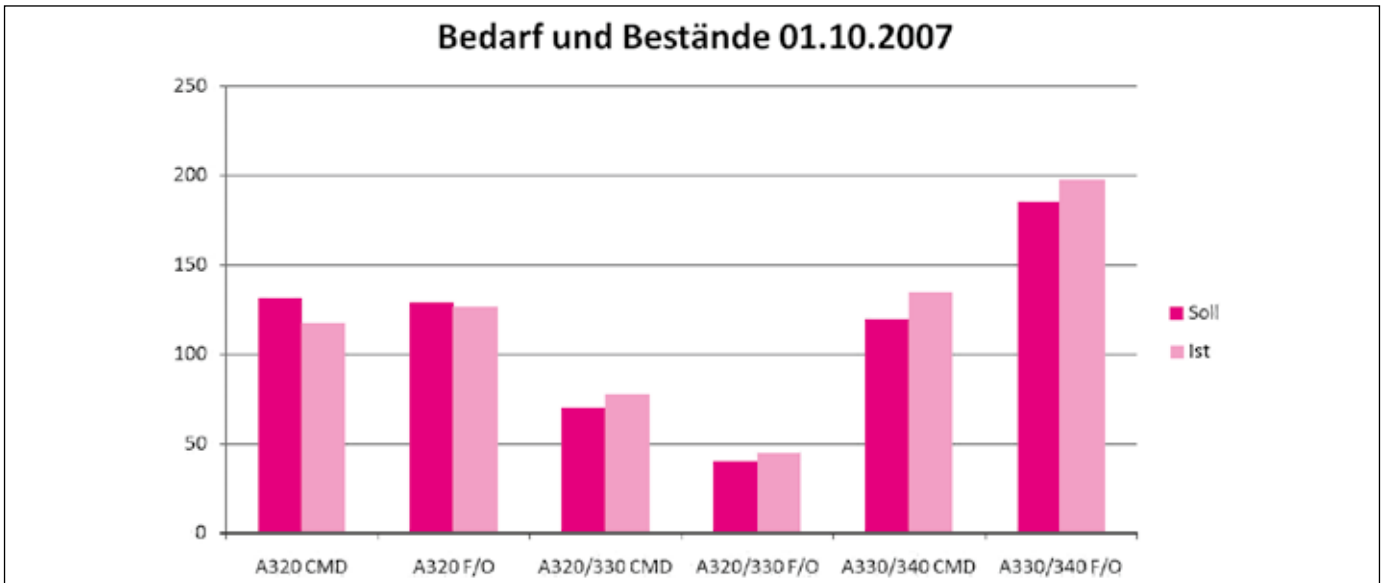
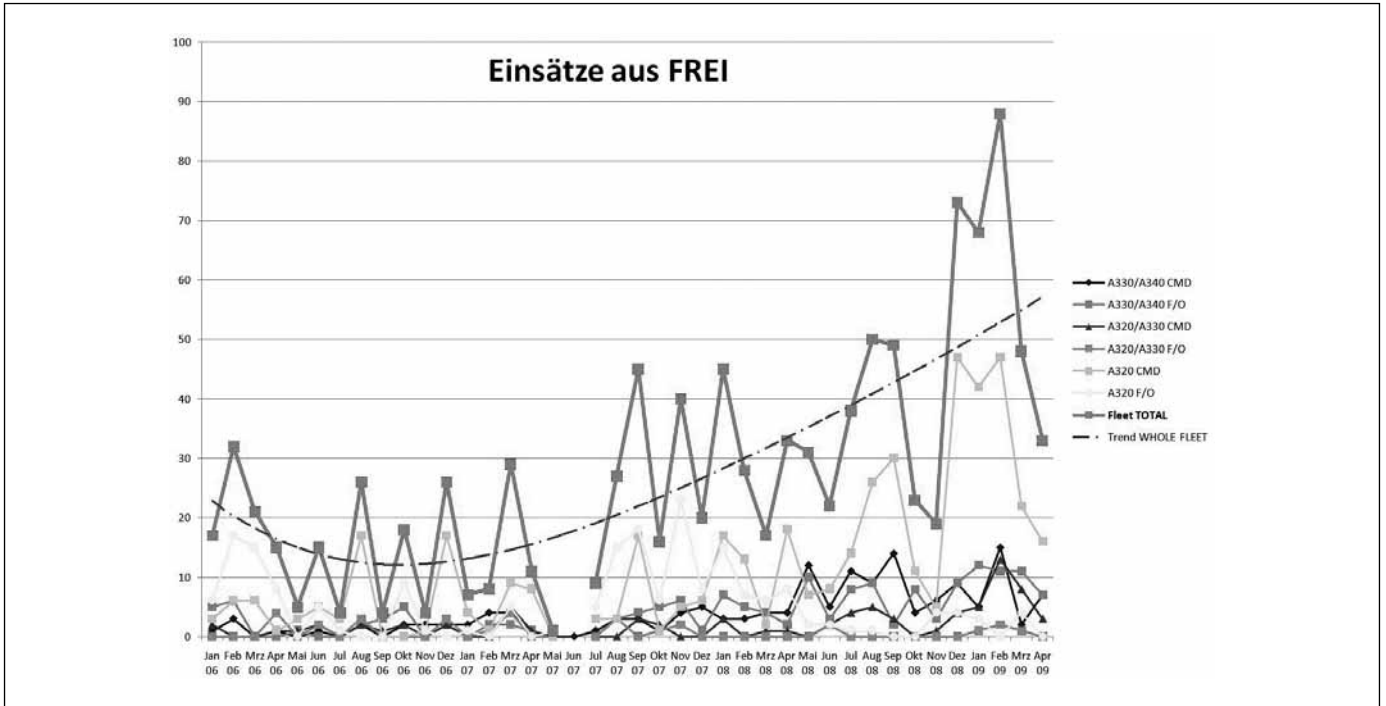
Die SWISS benötigt auf den Kurzstreckenflugzeugen der A320-Familie beispielsweise fünf Flugkapitäne und fünf Copiloten pro Flugzeug, während auf einem Langstrecken-Airbus 340 der Bedarf bei elf Flugkapitänen und 13 Copiloten pro Maschine liegt.

Die Regelmechanismen für den Bestand sind klar: Ein Unterbestand kann nur durch Anstellung neuer Flight Crew Members (FCM) oder durch temporäre Ein-

mietung externer FCM ausgeglichen werden. Sind hingegen zu viele FCM im System, muss der Sollbestand über verordnete Teilzeit, Vergabe von unbezahltem Urlaub oder im drastischen Fall über Kündigungen wieder hergestellt werden. Eine weitere Manipulermasse ist das Ferienguthaben der Angestellten. Ein temporärer Unterbestand kann in begrenztem Mass durch Aufbau einer Feriensschuld abgedeckt werden, der in Zeiten des Überbestands wieder abgebaut werden kann.

Das System wird von diversen Faktoren gestört: FCM kündigen oder fallen aus, die Firma beschliesst kurzfristig Änderungen am Netzwerk oder der Flottengrösse, oder ein neues Gesetz bedingt Änderungen am Bedarf. Meistens erfolgen solche Störungen kurzfristig und unangekündigt. Entsteht daraus ein struktureller Unterbestand, müssen geeignete Piloten in einem aufwendigen Verfahren am Markt gefunden, selektioniert und trainiert werden. Es ist auch möglich, junge Interessierte zu finden und sie in einem über zweijährigen Prozess in der hauseigenen Pilotenschule zu Copiloten auszubilden. Einer schnellen Veränderung des Bedarfs stehen träge und langwierige Massnahmen in der Bestandesplanung gegenüber, um wieder ein Gleichgewicht zwischen Bestand und Bedarf zu erreichen.

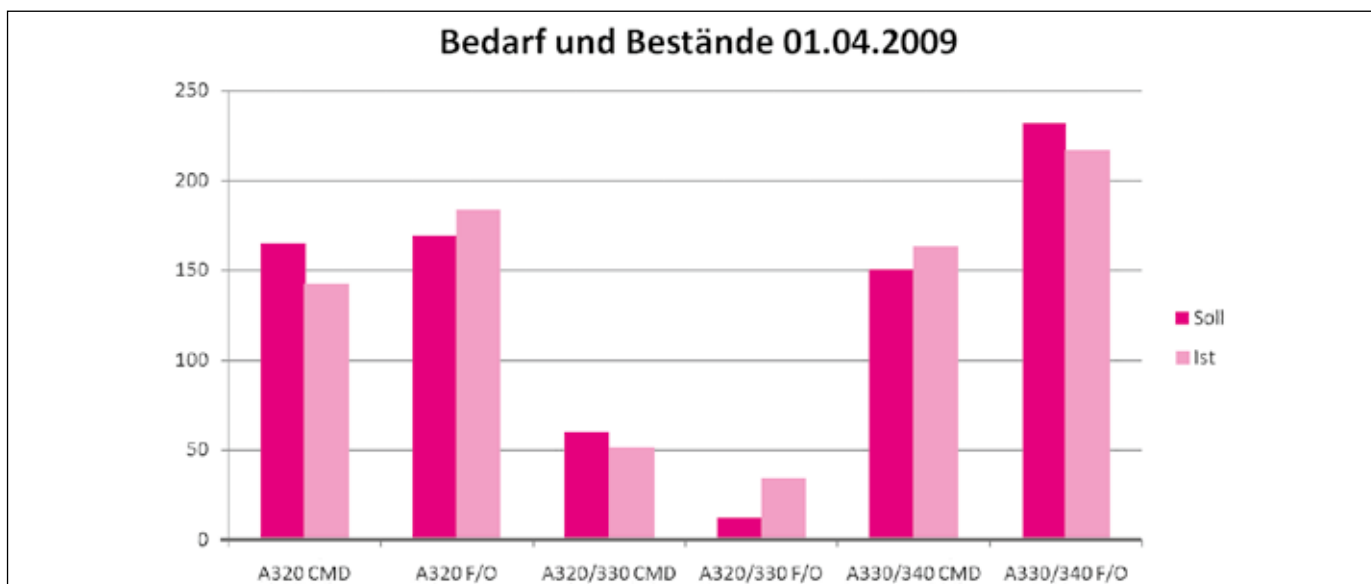
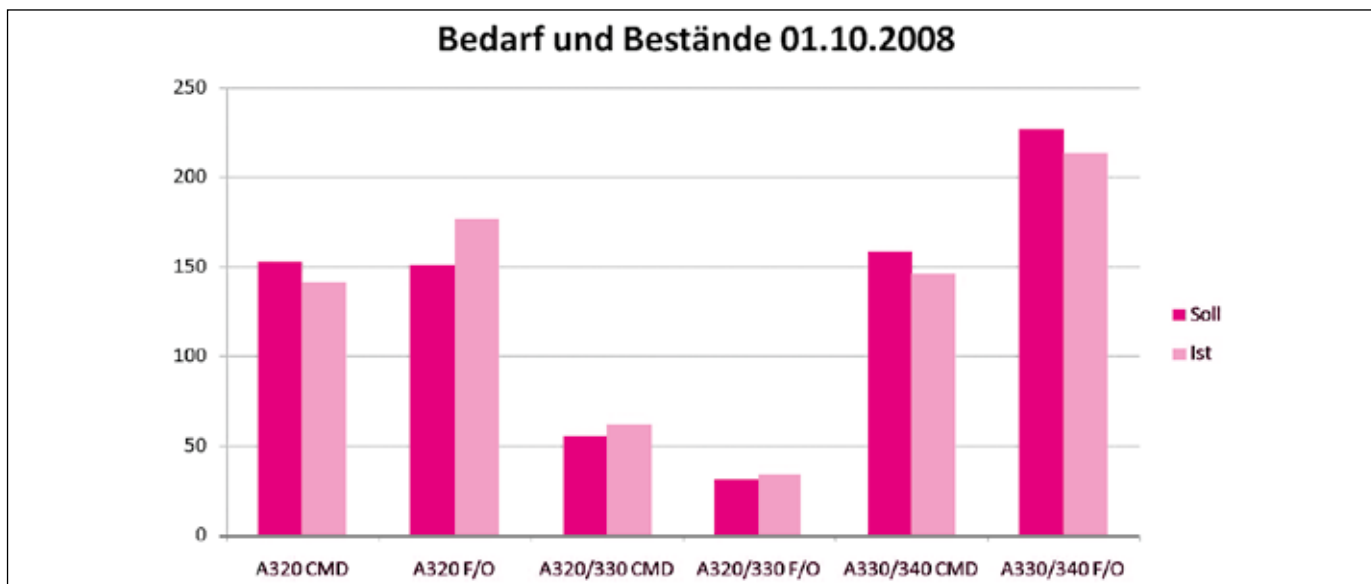
Ein Beispiel ist der taktische Entscheid der AEROPERS und der SWISS im Frühjahr 2008, drei zusätzliche A340 zu übernehmen. Mit einem Schlag wurden rund 60 zusätzliche Vollzeitangestellte benötigt. Ein diffiziler Schritt, da das Korps bereits einen Unterbestand hatte und die benötigten Piloten niemals innert nützlicher Frist ins System eingeführt werden konnten.



Die maximale «Förderleistung» unseres Recruitments und der Trainingsabteilung liegt bei rund 75 Neuanstellungen pro Jahr. Nach Abzug aller Ausfälle – sei es durch kurzfristige Absagen oder aus Qualitätsgründen – bleibt ein Potenzial von etwa 70 Neuanstellungen pro Jahr. Sämtliche Neuanstellungen erfolgen im Segment F/O A320. Um schliesslich zusätzliche A340-Flugzeuge bewegen zu können, werden zahlreiche Crew Member in der Reihenfolge der Seniorität umgeschult. Die neuen A340 wurden aber im Monatstakt in den Flugbetrieb aufgenommen. Eine schon offene Schere zwischen Bestand und Bedarf öffnete sich noch mehr.

Als Albtraum eines jeden Bestandesmanagers stellten sich bei der SWISS die Nachwehen des Groundings heraus. Die Kündigungs- und Downgrading-Wellen der Jahre 2002 und 2003 waren schon grosse Herausforderungen. Die Überbestände mussten mit einem relativ komplizierten Modell (VTZ=Verordnete Teilzeit) bewirtschaftet werden. Als sich aber Ende 2006 gleich drei Parameter sprunghaft veränderten und sich eine vermeintlich sichere Anlage als praktisch wertlos entpuppte, stand die Firma vor einem grossen Problem. Zeitgleich leistete das neue Management unter Chris-

toph Franz hervorragende Arbeit: Netzwerk, Verkauf und Marketing arbeiteten brillant und sorgten für einen Höhenflug. Die Weltwirtschaft zog nach «9/11», SARS und der Vogelgrippe wieder zu einer Hausse an. Und gleichzeitig wurde zwischen der AEROPERS und der SWISS der denkwürdige GAV 06 abgeschlossen, bei dem die Arbeitnehmer einiges an Vorleistung erbrachten, um die Firma mit einem Kickstart in Schwung zu bringen. Diese drei Faktoren bewirkten ein starkes Wachstum der Flotte und einen damit verbundenen sprunghaften Anstieg des Bedarfs. Irrtümlicherweise glaubte die Firma, auf die über 200 entlassenen, ehemaligen Swissair-Copiloten zurückgreifen zu können. Allen Warnungen der AEROPERS zum Trotz rechnete die Personalabteilung der SWISS damit, dass Hunderte kurzfristig einsatzbereiter Ex-Kollegen mit Heimweh sofort dem Lockruf aus der Schweiz folgen würden. Nur hatten es sich diese in der Zwischenzeit bei diversen angesehenen Fluggesellschaften weltweit gemütlich gemacht und dort an Erfahrung und Seniorität gewonnen. Wer beispielsweise bei der Lufthansa dank der blühenden Wirtschaftslage schon wenige Jahre nach dem Firmenwechsel als Copilot auf der A340 sass und mit weiteren Karrieresprüngen (A330, A380,



Zusatzfunktion als Projektleiter oder im Management) rechnen konnte, verliess seinen Arbeitgeber nicht mehr. So folgten nur gerade einige wenige Heimweh-Schweizer dem Ruf aus Zürich. Spät wurde realisiert, dass schnell andere Quellen erschlossen werden mussten. Zu spät: Allen Beteiligten dämmerte, dass eine lange Durststrecke beginnen würde, in der trotz schnellstmöglicher Rekrutierung neuer Arbeitskräfte der Ist-Bestand dem Soll stets hinterherhinken würde. Man griff auf Abgänger der Swissair Aviation School (SRAS) und der Swiss Aviation Training (SAT) zurück, die ihre Ausbildung nach dem Grounding beendet hatten, sowie auf Direct Entries von anderen europäischen Fluggesellschaften. Doch noch heute, rund drei Jahre später, leidet das Pilotenkorps unter diesem verspäteten Rekrutierungsstart. Die Wirtschaftskrise und Massnahmen, die von der AEROPERS und der SWISS gemeinsam eingeführt wurden, werden sich auf diese Problematik positiv auswirken.

Abwesenheitsplanung (Ferien, Militärdienst, Langfristkranke)

Direkt verknüpft mit den Beständen ist die Ferienplanung. FCM, die in den Ferien weilen, sind für die Planung nicht verfügbar. Daher ist eine kluge Verwaltung der Ferienkapazitäten von eminenter Wichtigkeit.

Für die Bestände ist es wichtig, wie viel Kapazität für Ferien freigegeben wird. Gibt es nach der Bestätigung der Ferien wesentliche Änderungen der Bestandes- oder Bedarfsparameter (z.B. durch zusätzliche, Crew-intensive Flüge, mehr Langzeitkranke usw.), kann dies dazu führen, dass in der Einsatzplanung zu wenig Piloten verfügbar sind und nicht alle Flüge abgedeckt werden können. Daraus entstehen Instabilitäten, Einsatzumstellungen und Unzufriedenheit. Hat die Firma dagegen ein Bestandesproblem, kann mit reduzierter Ferienvergabe kurzfristig mehr Kapazität in den Flugbetrieb gesteckt werden. Es resultieren trotz Unterbestand stabile Einsätze für die FCM, dies allerdings unter Aufbau einer Feriensschuld (bei der SWISS «Backlog» genannt). Diese muss irgendwie wieder abgebaut werden, da die FCM schliesslich Anspruch auf ihre Ferien haben. Sie kann aber als «Stossdämpfer» dienen, falls in einer Wirtschaftskrise die Nachfrage nachlässt. Dann kann die Firma statt mit verordneter Teilzeit oder gar Kündigungen durch Abbau des Ferienguthabens ihre Arbeitnehmer bei der Stange halten.

Bei der SWISS versucht man die Ferien zu steuern, indem für jeden Tag eine «Confirmable Capacity» definiert wird, also eine garantiert verfügbare Anzahl Feri-

enmanntage. Darauf wird noch ein Planungspuffer gesetzt, der es erlaubt, kurzfristig zusätzliche Ferien zu vergeben, wenn der Bestand nicht für Flugeinsätze gebraucht wird. Auf diese Weise kann ein Teil der Ferien frühzeitig bestätigt werden und ein zweiter Teil erst sehr kurzfristig.

Das Feriensystem der SWISS ist ansonsten «gutschweizerisch» aufgebaut. Es versucht mit einem beinahe unüberschaubaren Werk von Regeln und Limitationen zu vermeiden, dass jemand ungerecht behandelt wird. Andernorts können FCM die gewünschten Ferienblöcke nach Priorität eingeben und erhalten diese zügig und frühzeitig bestätigt. Dabei wird nach gesundem Menschenverstand

berücksichtigt, dass Eltern mit schulpflichtigen Kindern den Urlaub eher in den Schulferienperioden beziehen wollen. Bei uns sorgt ein kompliziertes Regelwerk von Prioritätsferien mit Unterprioritäten sowie nicht-prioritären Ferien, Zeitwertpunkten, «Black Periods», Pflicht-Eingabeterminen und anderen Leitplanken dafür, dass auch ja niemand im Verlauf seiner Karriere irgendwo einen Vorteil gegenüber anderen ergattern könnte.

Das Resultat sind Ferien, die teilweise erst mit dem Einsatzplan des Monats bestätigt werden können (was Reisebuchungen praktisch verunmöglicht und die FCM sehr verärgert), und ständig neue Regeln, falls die bisherigen Regeln versagen. Was, wenn ein Familienvater mit Schulkindern in seinen nach allen Regeln der Kunst geplanten Prioritäts-Schulferien krank wird und diese Ferien nachholen will? Geniesst er in den nächsten Schulferien wieder Priorität? Darf er einen ebenso aufwendig und sorgfältig geplanten Familienvater aus seinen Ferien hinausbugsieren, um seine Tage nachzuholen? Oder erhält er nur Nicht-Prioritätsferien als Vergütung für die Krankentage? Eine Frage mit Potenzial für Unstimmigkeiten. Auf diesem Gebiet sind sicherlich Verbesserungen nötig.

Einsatzplanung mit Pairing Planning

Die Basis für die Crewplanung liefert das Netzwerk mit dem Produktionsprogramm für eine bestimmte Flugplanperiode. Während des gesamten Planungsprozesses können permanent Änderungen wie Zusatzflüge, Typenwechsel und Weiteres überraschen. Alle Flüge des nächsten Monats werden beim Pairing Planner ins Planungstool eingespeist. Er hat dann bildlich gesehen ein «Puzzle» mit Einzel-Legs vor sich, das nun auf irgendeine Art und Weise zu Pairings (Rotationen) zusammengesetzt werden muss. Am Ende sollten alle Legs auf möglichst kostengünstige und Personal sparende Weise verplant sein – unter Einhaltung aller gesetzlichen

«Die SWISS benötigt auf der A320-Familie fünf Flugkapitäne und fünf Copiloten pro Flugzeug, während auf einer A340 der Bedarf bei elf Flugkapitänen und 13 Copiloten pro Maschine liegt.»

«Ein Unterbestand kann nur durch Anstellung neuer Flight Crew Members oder durch temporäre Einmietung externer Piloten ausgeglichen werden.»

und sozialpartnerschaftlichen Bedingungen. Dazu benützt der Planer einen Pairing Optimizer. Die SWISS verwendet die Software «Altitude Pairing» der kanadischen Firma ADOPT, einer Tochter des amerikanischen Kronos-Konzerns. Da ein Flugbetrieb immer wieder Störungen und Verspätungen unterliegt, ist diese Software bei der SWISS so eingestellt, dass sie den Pairing Planner warnt, wenn ein Pairing näher als 40 Minuten an die maximal zulässige tägliche Flight Duty Period geplant wurde. Der Planer kann dann entscheiden, ob er dieses Risiko dem Flugbetrieb zumuten will und das Pairing trotzdem freigibt.

Die fertig zusammengestellten Pairings werden unter anderem auch dem Sozialpartner AEROPERS vorgelegt. Die Spezialisten des Ressorts Flight OPS sortieren mit einer Software sämtliche Pairings aus, die näher als 40 Minuten an die maximale Flight Duty Period (MFDP) geplant wurden, und kontrollieren bei diesen, ob alle Limiten eingehalten werden oder ob ein Pairing zwar regelkonform aufgebaut, aber nicht praxistauglich ist.

Ein klassisches Beispiel ist ein Pairing ZRH-MXP-ZRH-BCN-ZRH: Aufgrund der Wartezeiten in MXP ist dieses Vierleg-Pairing bis auf wenige Minuten an die MFDP geplant. Soweit ist alles regelkonform und legal. Auf einen Blick wird aber klar, woran das Pairing in der Praxis scheitern wird: Die jeweils sehr gut besuchten Barcelona-Flüge sind mit einer A321 und die Bodenzeit in Barcelona mit 35 Minuten geplant. Der Praktiker weiss, dass es in Spanien praktisch unmöglich ist, in dieser kurzen Zeit eine A321 umzudrehen, wenn beide Flüge fast ausgebucht sind. Um dieses Nadelöhr zu entschärfen, wird die Rotation zur Umstellung an den Planer zurückgewiesen. Ein weiteres Beispiel waren Pairings, bei denen eine Crew morgens kurz nach 4 Uhr im Nightstop geweckt wurde, nach Zürich flog, und dann noch einen langen Zwei-Leg-Flug geplant hatte (Malaga, St. Petersburg). Aus Gründen der Übermüdungsgefahr wurden diese Pairings - auch auf Intervention der AEROPERS - abgeändert. Heute sind die Nachtstopflüge mit zwei kürzeren Legs kombiniert (z.B. CDG), während die langen Zwei-Leg-Flüge freigestellt sind.

Crew Rostering

Sind die Pairings zusammengestellt, werden sie an die nächste Planungsstelle weitergereicht. Im Crew Rostering (oder Assignment) werden die Pairings mit Crews besetzt, wobei wieder unzählige legale und sozialpartnerschaftliche Bedingungen, Restriktionen und Limitationen einzuhalten sind. Lizenzrelevante Themen (Recency bei MFF-Piloten, Zulassung für C-Plätze, Piloten in der Ausbildung/CCQ oder in

der «Inexperienced Phase») beeinflussen die Planung ebenso wie die Ansprüche des Gesetzes (maximale Blockstunden pro Monat/Jahr, minimale Anzahl Freitage usw.), der Flotte (Training, Checkflüge, Funktionäre mit Büro/Meetings) und des Crew Members (Ferien, Militär, Flug- und Freiwünsche, Joker Wishes, Spitalaufenthalte, Teilzeit). Über ein Viertel aller

Flüge des Cockpit-Personals der SWISS International müssen von den Planern manuell gesetzt («preassigned») werden, was die Arbeit für die automatische Planungssoftware sehr erschwert. Die SWISS arbeitet auch hier mit einem Produkt der Firma ADOPT mit dem Namen «Altitude PBS», wobei PBS für

«preferential bidding system» steht.

Unter bestmöglicher Berücksichtigung der Präferenzen und Neigungen, die ein Crew Member über das PBS eingegeben hat, plant nun die Software Crews auf die Pairings. Die fertigen Einsatzpläne werden an die einzelnen Crew Members verteilt und an die nächste Dienststelle, das Crew Reassignment, übermittelt.

Die heutige Planungssoftware wurde Anfang dieses Jahrzehnts gekauft. Die Version A2 des «Altitude PBS» verwendet heute allerdings weltweit niemand ausser der SWISS mehr. Der Betrieb dieser veralteten Version ist mit hohen Unterhaltskosten verbunden, weil ADOPT nur für die SWISS noch Techniker und Informatiker bereithalten muss, die diese Version warten und programmieren können. Auch die Rechenleistung und die Kundenfreundlichkeit (Funktionalität des User Interface für die Planer und Crews) lassen für heutige Massstäbe zu wünschen übrig. Zur Planung der rund 850 Piloten mit ihren komplizierten GAV- und FDR-Regeln braucht die Software mehr als einen Tag. Dies

bremst den Planungsprozess und hat hohe Kostenfolgen für die SWISS, weshalb im Jahr 2008 beschlossen wurde, einen Nachfolger für das heutige PBS zu suchen. Zusammen mit den Verbänden von Cockpit und Kabine wurde im Projekt «EROS» (Evaluation of a new Rostering System) das Pflichtenheft erstellt. Seit November 2008 läuft die Evaluationsphase.

Crew Reassignment

Diese Dienststelle, von vielen FCM auch «Crew Dispo» genannt, trägt das Kürzel OPR und ist für alle planerischen Belange zuständig, die den laufenden Monat betreffen. Sobald die Einsätze eines Monats publiziert sind, kümmern sich diese Mitarbeiter um sämtliche kurzfristigen, taktischen Änderungen bei den Crews: Einsatzumstellungen, Krankheitsfälle, durch Flugzeugwechsel oder Lizenzbelange (Recency) bedingte Crew-Umplanungen, Verwaltung

**«Die maximale Förderleistung
unseres Recruitments und der
Trainingsabteilung liegt bei rund
75 Neuanstellungen pro Jahr.»**

**«Allen Warnungen der
AEROPERS zum Trotz rechnet
die Personalabteilung der
SWISS damit, dass Hunderte
Ex-Kollegen sofort dem
Lockruf aus der Schweiz
folgen würden.»**

und Einsatz von Reserven und vieles mehr.

OPR arbeitet mit der Software AirCrews des US-amerikanischen Herstellers SABRE. Diese Software bietet unter anderem eine Visualisierung der Crew-Ressourcen bei Irregularitäten sowie eine wertvolle Unterstützung bei der Überwachung der FDR. Dies ist notwendig für zeitgerechte Umstellungen unter Einhaltung aller Vorschriften und Regeln. Sobald ein Crew Member ausfällt, sucht der Disponent einen Ersatz. Bei knappen Beständen und effizienter Einsatzplanung aus dem Rostering können Lösungen nur dann gefunden werden, wenn zahlreiche Crew-Einsätze manuell umgestellt werden. Automatische Vorschläge, wie mittels Einsatzumstellungen möglichst kostengünstig umgeplant werden kann, bietet das System nicht an. Diese Umstellungen haben bei der SWISS in den letzten Jahren zu Instabilitäten und Einsatzumstellungen in einem Mass geführt, für welche die FCM kein Verständnis zeigen.

Ursachen und Lösungen

Kleine Fehler bei der Prognose oder der Ausführung haben meist eine grosse Auswirkung. Vergibt beispielsweise die Ferienplanung im guten Willen einige Ferientage zu viel, läuft nur Tage später das PBS-Crew-Planungstool am Anschlag und beschwert sich, dass es nicht alle Flüge mit Crews besetzen konnte. Die kapazitätsbedingte, kleinere Flexibilität führt dazu, dass weniger Bids erfüllt werden können, was nicht gerade für Hochstimmung bei den Piloten sorgt. Im schlimmsten Fall muss ein Monatseinsatz mit «offenen Flügen» (open times = Flüge, für die keine Besatzung geplant werden konnte) an das Crew Reassignment weitergegeben werden. Das Reassignment wiederum muss für diese Flüge dann Reserven anbrauchen, die für tägliche Irregularitäten vorgesehen wären. Das Reservekonzept wird somit unterlaufen, und sobald wirklich einige FCM krank werden oder sonst am Dienst verhindert sind, stehen keine Reserven mehr zur Verfügung. Dann müssen die Mitarbeiter von Crew Reassignment per Telefon FCM in ihren Freitagen und Ferientagen anrufen, um irgendwie die Flugzeuge in die Luft zu bringen. Kleine Ursache, grosse Wirkung.

«Diese Umstellungen haben bei der SWISS in den letzten Jahren zu Instabilitäten und Einsatzumstellungen in einem Mass geführt, für welche die FCM kein Verständnis zeigen.»

Die AEROPERS und die SWISS haben nach Lösungen für die aktuelle Bestandesproblematik gesucht und bieten nun die temporäre, freiwillige Erhöhung des Pensionierungsalters an. Piloten, deren Pensionierung ansteht, können seit Ende April freiwillig ein Jahr länger fliegen und entlasten so die angespannte Bestandessituation,

damit die oben erwähnten Planungsprobleme etwas gemildert werden. Jedes einzelne FCM sollte dank stabilerer Einsätze und besserer Ferienzuweisung davon profitieren.

Die Ursache der Probleme im Bereich Einsatzplanung und Ferienbewirtschaftung der SWISS ist aber sicherlich in den knappen Gesamtbeständen zu suchen. Um die Produktion sicherstellen zu können, ist die ganze Planungskette gezwungen, so wenige Reser-

ven wie möglich einzubauen. Wenn schon von Beginn weg Pairings ins System geladen werden, die sehr knapp an die FDR-Limiten geplant wurden, und das PBS ebenfalls an die definierten Limiten hin optimiert, hat schliesslich das Crew Reassignment praktisch keinen Spielraum mehr, um mit personalfreundlichen Massnahmen Störungen und Ausfälle auszugleichen. Und es ist auch nicht im Sinne der FCM, wenn die Einsatzplanung nur dadurch mehr Luft bekommt, indem man die Ferienvergabe drastisch kürzt. Hier gilt es noch einige Monate lang eine Balance zu finden, die möglichst wenig Unzufriedenheit hervorruft.

Bis heute ist der Unterbestand eine Folge des verspäteten Rekrutierungsschubs im Jahr 2006, auf den die AEROPERS eindringlich hingewiesen hatte. Seither wird Personal eingestellt, so schnell es die Qualitätsansprüche der SWISS erlauben. Nun ist es von eminenter Wichtigkeit, dass der Bestand nicht nur auf das absolute Minimum aufgestockt wird, sondern Reserven geschaffen werden, die das System genügend abfedern. Nur so sind wieder ansprechende, stabile Einsätze für alle Pilotinnen und Piloten im Korps und eine zufriedenstellende Berücksichtigung ihrer Eingaben im Bidding-System möglich.

Schliesslich ist es auch an der Zeit, unsere aktuellen FDR und das Feriensystem auf ihre Tauglichkeit hin zu überprüfen und gegebenenfalls in sozialpartnerschaftlichen Verhandlungen neue, zeitgemässe und praxisnähere Lösungen zu finden. •



Instruktoren (Teil 2)

In der letzten Ausgabe habe ich Ihnen versprochen, etwas über das gesellschaftliche Ansehen des Instructors zu schreiben und habe damals bereits angekündigt, die soziale Stellung des Instructors liege auf der gegen unten offenen Beliebtheitsskala irgendwo in der Gegend von rumänischem Frauenhändler, gierigem Schweizer Banker und belgischem Kinderschänder. Auf diese Aussage hin habe ich viele empörte Mails gekriegt an meine Spam-Adresse (siehe unten) mit der überwiegenden Meinung, dass es eine unverschämte Frechheit sei, diese drei so unterschiedlichen Berufe (und Nationalitäten) miteinander in Zusammenhang zu bringen. Und ich muss zugeben, dass ich in meinem Eifer wohl etwas zu weit übers Ziel hinausgeschossen habe und möchte mich deshalb an dieser Stelle bei allen Frauenhändlern und Kinderschändern dafür entschuldigen, dass ich sie mit den Bänklern in den gleichen Topf geworfen habe (und Belgier habe ich unterdessen auch zwei ganz nette kennengelernt).

Bezüglich Instructoren bleibe ich aber dabei: sie befinden sich sozial auf einer ziemlich tiefen Stufe, zoologisch gesehen wäre das irgendwo im Bereich von Einzellern und Flechten. Sie werden zwar von ihren Kunden, den Trainees, betont freundlich bis gespielt respektvoll behandelt; ähnlich wie man mit einem Polizisten/Zöllner/Steuerkommissär umgeht; wenn der Check dann aber vorbei ist, möchte man am liebsten nichts mehr mit ihnen zu tun haben. Ähnlich der Verband, der sich noch nie gross gewehrt hat, dass Simulatorzeit viel schlechter zählt als richtige Flugzeit, dass es nicht einmal eine Crew-Schublade zur Notverpflegung gibt, geschweige denn eine Espressomaschine, und dass man überhaupt gar kein Déplacement kriegt, obwohl die täglich nötigen ca. 15 Automatenkaffees auch nicht ganz gratis sind. Simulatorinstructoren sind halt Simulanten. Mit lausigem Lifestyle: Während ihre Kollegen nach acht Stunden Flugzeit zum Beispiel in Montreal an einer schönen Bar in schöner Ambiance vor einem schönen Bier sitzen, so trinkt der Instruktor sein Bier nach 8 Stunden Simulator (oder Kairo oder Tel Aviv) in den eigenen vier Wänden. Wenn man die Biersortenvielfalt Kanadas mit dem schlichten Inhalt des heimischen Kühlschranks vergleicht, weiss man, wovon ich rede. Von der Ambiance und dem kulturellen Umfeld mal ganz zu schweigen.

Immerhin gab es kürzlich Ferien. Ferien? Als ich unlängst aus den Ferien heimkam (es muss sich um einen Planungsfehler gehandelt haben, eine Untersuchung wurde jedenfalls eingeleitet), als ich also aus den Ferien zurückkam, hatte es in der Zwischenzeit (ganze zwei Wochen!) folgende Neuerungen gegeben:

- neue Flight Procedures
- ein neues Flugzeug (mit aufblasbaren Stühlen)
- einen neuen Firmenchef (wieder ein Deutscher)
- einen neuen Senioritätslisten-Ersten (immer noch ein Holländer)
- ein neues Pensionierungsalter
- ein neuer schweinscher Virus
- eine neue Uniform zum Anprobieren.

Viel Altbewährtes blieb aber gottseidank auch unverändert, so wie das PBS, die Feriensituation und die Einsatzstabilität, und anderes wurde nur geringfügig modifiziert, wie etwa der BKK-Nightstop, der immer noch stattfindet, obwohl ihn der Arbeitgeber bei der gegenwärtigen Seuchelage aus Rücksicht auf die Gesundheit der Besatzungsmitglieder am liebsten in einen Turnaround hätte umwandeln



wollen. Zum Thema Pensionierung 57 plusplus regte sich immerhin ein kleiner Widerstand in Form einer Unterschriftensammlung, was wiederum beweist, dass einerseits die Demokratie funktioniert und andererseits der Rinderwahnsinn doch noch nicht ganz ausgemerzt ist. Man stelle sich lieber nicht vor, was noch alles passieren könnte, wenn dereinst das von den Wissenschaftlern befürchtete Szenario eintritt, dass irgendwo in einem mexikanischen Labor oder einer chinesischen Küche (oder einem afrikanischen Bordell) sich die Viren von Vogelgrippe, Schweineseuche und

Rinderwahn paaren und weitervermehren...

Die Ferien sind ganz schön gewesen, danke für die Nachfrage. Meine Familie ist ja so etwas von flugeil, ganz im Gegensatz zum Familienoberhaupt, das wegen seiner schon weit fortgeschrittenen Flughafen-Allergie seine Ferien am liebsten auf einem heimischen Zeltplatz oder am weitesten noch in einem piemontesischen Agriturismo verbringen würde. Aus Rücksicht auf den quengelnden Nachwuchs habe ich aber den schweren Gang zum Staffschalter unter die Füsse genommen und recht teure Billette gekauft, auf denen seit Monaten ein fettes OK neben der Flugnummer gedruckt stand, was meine Vorfreude auf weissen Sand und türkisblaues Wasser ins Unermessliche steigerte. Nun hatten aber ausgerechnet an jenem Abend des Abflugs noch sehr viele andere Leute dieselbe gute Idee wie wir und stiegen fröhlich ins überbuchte Flugzeug, derweil ich mit meinen fest gebuchten Tickets den Tag verfluchte, an dem ich (subtil genötigt) mental von Veloferien zu Flugferien gewechselt hatte. Gut die Hälfte von uns kam dann mit (auf Jumpseats), die andere Hälfte trat den schmählichen Rückzug an.

Ein überaus netter Angestellter am Gate stellte sich glücklicherweise als der Sohn eines mir gut bekannten Berufskollegen heraus; als ich den Bub das letzte Mal gesehen hatte, war er noch knapp halb so gross gewesen. Unterdessen ist er ein junger Mann mit richtigem Bartwuchs geworden und arbeitet neben dem Studium bei der Swissport. Jedenfalls ist er nicht halb so gesprächig wie sein italienischstämmiger Vater, dafür sehr kompetent und hilfreich. Wir würden wohl heute noch im Terminal E übernachten, hätte er uns nicht kurz vor Mitternacht aus dem Labyrinth (und der von hinten undurchdringlichen Zollkontrolle) herausgelotst. Ein permanent türkisch telefonierender Taxifahrer brachte uns darauf nach Hause und wollte wissen, ob wir schönes Ürrlaub gehabt hätten. Mein Bub äusserte ein paar unschöne Worte über die Pax-Prioritäten-Policy unserer Firma, und ich selber machte mir ein paar müde Gedanken zu anlässlich von Foren und Meetings so ausgelutschten Themen wie Wertschätzung und Loyalität. Am nächsten Tag kamen wir dann mit. Und zwei Wochen später, auf dem Rückflug mit einer Allianz-Airline, wurden wir wieder stehen gelassen, diesmal in Frankfurt, und feierten die Verlängerung unserer Ferien in einem heimeligen Flughafenhotel. Klar ist es nicht einfach, den Kindern zu erklären, wieso die eigenen Angestellten auch mit gebuchten Tickets erst hinter allen anderen Last-minute-Passagieren drankommen. Aber man sollte sich einfach nicht zu viel drauf einbilden, dass man seit 29 Jahren Pilot bei dieser Firma ist. Schliesslich haben unsere Eltern uns immer gesagt, wir sollten doch lieber einen anständigen Beruf erlernen.

pk2@bluemail.ch

Vorstellung Peter Tilly

Elektromechaniker wollte ich eigentlich nie werden. Trotzdem entschloss ich mich nach positiver Zusage des Lehrbetriebs und gutem Zureden meines Vaters dazu, meine noch kindliche Unterschrift unter den Lehrvertrag zu setzen. Als «Schlieremer Chind» der industriellen Tradition zu folgen lag auf der Hand, zumal ich mir die Chance auf eine akademische Karriere während der Aufnahmeprüfung zum Gymnasium verbaute. Der Bruch einer Fensterscheibe in der grossen Pause wurde nicht ganz unbegründet mir in die Schuhe geschoben.

Von der beschwerlichen Zeit an der Drehbank erholte ich mich jeweils auf den Wildbächen Europas in meinem Kajak. Der Kampf gegen Wellen und hinterlistige Strömungen gelang mir so erfolgreich, dass ich mit dem Schweizerkreuz auf der Brust internationale Meisterschaften bestreiten durfte.



Mit dem Beginn des Ingenieurstudiums an der HTL in Winterthur beendete ich meine Sport- und Handwerkerlaufbahn und tauchte in die Geheimnisse der Elektrotechnik ein. Wie nahe Überspannung und Kurzschluss beieinander liegen, bekam ich im vierten Semester zu spüren. Als Präsident der Studentenverbindung Elektra lieferte ich eine wenig schmeichelhafte Vordiplomprüfung ab und wurde mit dem Notendurchschnitt von 4,0 denkbar knapp ins nächste Semester befördert. Dieser Warnschuss vor den Bug erklärt meine Abneigung gegenüber Planungen ohne Reserve.

Nach der Diplomierung fand ich eine Anstellung als Entwicklungsingenieur bei einem Schweissmaschinenhersteller. In den Niederungen der Motorola-Prozessoren schob ich einzelne Bits und Bytes so hin und her, dass am anderen Ende der Maschine aus zwei dicken Schienensträngen eine Einheit wurde.

Nach zwei Jahren mit LötKolben und Assemblerprogrammen lud die nationale Fluggesellschaft ins Bootcamp für Jungflieger ein. Zusammen mit fünf fidelen Flight-Engineers wurde ich auf einem Flugplatz im Wallis in die Tücken der Propeller-Aviatik eingeführt. Es folgten eine unvergessliche Zeit mit der SLS-Klasse 2-92 und unbeschwerte drei Jahre auf der MD-80, was damals übrigens mit 1487 Blockstunden zu Buche schlug.

Im Jahre 1996 rauchten einige Köpfe im Balsberg. Sie knobelten an einem Szenario herum, das von einem dramatischen Mangel an Flight-Engineers auf dem Jumbo ausging. Eiligst wurden Freiwillige unter den jungen Copiloten gesucht, die sich zum Temporäreinsatz als Bordtechniker auf der B-747 bereit erklärten. Ich zögerte keine Minute und bereute es während der folgenden 18 Monate nie. Nach gut einem Jahr merkte auch der letzte Bürolist im Balsberg, dass zehn Freitage zwischen zwei New-York-Flügen möglicherweise ein Indikator dafür sind, dass kein Flight-Engineer-Mangel besteht. Bordtechniker Tilly wurde einen Meter nach vorne geschult und flog danach tausendundeine Stunde als Copilot mit Mach 0,86 oder höher ~~durch die Welt~~ nach Atlanta.

Während der Jahre auf der alten Dame absolvierte ich ein Nachdiplomstudium als Wirtschaftsingenieur an der PHW in Zürich und Bern. Mein Interesse an wirtschaftlichen Zusammenhängen wurde geweckt. Kurz vor dem Grounding schrieb ich mich an der Universität Zürich für das Studium der Wirtschaftswissenschaften ein, wo ich zusammen mit Copiloten-Kollege Mattig das Durchschnittsalter der Studenten zünftig nach oben drückte. Nach vier Semestern ging mir der Schnauf aus, und die bevorstehende Umschulung von der MD-11 auf die A330 bewog mich, dem Dekan meinen Abschied vom Studentenleben zu verkünden. Seit 2003 fliege ich die grossen Airbus-Modelle und bemühe mich redlich, alle Abkürzungen zu kennen und mein «Wording» zu perfektionieren. ●

Was macht eigentlich ... Dani Riediker?

Ende 2008 hat sich Dani Riediker mit einem kleinen Beitrag in der «Rundschau» von seinen Kollegen verabschiedet. Nach 16 Jahren als Copilot im Cockpit von Verkehrsflugzeugen wollte er an anderer Stelle den Steuerknüppel in die Hand nehmen. Die «Rundschau» hat nachgefragt, wie es «Riedi» geht und was er an seiner neuen Wirkungsstätte genau macht.

Interview: Peter Tilly

Mit einem grossen Lächeln im Gesicht läuft Dani die Wendeltreppe in der AMAG Jona hinunter und begrüsst mich so herzlich, als sässen wir im scharfen Eck in Sao Paulo. Meine gewissenhaft vorbereitete Einstiegsfrage nach seinem Befinden beantwortet er wortlos beim ersten Blickkontakt. Mir präsentiert sich ein zufriedener und strahlender Geschäftsleiter der AMAG Jona.

«Rundschau»: Seit Januar dieses Jahres stehst du als Branchenneuling der AMAG-Garage als Geschäftsleiter vor. Wie fühlst du dich in der neuen Rolle?

Dani Riediker: Glücklich, gefordert und verzaubert von den spannenden Aufgaben. Ich bin in eine komplett andere Welt eingetaucht und versuche jeden Tag von Neuem, die Orientierung nicht zu verlieren. Branchenfremd bin ich übrigens nicht, ich hatte immer ein Faible für Autos.

«Riedi» grinst und schlägt vor, dass wir den Rest des Interviews in der nahen Pizzeria fortsetzen. Wir gehen an polierten Porsches vorbei, und auch den schnittigen Audi S4 lassen wir zu meinem Leidwesen links liegen. Das italienische Lokal liegt für eine Fahrt in einem Geschäftsauto einfach zu nah.

«RS»: Wie kamst du zu diesem Job?

D.R.: Schon beim Grounding der Swissair trat ein guter Freund mit einem Angebot an mich heran. Als mir dann aber im vergangenen Jahr die Stelle als Geschäftsleiter in Aussicht gestellt wurde, begann ich mich intensiver mit dem Angebot auseinanderzusetzen.

«RS»: Eine Kündigung schreibt man nicht einfach zwischen zwei Rotationen. Hast du lange gebraucht, um dich für den Stellenwechsel zu entscheiden?

D.R.: Selbstverständlich habe ich bei der Familie und Freunden Rat gesucht. Doch als ich die Zusage erhielt, zögerte ich nicht lange.

«RS»: Was beinhaltet die Aufgabe als Geschäftsführer einer AMAG-Vertretung?

D.R.: Diese Frage ist gar nicht so einfach zu beantworten. Wie es meine Berufsbezeichnung schon sagt, leite ich den Betrieb und bin für das Einhalten der Vorgaben verantwortlich. Mir sind 50 Mitarbeiter unterstellt, mit denen wir einen Umsatz von 25 bis 30 Millionen Franken pro Jahr erwirtschaften. Doch so definiert dies auch klingt, mein Tagesablauf ist ganz und gar nicht fix strukturiert. Sowohl Tagesgeschäft als auch Personalführung und Verkaufsaktivitäten beschäftigen mich unterschiedlich stark. Speziell im

Reklamationswesen versuche ich Einfluss zu nehmen. Es steht einem Dienstleistungsunternehmen gut an, wenn der Kunde spürt, dass seine Beanstandungen Gehör finden. Als Chef kann ich hier viel bewirken. Langer Rede kurzer Sinn: der Job ist sehr vielseitig!

«RS»: Da muss ich natürlich die provokative Frage stellen, ob 16 Jahre als Copilot reichen, um so einer Aufgabe gewachsen zu sein.

D.R.: Die Zeit bei der Swissair und der SWISS war eine ausgezeichnete Schule für mich. Piloten sind gute und wertvolle Arbeiter. Sie können motivieren, sind es gewohnt, zielgerichtet und strukturiert zu arbeiten, und haben gelernt, Entscheidungen zu fällen. Gerade Letzteres vermisse ich bei einigen Führungskräften in meiner neuen Umgebung. Anfügen muss ich noch, dass ich während der Flugjahre eine gute Management-Ausbildung genoss. Ich habe vielleicht nicht unbedingt gesehen, wie man es richtig macht, aber was man alles falsch machen kann, haben wir vor ein paar Jahren ja alle miterlebt.

Wir werden unterbrochen von einer charmanten Serviertochter, die unsere Teigfladen bringt. Riedi betrüfelt seine Pizza hemmungslos mit scharfem Öl und stillt seinen Durst mit einem kräftigen Schluck Cola. Die Pizzeria «Beppi» hat ihren guten Ruf nicht zufällig erhalten, und zum ersten Mal verstehe ich, warum wir nicht mit dem firmeneigenen 911er-Cabriolet an den Zürichsee gefahren sind.

«RS»: Welche Fehler möchtest du als Geschäftsführer vermeiden?

D.R.: Fehlende Wertschätzung ist der Killer jeder Arbeitsmoral. Wenn ich meine Mitarbeiter nicht ernst nehme, dann habe ich verloren. Ich bin auf ein gutes und funktionierendes Team angewiesen. Wenn die



Daniel Riediker ist verheiratet und hat vier Kinder. Er wuchs in Südamerika auf und schloss seine Schulbildung mit dem deutschen Abitur ab. Nach der Piloten-RS flog er drei Jahre im Überwachungsgeschwader und trat 1991 in die SLS ein.

Es folgten spannende Kurzstreckenjahre auf der Fokker 100, bevor er Mitte der 90er Jahre auf den Jumbo wechselte. Bis zu seinem Austritt Ende 2008 flog er noch die MD-11 und die grossen Airbus-Modelle.



Dani heute...



© M. Jegerlehner

...und nach dem Swissair-Grounding in Rio.

Leistungsfähigkeit eines Mitarbeiters durch ein persönliches Problem oder durch Unzulänglichkeiten am Arbeitsplatz gemindert wird, dann habe ich den Anspruch und die Pflicht, mich darum zu kümmern.

«RS»: Wertschätzung ist auch bei uns in der SWISS ein ständiges Thema. Wie hast du das erlebt?

D.R.: Das Thema würde Bücher füllen. Als negatives Beispiel möchte ich meinen Abschied von der SWISS nehmen. Ich bin in Frieden gegangen, ohne Groll und Wut gegen die Firma oder einzelne Exponenten. Am Schluss meiner Karriere als Pilot erhielt ich eine Checkliste mit Dingen, die ich zu erledigen hatte. Am Ende der Liste war eine Telefonnummer aufgeführt, die ich anrufen sollte, falls ich ein Abschlussgespräch wünschte. Ich hätte aber erwartet, dass dieses Gespräch auf jeden Fall mit jedem austretenden Mitarbeiter geführt wird.

«RS»: Wie wurdest du vom neuen Arbeitgeber auf deine anspruchsvolle Aufgabe vorbereitet?

D.R.: Nach dem herzlichen Empfang wurde ich ins kalte Nass geworfen. Mein Vorgänger hielt es nicht einmal für nötig, mit mir einen Firmenrundgang zu machen. Auch der geplante Einführungsmonat fiel ins Wasser. Als Willkommensgeschenk erhielt ich die Nachricht, dass ein internes Audit nicht bestanden wurde. Den Grund dafür erfuhr ich anfangs nicht. Mein Vorgänger hatte sich nicht mal nach dem Warum erkundigt. Obwohl ich ein Führungs- und Mitarbeiterhandbuch in die Hand gedrückt bekam, war es für mich schwierig, herauszufinden, welche Weisungen und Vorschriften gelten. Es fällt mir nicht leicht, das zu sagen, aber manchmal vermisse ich das OM A mit seinen klaren Vorgaben.

«RS»: Nicht nur beruflich, sondern auch privat ist der Jobwechsel eine Umstellung. Wie reagiert deine Familie auf die neuen Umstände?

D.R.: Sie freuen sich, dass ich jeden Abend zu Hause bin. Die Situation hat sich insofern geändert, als ich nicht mehr tageweise frei habe. Wir empfinden den Wechsel als Bereicherung, obwohl ich jetzt weniger zu Hause bin.

«RS»: Wie viel arbeitest du?

D.R.: Ich habe eine fünfeinhalb-Tage-Woche. Am Morgen verlasse ich zeitig das Haus und bin so gegen 19.30 Uhr wieder bei der Familie.

«RS»: Hast du nach dem Ende der Langstreckenfliegerei körperlich eine Veränderung bemerkt?

D.R.: Ich schlafe wesentlich besser, und die latente Müdigkeit ist wie weggeblasen. Das Gefühl, dass ich permanent um 30 Prozent reduziert funktioniere, gehört der Vergangenheit an. Doch meine neue Tätigkeit fordert auch seinen Tribut. Am Abend falle ich todmüde ins Bett.

Riedis Handy meldet sich von Zeit zu Zeit. Ein unmissverständlicher Indikator dafür, dass ich mit meinem Interview langsam zum Ende kommen sollte. Zu meiner Freude bestellt er bei der Kellnerin noch zwei Latte macchiato. Es bleibt mir noch Zeit, ihn über die Folgen der Wirtschaftskrise auszufragen.

«RS»: Gerade die Autoindustrie wird im Moment kräftig durchgeschüttelt. Wie ich auf der Homepage der AMAG gelesen habe, rechnet die Holding bei den Verkaufszahlen im Jahr 2009 mit einer Einbusse von acht Prozent. Mich dünkt die Zahl recht optimistisch.

D.R.: Mich auch. Persönlich rechne ich mit einem Einbruch von über 15 Prozent. In unserer Filiale stehen wir vergleichsweise gut da. Wir haben eine gesunde Mischung zwischen Grosskunden und Privaten. Firmen stehen momentan auf der Investitionsbremse, und das spürt das Autogewerbe ziemlich schmerzhaft. Bei den Individualkunden sieht es besser aus. Bis jetzt scheint die Krise noch nicht vollständig in den Köpfen angekommen zu sein. Ausserdem haben wir im Vergleich zu Mitbewerbern innovative Produkte. Sowohl bei VW als auch bei Audi und Porsche müssen wir uns im Vergleich mit den Konkurrenten nicht verstecken.

«RS»: Zum Schluss die Frage, die alle Leser brennend interessiert: Mit wie viel Preisnachlass können AEROPERS-Mitglieder bei einem Neuwagenkauf in der AMAG Jona rechnen?

D.R.: (lacht) Prozentversprechungen gebe ich an dieser Stelle keine ab, aber ich garantiere Vorzugsbehandlung für alle ehemaligen Berufskollegen. Mein Motto lautet nicht von ungefähr: Eine Lösung finden wir immer!

Zusammen gehen wir Richtung AMAG, und ich verabschiede mich von dem sympathischen Geschäftsführer. Zu Fuss mache ich mich Richtung Bahnhof Jona auf und schreite die Kolonne der Neuwagen ab. Riedi wird diese noch alle an die Kunden bringen. Wer weiss, wenn ich dann einmal Flugkapitän bin, nehme ich die versprochene Vorzugsbehandlung gerne an. ●

Das Virus wird wiederkommen

Das Grippevirus wird nicht verschwinden und hierzulande spätestens im Herbst zur saisonalen Grippezeit wieder auftauchen. Der folgende Bericht beleuchtet verschiedene Massnahmen für den persönlichen Schutz und verdeutlicht die Wirksamkeit ganz einfacher Hygieneregeln.

Text: Jürg Ledermann

Diese Bilder sind uns jetzt noch präsent: Mexiko in Quarantäne, Gesichter mit Schutzmasken, Experten in weissen Kitteln, Statistiken über Verdachtsfälle, Karten mit Ausbruchszonen, Behördenvertreter im Visier der Kameras. Lange wird es nicht dauern, und dann werden sie verdrängt durch neue mediale «Weltereignisse» oder Banalitäten des Alltagslebens. Die weltweite, grossindustrielle Schweineproduktion wird unverändert weitergehen, die Massentierhaltung beibehalten. Die erheblichen gesundheitlichen Risiken, wenn Mensch und Tier nahe zusammen leben und somit neue Virusvarianten vom Tier leichter auf den Menschen überspringen können, werden ausgeblendet.

Resistente Grippe

Die Grippe indes wird uns wieder beschäftigen. Spätestens im Herbst zu Beginn der traditionellen Grippezeit dürften wir in der Schweiz wieder mit ihr konfrontiert werden. Wenn wir Glück haben, dann nur als «harmlose» saisonale Grippe. Mit etwas Pech erleben wir ein Virus, das sich aus jetzt zirkulierenden A(H1N1)-Influenza-Virenbestandteilen zusammensetzt. Es kann auch sein, dass das neue Virus auf sei-



Bild 1: Eine FFP2-Atmungschutzmaske der Firma 3M für den Schutz gegen das Einatmen von Viren.

«Gelingen die Tröpfchen auf eine Schleimhaut, sei dies im Mund, in der Nase oder im Auge, ist eine Infektion sehr wahrscheinlich.»

ner Wanderung über die Südhalbkugel, wo aktuell die saisonale Grippezeit beginnt, mutiert. Gefürchtet sind das Zusammentreffen mit dem Vogelgrippevirus und das Entstehen von gefährlichen Varianten in Asien.

Vergleicht man die jährliche Opferzahl der saisonalen Grippe in der Schweiz mit derjenigen der Schweinegrippe, so erstaunt die unterschiedliche Dimension. Allein in der Schweiz suchen nach Angaben des BAG (Bundesamt für Gesundheit) jährlich rund 200 000 Personen den Arzt wegen Grippe-symptomen auf. Zwischen 400 und 1000 Menschen sterben an dieser «harmlosen» Grippe.

Die Schweinegrippe A(H1N1) dagegen hat bisher (Stand 24. Mai 2009, www.bag.admin.ch/influenza) weltweit nur 12 022 Menschen infiziert. 86 sind daran gestorben. Die leicht hysterische, mediale Präsenz des Themas und die Aufmerksamkeit der Behörden haben bisher Schlimmeres verhindert.

Angesichts der jährlichen Erkrankungsrate und der hohen Opferzahl der saisonalen Grippe ist es erstaunlich, wie wenig über Prävention berichtet wird. Vielleicht ist das Thema doch zu wenig dramatisch, weil wir durch die jährliche Wiederholung abgestumpft sind oder weil eher ältere Menschen an den möglichen, schweren Komplikationen sterben – und wir damit nicht zur «Zielgruppe» gehören. Oder das Thema Hygiene ist nicht dafür geeignet, fette Schlagzeilen zu liefern – aber das Einhalten ein paar grundsätzlicher Hygieneregeln kann von entscheidender Bedeutung sein. Dabei geht es einerseits darum, nicht selber an der Grippe zu erkranken, und andererseits darum, wenn man krank ist eine Verbreitung durch Ansteckung anderer zu vermeiden.

Grippekranke sind schon während der Inkubationszeit ansteckend, also ein bis zwei Tage bevor die Symptome ausbrechen. Ein Erwachsener kann das Virus noch drei bis sieben Tage nach Ausbruch der Krankheit weitergeben. Kinder können auch länger ansteckend sein. Die Viren können auf direktem oder indirektem Weg in den Organismus gelangen.

Direkt auf die Schleimhaut

Steht man jemandem nahe gegenüber, der hustet oder niest, hat man eine gute Chance, von Tröpfchen direkt getroffen zu werden. Der «Auswurf» kontaminierter Körperflüssigkeit kann bis zu zwei Meter weit fliegen, unsichtbar für das menschliche Auge. Gelingen die Tröpfchen auf eine Schleimhaut – sei dies im Mund, in der Nase oder im Auge –, ist eine Infektion sehr wahrscheinlich. Der blosser Kontakt auf unversehrter Haut richtet keinen Schaden an.



©RKI

Bild 2: Ein Handabdruck lässt auf einem Nährboden verschiedene Keime spriessen.

Ein Kranker kann seine Mitmenschen schützen, indem er eine sogenannte Hygienemaske über Mund und Nase trägt. Solche Masken sind uns aus dem Krankenhaus bekannt und verringern in erster Linie die Anzahl von Erregern, die vom Träger in die Umgebung ausgeatmet werden. Besonders in der Chirurgie und der Intensivmedizin werden sie zum Schutz des Patienten vor Krankheitserregern aus dem Nasen-Rachen-Raum des Spitalpersonals empfohlen.

Hat man keine Maske dabei, empfiehlt das BAG, beim Niesen Mund und Nase mit einem Papiertaschentuch zu bedecken, es anschliessend zu entsorgen und sich daraufhin die Hände zu waschen. Das auf Infektionskrankheiten spezialisierte Berliner Robert-Koch-Institut (RKI) gibt dazu in seiner Broschüre «Selbstverteidigung gegen Viren» (www.wir-gegen-viren.de) einen weiteren Tip: «Beim Husten ist «Hand vor den Mund» zwar gut gemeint, aber ungesund. Zumindest für Ihre Mitmenschen. Schliesslich katapultieren Sie dabei eine grosse Anzahl von Viren aus Ihrem Körper, die dann an Ihren Händen kleben bleiben. Berühren Sie nun Gegenstände oder Mitmenschen, dann verbreiten Sie die Viren weiter. Husten Sie also lieber nicht in die Hand, sondern in Ihren Ärmel. Dann bleiben Ihre Hände sauber.»

Will man sich selber im Kontakt mit erkrankten Personen mit einem Atemschutz gegen eindringende Viren sicher schützen, sollte man zu einer Atemschutzmaske nach den Normen FFP2 oder FFP3 (face filtering piece) greifen, die im Handel für rund 10 Franken pro Stück zu kaufen ist. Solche Masken befinden sich auch im Emergency Medical Kit auf unseren Flugzeugen. Wie Bild 1 zeigt, unterscheiden sich diese

Masken von den bekannten Hygienemasken dadurch, dass sie den Mund-Nasen-Bereich gänzlich abdichten, über einen Nasenbügel verfügen und auch eine viel bessere Filterwirkung haben. Um das Ausatmen für den Träger zu erleichtern, sind die meisten FFP3-Masken mit einem speziellen Auslassventil ausgestattet. Es ist somit klar, dass solche Masken nicht von Kranken getragen werden sollten.

Um ganz sicher zu gehen, ist für den Schutz der Augen auch das Tragen einer Brille zu empfehlen. Wegen des verhältnismässig grossen Aufwands empfiehlt das BAG eine solche Ausrüstung denn auch nur für das Pflegepersonal im direkten Umgang mit ansteckenden Patienten bei Spezialuntersuchungen.

Von der Hand in den Mund

Viren können nach Angaben von Dr. Ueli Stössel, Leiter der SWISS Medical Services, während Stunden überleben, sei dies in der Luft, an der Türfalle oder auf der Haut. Sie überleben besonders lange in Resten von Nasen- und Bronchialsekret, das nach dem Niesen und Husten auf unseren Händen bleibt. Dass die Handinnenseite ein beliebter Tummelplatz für Keime aller Art ist, zeigt das Bild 2 eindrücklich.

Wir haben im täglichen Leben unzählige Möglichkeiten, mit den Händen Viren aufzunehmen oder weiterzugeben: die Taste im Lift, der Türgriff, ein Händedruck bei der Begrüssung, die Throttle-levers, der Joystick oder Push-buttons im Cockpit. Dabei sind harte, nicht poröse Oberflächen länger gefährlich, weil auf ihnen ein Tröpfchen weniger schnell verdunstet. Ein Virus könne, so Stössel, Tage überleben, wie ein Versuch mit Banknoten gezeigt habe. Auf weichen Materialien, welche die Feuchtigkeit absorbieren, «vertrocknen» Viren schneller und haben dadurch eine kürzere Lebensdauer.

Wie bereits erwähnt, stellt der blosser Aufenthalt der Viren auf unserer Haut kein gesundheitliches Problem dar. Sobald wir uns mit den verunreinigten Fingern aber ins Gesicht fassen, laufen wir Gefahr, die Viren via Mund, Nase oder beim Augenreiben in unseren Organismus zu schleusen.

Der Hygiene der Hände ist darum spezielle Beachtung zu schenken. Das RKI rät: «Waschen Sie Ihre Hände regelmässig, besonders vor dem Zubereiten von Speisen, vor dem Essen, nach dem Toilettengang oder wenn Sie nach Hause kommen.» Wie ein vorbildlicher Waschvorgang abläuft, illustriert Bild 3. Beim Waschen der Hände sollte möglichst Flüssigseife verwendet werden, denn Viren werden laut BAG auf einem nassen Stück Seife konserviert. Auf öffentlichen Toiletten sollten zum Trocknen der Hände nur Papiertücher verwendet werden. Damit kann der Kontakt mit Viren vermieden werden, die andere auf einem Stoffhandtuch hinterlassen haben.

Die Wirksamkeit dieser eigentlich recht einfachen Hygienemassnahmen entdeckte der ungarische Arzt Ignaz Semmelweis (1818 - 1865) auf der Wöchnerinnenstation des allgemeinen Spitals Wien. Er vermutete, dass die Ärzte und Medizinstudenten, die an Lei-

**«Das Einhalten ein paar
grundsätzlicher Hygieneregeln
kann von entscheidender
Bedeutung sein.»**

chen arbeiteten und zwischendurch auch Mütter bei der Entbindung untersuchten, mit ihren ungewaschenen Händen und Instrumenten die Krankheitserreger der Leichen auf die gesunden Mütter übertrugen, worauf diese starben. Er ordnete an, dass vor einer Untersuchung jeweils die Hände gründlich mit Chlorkalk zu waschen und zu desinfizieren seien. Die Sterblichkeitsrate fiel danach von über zwölf auf unter zwei Prozent. Am 5. Mai 2009 (in Anlehnung an die fünf Finger der Hand) war der erste internationale Tag der Handhygiene. In Einrichtungen des Gesundheitswesens gilt das Motto «Save Lives: Clean Your Hands».

Hände verbreiten Viren. Richtig waschen schützt.



Hände unter fließendes Wasser halten



Seife 20 bis 30 Sekunden in den Händen verreiben



Auch zwischen den Fingern



Dann gründlich abspülen



Sorgfältig abtrocknen, wenn vorhanden, mit einem Papiertuch

©RKI

Bild 3: Eine gründliche Handreinigung nach den Vorgaben des RKI.

Krank zu Hause bleiben

Prävention auf einer ganz anderen Ebene bietet die saisonale Grippeimpfung, die für Risikogruppen vom BAG ausdrücklich empfohlen wird. Der Impfstoff wird jedes Jahr anhand der saisonalen Virenstämme spezifisch hergestellt. Prof. Beda Stadler, Leiter des Instituts für Immunologie der Universität Bern, fordert gar einen Akt der Solidarität, indem man nicht nur an seine eigene Gesundheit denken sollte, sondern auch daran, dass man nicht andere unnötig dem Infektionsrisiko aussetzt. Er meint: «Es gibt eine goldene Regel: Wer mit Leuten zu tun hat, die von ihm abhängig sind – seien das Kinder, Senioren, Patienten oder Gefangene –, der handelt unprofessionell, wenn er sich nicht gegen Grippe impfen lässt.» Diese Liste könnte er gut und gerne um unsere Passagiere erweitern, die uns in ähnlicher Weise anvertraut sind.

Allerdings sollte es gar nicht so weit kommen, dass Passagiere dem Risiko ausgesetzt sind, vom fliegenden Personal angesteckt zu werden. Flugdienst ist nach OM A 6.1.1.1 im Krankheitsfall verboten: «Flight duty is prohibited when the capacity for work is reduced because of illness or general physical condition. Decrease of fitness includes the effects of disease, injury, alcohol, drugs, fatigue, etc.» Auch das RKI meint: «Wenn Sie krank sind, sollten Sie nicht arbeiten gehen. Denn Sie gefährden nicht nur Ihre eigene Gesundheit, Sie können auch Kollegen und andere Menschen in Ihrer Umgebung anstecken. Dies schadet Ihrem Arbeitgeber mehr als der Ausfall einer Einzelperson. Wer krank zur Arbeit erscheint, kann sich ohnehin schlechter konzentrieren und macht mehr Fehler.»

Was uns eigentlich als logisch erscheint, wird in der Praxis leider nicht konsequent befolgt. Immer wieder sind Kolleginnen und Kollegen anzutreffen, sei das nun in der Kabine oder im Cockpit, die mit triefender Nase oder Husten zur Arbeit erscheinen. Das Risiko, Kollegen anzustecken, ist bei den engen Raumverhältnissen im Flugzeug erheblich. Die hochwertigen Filter des Belüftungssystems im Airbus machen es den Viren laut Stössel zwar grundsätzlich schwieriger, sich als Aerosole im Flugzeug zu verbreiten. Doch sind die Atemwege, so Stadler, durch das trockene Klima gereizt und ist diese erste Immunbarriere somit weniger effizient.

So geschah es unlängst, dass eine Rotation frühzeitig abgebrochen werden musste. Nicht nur der kranke Kollege, der eigentlich hätte zu Hause bleiben sollen, lag anschliessend mit Lungenentzündung im Bett, sondern auch der Autor und dessen Fluglehrer waren für zehn Tage krankgeschrieben.

Ist es falsch verstandenes Pflichtgefühl oder die Unkenntnis darüber, dass es kaum möglich ist, sich auf einer Rotation zu erholen, geschweige denn eine Krankheit auszukurieren? Gerade Junge müssen ihrer und unserer Gesundheit zuliebe bei dieser Thematik sensibilisiert werden. Dabei stammt der oberste Grundsatz wieder aus dem OM A: «It is the responsibility of the crew member himself to decide whether or not he is fit for flight duty.» Das können weder der Linienvorgesetzte, ein Kollege noch die Crew Dispo beurteilen. Das SWISS Medical Services-Team steht allerdings gerne beratend zur Verfügung. ●

Bestimmt, konsequent – und ein bisschen stur

Lieber Roland!

Mitternacht in Abu Dhabi ist bereits vorbei, als ich jene E-Mail anklicke, in der mir Jürg Ledermann in knappen Worten von deinem Rücktritt als Redaktor der AEROPERS-«Rundschau» berichtet. Der Aufwand lasse sich mit den aktuellen Arbeitsbedingungen bei der SWISS nicht mehr vereinbaren, lautet deine Begründung.

Die Arbeit als Redaktor des Verbandsmagazins fordert ein riesiges zeitliches Engagement. Sie ermöglicht Einblicke in spannende Themenbereiche, bietet Raum für sachliche Analysen wie auch für kreatives Schaffen. In beidem hast du in den letzten Jahren Enormes geleistet. Wer weiss, wie viel Herzblut in deinen Recherchen und Artikeln steckt, kann sich ausmalen, wie schwer du dich mit diesem Rücktrittsentscheid getan haben musst.

Es ist im Sommer 2002, als mich Christian Frauenfelder nach einer Podiumsdiskussion im Zürcher Landmuseum erstmals mit dem Gedanken konfrontiert, die Redaktionsleitung der «Rundschau» zu übernehmen. Ich könne meine Arbeit selber einteilen und ein geeignetes Team zusammenstellen, zerstreut er meine anfänglichen Bedenken. Damit ist die Sache schon beinahe erledigt und meine Zusage nur noch eine Frage der Zeit.

Meine erste und wohl wichtigste Aufgabe zu diesem Zeitpunkt ist, die abgespeckte Redaktion mit engagierten und kompetenten Kollegen zu beleben. Und ganz zuoberst auf meiner Kandidatenliste steht der Name Zaugg. Denn du bist mir mehrfach durch poin-

tierte und überlegte Kommentare im AEROPERS-internen Internet-Forum aufgefallen. Gekannt habe ich dich bereits von einer früheren, gemeinsamen B-747-Rotation nach Chicago. Zu einer Zeit, als die Schweizer National-Airline noch in weniger turbulenten Luftmassen kutscherte.

Als ich dich anrufe und um Mithilfe in der Redaktion bitte, bist du überrascht. Spontaneität und überstürztes Handeln sind dir nicht eigen, und so forderst du Bedenkzeit. Weniger, weil ich ausser einigen FEROP-Tagen nicht viel bieten kann, sondern vielmehr, weil du dir die Angelegenheit gründlich überlegen willst. Halbheiten magst du nicht. Das zieht sich wie ein roter Faden durch dein redaktionelles Schaffen. Und es ist nicht zuletzt Beweis für dein hohes Anspruchsniveau.

Du sagst schliesslich zu. Weil das Interesse überwiegt. Und weil du dich für die Idee der AEROPERS engagieren willst. Wir stürzen uns, unterstützt vom damaligen AEROPERS-Geschäftsführer Christoph Ulrich, kopfüber, aber nicht kopflos in die neue Aufgabe. Erste Sitzungen am ewigen Wegli. Gegenseitiges Beschnuppern. Es gibt genügend Themen, die unter den Nägeln brennen. Die SWISS steckt ebenso in den Kinderschuhen wie unser neu geformtes Redaktionsteam. Die Schweizer Aviatik ist schwer angeschlagen. Auch der Flughafen Zürich ist umstritten, und es sind nicht nur die Gefühle der direkt Betroffenen, die zwischen Euphorie und Entsetzen taumeln.

In deinem ersten Beitrag befasst du dich mit der Frage «Wie viele Flugzeuge braucht ein Hub?». Der Artikel erscheint in der «Rundschau»-Ausgabe vom Dezember 2002. Zweifellos kein einfacher Einstieg,





doch du nimmst die Herausforderung entschlossen und ohne zögern an. Als studierter Physiker verfügst du über eine rationale und logisch aufgebaute Argumentationsweise. Ratio und Logik in einfache und klare Sätze zu verpacken, bereitet dir anfänglich Mühe. Buchstaben sind eben keine Zahlen, Sätze keine Formeln. Zwar stimmen die Vorzeichen, doch du stolperst mehrfach über deine Akribie. Setzt freimütig Klammern und greifst tief und grosszügig in die Komma-Schatulle, ohne dir bewusst zu sein, auf welch anspruchsvollen Hürdenlauf du deine Leserschaft schickst.

Anlässlich des ersten «Rundschau»-Grillfestes im Sommer 2003 habe ich versucht, auf humoristische Weise die einzelnen Redaktionsmitglieder zu charakterisieren. Zu dir meinte ich damals: «Seine Texte bestechen durch exzellente, vielleicht manchmal – das scheint an dieser Stelle aber einleuchtend – der aufwendigen Thematik wegen etwas komplizierte, dennoch in ihrer Art gut verständliche und äusserst selten unwahre (nicht richtige) Formulierungen. Doch daran, das ist mittlerweile auch für den Leser und/oder die Leserin deutlich spürbar und deshalb so erfrischend wohltuend, daran wird bereits intensiv gearbeitet, sodass – wenn nichts mehr dazwischen kommt – ab spätestens der Januar-Ausgabe des nächsten Jahres mit strafferen Formen, weniger Klammern und präziser gesetzten Kommata gerechnet werden kann, muss oder darf.»

Dein Schreibstil ändert sich rasch – nicht wegen meiner dummen Sprüche notabene –, und wir unterhalten uns immer öfter über Inhalte und weniger über Stil und Lesbarkeit. Ich bin beeindruckt von deinem Ehrgeiz und deinem Engagement. Es geht immer um die Sache! Du willst zum Kern vordringen und gehst

dabei beharrlich deinen Weg. Bestimmt und konsequent. Manchmal vielleicht auch ein bisschen stur.

Schnell wird klar, dass die Recherchier-Tätigkeit zu deinen Stärken gehört. Hast du einmal «Blut gerochen», verfolgst du eine Spur über Tage – und wahrscheinlich auch Nächte – mit unerbittlicher Konsequenz. Du willst alles wissen. Oberflächlichkeiten und Halbwahrheiten sind dir ein Greuel. Deine Hartnäckigkeit kann für viele Gesprächspartner und Informanten zur Plage werden. Manchmal auch für den Redaktionsleiter. Nämlich dann, wenn du in allerletzter Minute zum «Finetuning» der Korrektur der Korrektur der letzten Korrektur ansetzt. Du scheust dich bei auftretenden Diskrepanzen nicht, auch Tage nach einem Gespräch – oder nach Redaktionsschluss (!) – noch einmal anzurufen oder per E-Mail nachzuhaken. So lange, bis Klarheit herrscht; die Fakten müssen stimmen.

Deine Publikationen stossen nicht nur bei Aviatikern und Piloten, sondern auch bei vielen Fachjournalisten auf grosse Akzeptanz. Es ist nicht zuletzt deiner Professionalität zu verdanken, dass sich die «Rundschau» als Fachorgan immer deutlicher etabliert. Deine Arbeit wird über die Grenzen der AEROPERS und deren Mitglieder anerkannt und führt im Jahre 2005 zur Aufnahme in den Verband Schweizer Aviatik-Journalisten (SAJ). Diese Mitgliedschaft ermöglicht dir in der Folge neue, vielfältige Kontakte, mit denen du dich im weiteren Verlauf deiner redaktionellen Arbeit immer wieder austauschen kannst.

Jetzt, nach über sechs Jahren und 32 «normalen» und einer Sonderausgabe der «Rundschau», ziehst du dich zurück. Nicht etwa, weil du genug vom Schreiben hättest. Der Grund liegt vielmehr im heutigen beruflichen Umfeld. Du bemerkst in deiner Rücktrittsankündigung: «Ich bedaure diesen Schritt sehr, der nichts mit dem Team zu tun hat. Ich habe mich darin im Gegenteil immer wohlgeföhlt und meine recherchierend-schreibende Arbeit bis heute sehr gern und mit viel Herzblut gemacht. Aber der Aufwand, den ich dafür geleistet habe, lässt sich mit den aktuellen Arbeitsbedingungen bei der SWISS nicht mehr vereinbaren, so gern ich das auch weiterhin tun würde.»

Du bleibst konsequent. Die «Rundschau»-Leser werden deine fundierten Berichte vermissen, das Redaktionsteam eine kritische, überlegte Stimme und den einen oder anderen aus der Hüfte abgefeuerten trockenen Spruch.

Auch heute noch, mit zeitlicher und geografischer Distanz zu den Ereignissen in der Schweiz, ist mir klar: Meine wohl beste Tat als Redaktionsleiter war, dass ich seinerzeit den Zaugg ins Team geholt habe!

Kein Zweifel: Mit dir scheidet ein engagierter und äusserst kompetenter «Rundschau»-Macher aus der Redaktion aus. Es bleibt einzig zu hoffen, dass du dich in Zukunft dann und wann zu einem «Sonderbericht» überreden lässt.

Dieter Eppler

10SAB01
29 April 2009

Low/reduced visibility operations at Canadian airports

ALPA International has issued the following operations bulletin:

Background:

On March 12, 2009 new rules governing restrictions on airport surface movements in low visibility conditions became effective at Canada's airports. These rules will be enforced by Transport Canada and may impact the way you operate. As of the effective date, Canadian airports are required to publish the level of service they are capable of providing for each runway. Flight crews are now required to ensure that the visibility conditions are at or above the advertised level of service prior to taxi operations. Pilots who operate on the surface below the advertised visibility service level will be subject to violation.

Please be advised that Air Traffic Services (ATS) personnel will issue a taxi clearance even if conditions are below the required visibility for taxi operations. This clearance does not permit operations, except in accordance with the low or reduced visibility airport operations plan. ALPA has requested that NavCanada inform pilots that the visibility level is below the published limit, although they will not restrict you from taxiing. **Therefore it is possible for crews to now accept a taxi clearance to or from the gate and illegally operate on the airport surface due to the new regulations.** Please note that the visibility limits available under the Approach Ban regulations have no direct relationship to the new surface regulations. If visibility deteriorates below the published service level after the aircraft has passed the Final Approach Fix (FAF) on approach, or after the aircraft has begun taxi for take-off, then operations may continue. However, no aircraft will be able to push back, or continue past the FAF with visibilities lower than the service level that is published.

Recommendations:

Lacking any specific guidance from your airline, pilots are cautioned that taxi visibility limits and runway operation (take off and landing) visibility limits may not coincide, **in either direction**, and that it is imperative that you check your legality for any phase of operation prior to accepting any clearance to operate your aircraft.

Pilots should also take note of the following:

1. Follow your Standard Operation Procedures.
2. Confirm the published service level for airport/runway you are using.
3. Familiarise yourself with applicable company, NavCanada and Transport Canada information on new requirements.

Further Reading:

www.tc.gc.ca/Civilaviation/IMSdoc/ACs/300/PDF/302-001.pdf
www.tc.gc.ca/civilaviation/commerce/circulars/AC0256.htm
www.tc.gc.ca/CivilAviation/IMSdoc/ACs/700/700-007.htm

IFALPA provides this data for information only. In all cases pilots should follow their company's guidance and procedures.

In the interests of flight safety, reproduction of this bulletin in whole or in part is encouraged. It may not be offered for sale or used commercially.

All reprints must credit IFALPA.



Eurocontrol warns that go-around instructions are not being complied

Eurocontrol has issued a Safety Reminder message as follows:

Background

An Air Navigation Service Provider (ANSP) at a busy international airport experienced recently successive similar incidents involving commercial transport aircraft. The aircraft on final approach acknowledged, but did not action, instructions to go around passed due to catching up the traffic in front. Repetitions of instructions were necessary before the required go around commenced. Pilots' acknowledgements to the initial go around instructions were neither given in the prescribed format, nor in any way which could provide assurance that they had been understood.

Although the national language at the place of incidents' occurrence is not English, all ATC communications, including those with operators based at the airport concerned, are conducted in English Language. The incident aircraft flight crews were also not native English-speakers and their native languages belong to a distinctly different language grouping to that of the native language spoken at the incident location. As a result, the English language accents of the two parties in each incident were understandably different.

Analysis of the circumstances in the recorded incidents suggests that the inclusion of plain language explanations of the reason for instructing a go around, which in each case immediately preceded (without a break) the actual instruction, may have led to the flight crews failing to appreciate the content of the transmission even though they understood that it had been for them. Their non-specific acknowledgements of the initial go around instructions were taken as 'message understood' by ATC whereas it appears that the initial messages had not been understood.

IFALPA provides this data for information only. In all cases pilots should follow their company's guidance and procedures. In the interests of flight safety, reproduction of this bulletin in whole or in part is encouraged. It may not be offered for sale or used commercially. All reprints must credit IFALPA.

10SAB02

While actual safety standards were not impaired during these incidents, the potential for breach in separation is clear.

In the EUROCONTROL Voluntary ATM Incident Reporting (EVAIR) database go around occurrences make 6% of the overall occurrences reported for the period 2007 – 2008.

ICAO PROVISION IN PANS-ATM (DOC 4444)

12.3.4. Phraseologies for use on and in the vicinity of the aerodrome

12.3.4.18 Missed Approach

- a) GO AROUND;
- b) GOING AROUND*.

* Denotes pilot transmission.

Actions

Note the subject and investigate the relevance in your operational environment.
You are invited to share your experience with the described issue.

Further Reading

Standard Phraseology: www.skybrary.aero/index.php/Standard_Phraseology

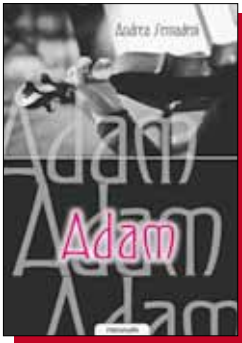
Read-back/hear-back: www.skybrary.aero/index.php/Read-back_or_Hear-back.

Missed approach - www.skybrary.aero/index.php/Go-around.

Active Listening - www.skybrary.aero/index.php/Active_Listening.

Die Teufelsgeige

Text: Viktor Sturzenegger



Mich freut es, wenn ich sehe, dass unsere Senior First Officers sich mit der schon seit Jahren unerfreulichen Karrieresituation individuell kreativ auseinandersetzen. Wenn sie Zeit finden, sich neben dem strengen Einsatz noch für etwas zu engagieren und dabei auch die Schönheit der fliegerischen Seiten der Existenz nicht aus den Augen verlieren. Schon kann ich hier

nach Peter Tilly den zweiten Schriftsteller aus diesem Kreis vorstellen: Andrea Semadeni.

Vertreten ist er hier nicht mit seinem Erstling «Mord an Zwergli», den ich vor ein paar Jahren gelesen habe, sondern mit seinem «Opus 2»: «Adam».

Wie die Flasche Aladins findet Adam auf dem Müll einen ihn persönlich ansprechenden Gegenstand, nur dass sich dieser bei ihm nicht als eigentlicher Geist entpuppt, sondern es dabei belässt, ein Geigenkasten zu bleiben.

Süffig wie schon in seinem Erstling, erzählt Andrea Semadeni die Geschichte des pubertierenden Jungen, der seine Vorliebe für «AC/DC» unter dem Einfluss des teuflischen Geigenkastens mit der absoluten Hingabe für die klassische Musik bis zum Capriccio Nr. 24 in a-Moll von Nicolò Paganini tauscht. Die Geschichte entwickelt sich ziemlich verzwickelt, und ich will gar nicht mehr verraten. Das kurze Buch ist schnell gelesen!

Faszinierend ist allerdings der Ansatz von Andrea, dass diese Geschichte als Libretto zu einem noch zu schreibenden Musikstück seines Freundes Urban dienen soll, und ich bin schon jetzt gespannt, wie das wohl klingt.

Dass Andrea Semadeni seine Geschichte in Druck geben konnte, ist nicht zuletzt das Verdienst des novum-Verlags. Dessen Verantwortliche haben sich zum Ziel gesetzt, Werke neuer Talente zu drucken und zu verbreiten, wofür ich grosse Hochachtung habe. Sie fordern auch alle unentdeckten Schriftstellenden auf, ihre Manuskripte zur Begutachtung einzusenden, damit sie die Chance erhalten, ihre Geschichte gedruckt in den Händen halten zu können.

Also auf, Ihr Schreibenden, auf dass noch weitere Talente aus unserem Kreis ihre Werke publizieren können (und ich dann darüber schreiben kann ...)!

*Andrea Semadeni: Adam, Neckenmarkt 2008
ISBN 978-3-85022-410-9*

No use crying over spilled milk oder Ten years after



Beat Pfändler, unser umtriebiger und brillanter Porträtist und Fotograf und Maître de Cabine und ... , hat zehn Jahre nach seiner Fotoausstellung «off duty», in der er Swissair-Kolleginnen und -Kollegen aus Kabine und Cockpit in ihrer Freizeit porträtierte, eine Bestandesaufnahme versucht. Zusammen mit der uns aus jenen Zeiten schon bekannten Trudi von

Fellenberg-Bitzi hat er nun in einem Band zusammengefasst, wie sich die damals Porträtierten heute fühlen.

Jene, die er mit neuen Bildern festhielt, werden nicht mehr unbedingt «off duty» dargestellt, sondern in ihren (zum Teil) neuen Tätigkeiten gezeigt. Im Text werden sie durch Trudi von Fellenberg-Bitzi befragt, wie sie den Swissair-Konkurs überstanden haben und wie sie heute damit umgehen.

Dabei zeigen sich grundsätzlich konträre Formen der Vergangenheitsbewältigung: von kaum über locker bis Neues verfolgend. Dabei zeigt sich, dass jene, die geblieben sind beziehungsweise sich nach der «Verwandlung» bei der SWISS wiederfanden, eher dazu neigen, der verschütteten Milch nachzuweinen, als Letztere, die sich in anderer Umgebung mit grundsätzlich Anderem eine neue Existenz aufbauten.

Schön ist es, Beats haargenaue Porträts noch einmal in einem Buch vereinigt anschauen zu können, dies allein lohnt die Anschaffung tausendfach. Die Texte in seinem letzten Buch «SWISS Guest Book» fand ich allerdings weitaus interessanter zu lesen.

*Beat Pfändler, Trudi von Fellenberg: «off duty»,
Leben nach Swissair, Zürich 2009
ISBN 978-3-280-05338-6*

Eintritte

Marco Conrad



Bereits als kleiner Junge hat die Begeisterung für die Fliegerei bei mir angefangen. Darum ist es auch nicht erstaunlich, dass ich mit 16 Jahren die FVS1 und danach die FVS2 besucht habe. Nach der Matura, die ich in Zürich absolviert habe, fing ich an, Maschinenbau zu studieren. Da der Drang Richtung Fliegerei einigermassen grösser war als der, zu studieren, holte ich das PPL im Speck unter fachkundiger Anleitung verschiedener SWISS-Piloten nach. Als die SWISS dann wieder Piloten selektionierte, packte ich die Chance und bewarb mich. Einige Monate später sass ich in der ersten SWISS-Piloten-ab-initio-Klasse. Nun bin ich überglücklich, am schönsten Arbeitsplatz der Welt sitzen zu dürfen und jeden Tag mit Freude zur Arbeit zu gehen.

Meine Freizeit verbringe ich am liebsten mit Freunden auf dem Wasser beim Kitesurfen. Um dazu optimale Bedingungen zu finden, reise ich oft und gerne in wärmere und windigere Länder.

Nach dem Motto «Träume nicht dein Leben, lebe deinen Traum» freue ich mich auf eine gute Zeit in der SWISS mit euch allen.

Bis bald, Marco

Pascal Rüegg



Ausbildung: Matura, angefangenes Studium in Elektrotechnik

Motivation: Kindertraum

Hobbys: Klarinette, Ski, PPL, Reisen

Liebe Grüsse, Pascal

Oliver Rutishauser



Pilot zu werden war nie mein Bubentraum - vielmehr gelangte ich durch Zufälle zur Fliegerei. Nach Beendigung der Grundschule absolvierte ich eine Lehre als Elektriker. Es folgte die Rekrutenschule und kurz darauf die Berufsmaturitätsschule in Zürich. Während meines Grundstudiums an der HTL habe ich meine ersten Kontakte zur Fliegerei geknüpft, und nach etlichen Besuchen auf dem Flughafen Speck war das Feuer entfacht.

Die ersten Flugversuche führten mich in die USA. Dort erwarb ich die PPL. Zurück in der Schweiz, der Fliegerei nun vollends verfallen, vervollständigte ich meine Ausbildung mit CPL und IR bei der Horizon. Ab November 1999 sah man mich hinter der rechten Cockpitscheibe der AVRO-RJ-Flotte der Crossair. Im Oktober 2008 kam der Wechsel zur SWR auf die A320-Flotte. Ich freue mich auf die neuen Herausforderungen und spannenden Begegnungen. Den Ausgleich zum Fliegen finde ich vor allem in sportlichen Aktivitäten wie Schneeschuhlaufen, Schwimmen, MTB resp. Rennradfahren und gelegentlichen Motorradausflügen.

Bis bald und Gruss, Oliver

André Schuler



«Nur wer selber fliegt, weiss, warum die Vögel singen.»

Eigentlich hatte ich den Traum vom professionellen Fliegen bereits aufgegeben und mich auf eine «bodenständige» Karriere konzentriert. Das Studium der Wirtschaftsinformatik FH an der HSW Luzern mit anschliessender Tätigkeit als Projektleiter in einem IT- und Telekommunikationsunternehmen bildeten den Grundstein dafür. Die Fliegerei war zwar seit der fliegerischen Vorschulung ein ständiger Begleiter und «Ausgleich» neben Studium und Arbeit. Auch habe ich vor dem Studium die Fluglehrausbildung gemacht, damit ich während der freien Tage mit Fliegen und Theorieunterricht mein Taschengeld verdienen konnte. Doch die Fliegerei sollte eine Freizeitbeschäftigung bleiben.

Erstens kommt alles anders und zweitens als man denkt! Plötzlich ging alles ganz schnell, und ich sass im April 2007 in der ersten MPL-Klasse. Seither habe ich eine interessante und abwechslungsreiche Zeit hinter mir und freue mich auf weitere ebensolche Erlebnisse. Da ich mein grösstes Hobby zum Beruf gemacht habe, bin ich neben Schwimmen, Skifahren und Reisen nun auf der Suche nach neuen Hobbys.

Viele Grüsse, André

Ivo Vigorelli



Nach der Matura in Zürich im Jahr 1998 und einem kurzen Intermezzo als PC-Supporter bei einer Bank absolvierte ich zwischen Ende 1998 und Ende 2003 die Ausbildung zum eidg. dipl. Hotelier/Restaurateur an der Schweizerischen Hotelfachschule Luzern. Ein von der Hotelfachschule als Praktikum akzeptiertes Engagement als Seasonal-F/A bei der Swissair hat dabei einen alten Traum zu neuem Leben erweckt: Fliegen! Nach Abschluss der Hotellerie-Ausbildung arbeitete ich knapp drei Jahre als Front Office Manager im Park-Hotel Bad Zurzach und machte mit der Privatpiloten-Ausbildung bei der Motorfluggruppe Zürich meine ersten Gehversuche in der Fliegerei. Als die SWISS im Herbst 2006 wieder aktiv Ab-initio-Piloten suchte, war der weitere Weg klar, und durch den Einstieg in die erste MPL-Klasse (PK 2/07) der SAT durfte ich auch gleich noch einen spannenden und vielversprechenden neuen Weg ins Airliner-Cockpit hautnah miterleben.

Ich bin in Stäfa zu Hause und freue mich nun auf eine erfüllte und spannende fliegerische Zukunft bei der SWISS.

Viele Grüsse, Ivo

Jeff Lüscher



Nach der Lehre als Informatiker und weiteren drei Jahren in dem Beruf ging der Traum vom Fliegen erst mit dem Sammeln von Flugstunden als Saison-Schlepppilot und dann mit der CPL/IR/ATPL-Ausbildung in Erfüllung. Den Berufseinstieg durfte ich bei Air Berlin auf der A320 mit Homebase Zürich finden.

Auf den Einstieg bei der SWISS habe ich mich sehr gefreut, da die Möglichkeit einer spannenden Karriere geben ist.

Wenn ich während der Freizeit nicht gerade auf Reisen bin, schwimme ich gerne die eine oder andere Länge im Hallen- oder Freibad.

Viele Grüsse, Jeff

Eintritte

Christoph Rastorfer



Fliegen lernen oder es sogar zu meinem Beruf machen war eigentlich schon immer mein Traum. Meinen ersten Flug absolvierte ich schon als zehn Tage altes Baby von New York nach Zürich. Da ich rund einen Monat zu früh, am Ende einer Reise meiner Eltern, in Orlando zur Welt kam, bescherte mir meine Geburt neben einer Doppelbürgerschaft auch – zumindest ein paar Jahre lang – den Titel «Jüngster Passagier, der über den Atlantik flog».

Vielleicht war auch dies einer der Gründe, weshalb es mich schon früh auf den Flugplatz Grenchen zog, wo ich das Segelfliegen erlernte. Nach bestandener Matura Typus B arbeitete ich zuerst rund zwei Jahre im Entwicklungsbereich bei der F. Hoffmann-La Roche AG in Basel und verdiente mir damit einen Teil der Ausbildungskosten der SAT, die ich im Juli 2003 begann und als PK-3/03 im Dezember 2004 abschloss.

Nach einer kurzzeitigen Anstellung bei Swissport begann ich meine erste Tätigkeit als Pilot bei Farnair in Basel, wo ich für eineinhalb Jahre die ATR-42/72 flog. Im Frühling 2007 war der Zeitpunkt für einen Wechsel gekommen, worauf ich in Berlin bei Air Berlin mein Typing auf der A320 absolvierte. Nach einem turbulenten Jahr mit Stationierung in Stuttgart wurde ich in Zürich stationiert und konnte somit meinen Wohnsitz von Deutschland wieder nach Basel verlegen. Trotz des guten Klimas der AB-Station Zürich beschloss ich im vergangenen Sommer, mein berufliches Ziel in Angriff zu nehmen und wechselte im vergangenen Herbst zur SWISS. Nun freue ich mich, bei meiner Wunsch-Airline angekommen zu sein, und sehe dem professionellen und kameradschaftlichen Klima im SWISS-Cockpit mit Freude entgegen.

In meiner Freizeit trifft man mich meistens mit Freunden oder meiner Familie an. Wenn es die Zeit zulässt, in einer Curlinghalle oder beim Spielen von Kammermusik auf meinem Fagott. Seit Neustem traue ich mich als «Flachland-Schweizer» nun auch, wenn auch noch eher holperig, auf einem Snowboard auf die Skipisten.

Viele Grüsse, Christoph

Loss of Licence

Philippe Petignat



Eintritt: 1.4.1991
Austritt: 30.4.2009

Total Flugstunden: 10 775

Karriere:
F/O: F100, MD-11, A330/340
UPG: A320

J'aurais préféré écrire ces quelques lignes d'adieu dans une dizaine d'année, au moment de mon départ à la retraite... La vie en a décidé autrement, et j'ai malheureusement perdu ma licence pour raisons médicales. Je garderai toujours en mémoire les bons moments que j'ai pu passer en rotation avec l'un ou l'autre d'entre vous et vous souhaite tout de bon pour la suite et surtout une bonne santé!

Cordialement, Philippe

Lieber hätte ich diese Zeilen in zehn Jahren zu meiner Pensionierung geschrieben ...

Das Leben hat sich für mich etwas anders entschieden, und ich habe leider meine Lizenz aus gesundheitlichen Gründen verloren. Die schönen Zeiten, die ich während Rotationen mit dem einen oder anderen von Euch erleben durfte, werde ich nie vergessen. Ich wünsche Euch alles Gute für die Zukunft und weiterhin gute Gesundheit.

Herzliche Grüsse, Philippe

Loss of Licence

Jörg Isenschmid



Eintritt: April 1987, Austritt: 31.5.2009

Total Flugstunden: 10 423; Karriere: F/O: MD80 1988-1992, A310 1992-1997
Captain: A310 1997-1999, A320 1999-2009

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen!

Die im April 2008 diagnostizierte Lungenentzündung stellte sich als schweres Krebsleiden heraus. Momentan versuchen wir das Fortschreiten der Krankheit mit Therapien zu stabilisieren. Auch wenn die Arbeitsbelastung in den letzten Jahren ungesund stark zugenommen hat, habe ich die Faszination der Fliegerei bis zum Schluss nicht verloren. Heute genieße ich es, die verbleibende Zeit mit meiner Familie verbringen zu dürfen.

Für die angenehme und spannende Zusammenarbeit auf den Rotationen möchte ich mich bei Euch ganz herzlich bedanken, Jörg Isenschmid.

Austritt

Thomas Walt



Eintritt: Oktober 1994, Austritt: 28.2.2009

Total Flugstunden: 8080; Karriere: SLS: 1/93, F/O: F-100, A32x, A330/340, AFO: A32x, A330/340

Manchmal kommt man im Leben unerwartet an eine Kreuzung, und es locken neue Herausforderungen. So habe ich Ende Februar 2009 meinen Traumberuf «Pilot» etwas früher als geplant aufgegeben und die SWISS verlassen.

Ich habe die Möglichkeit erhalten, in einer Firma der Wärmetechnik in einem kleinen Team als Geschäftsführer tätig zu sein.

Obwohl mir der Entscheid nicht leichtgefallen ist, habe ich mich fürs Neue, fürs Unbekannte, fürs Loslassen und für eine Kurskorrektur entschieden. Ich freue mich auf das Bevorstehende. Ich habe jede Sekunde im Cockpit genossen und werde die vielen Erlebnisse immer mit mir tragen. Vielen Dank Euch allen!

Mit herzlichen Grüßen, Thomas Walt

Pensionierung

Marc Oppliger



Eintritt: 1.10.79, Pensionierung: 31.5.2009

Total Flugstunden: 15 324; Karriere: F/O: DC-9-32 /-51, A310; Captain: MD-80, A320, A330/340

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

8. Mai 1978 bis 31. Mai 2009. So weit (nahe) auseinander liegen Zukunftstraum und Geschichte. In diesem Zeitfenster liegt meine Aviatikgeschichte, und nun darf ich diese Seite dankbar wenden. 30 Jahre haben wir zusammen sehr schöne Momente erlebt, zusammen gingen wir aber auch durch sehr traurige und schmerzliche Zeiten. Immer und gerade dann waren Zusammenhalt und Solidarität von sehr grosser Bedeutung. Sei es, um tolle Erlebnisse zu teilen, aber auch als Säule, um im Sturm der Unsicherheit (z.B. Grounding, SR111) zu bestehen. Alle habt Ihr mitgeholfen. Ich danke Euch aufrichtig und wünsche, dass Ihr weiterhin diese Werte pflegen und hochhalten möget.

Alles Gute, au revoir und immer happy landings, Marc

Hans Kok



Sonntagmorgen rund 6 Uhr, die Fenster im Schlafzimmer in der Zollikerstrasse sind offen. Frühlingserwachen, schönes Vogelgezwitscher, die Forsythia blüht... Leise höre ich die ersten Anflüge auf die Piste 34.

AEROPERS-Gedanken...

Vor einer Woche zur gleichen Zeit: Überraschung - nach meiner letzten Landung wurde ich unter anderem von Mario Achermann und Rolf Odermatt mit «AEROPERS-Blumen» empfangen! (Für Interessierte sind Eindrücke auf www.hans-kok.ch abrufbar.)

AEROPERS-Mitglied seit 1974, Tätigkeit in vielen Chargen: Kommissionen, von Initialzündung Gründung Aerosana, Deplacement-System, Copiloten-Takeoff, Copiloten-Seniorität, sechs Jahre Vorstandsmitgliedschaft und 13 Jahre VEF-Vizepräsidium. Enge Zusammenarbeit mit dem Vorstand unter neun AEROPERS-Präsidenten: Hano Hürzler, Edi Brunner, Jürg Schmid, Heiner Spörri, Ernst Scharp, Peter Nagl, Christoph Huber, Markus Jöhl und Christoph Flügel. Ende 2008: Ernsthafte Überlegungen zum Austritt aus der AEROPERS!

Mit dem unerlaubten Eingriff Christoph Flügels in die laufende Abstimmung GAV 2006 hat die Katastrophe wohl seinen Anfang genommen. Von einem speziell nach dem Grounding sehr geeinten Korps wurden wir zum Verein von Einzelgängern mit nur noch Einzelinteressen. Runter bis auf das Niveau der ehemaligen SPA!

Leider stimmte, wohl mit der Faust im Sack, eine Mehrheit dem GAV 2006 zu. Ein zweites Mal wurde der «Rettungsanker», GAV-2008-Abstimmung, verpasst! Und zwar mit ganzen 13 Stimmen, das Corps ist nun 52 zu 48 verteilt - bravo! Das Schlimmste, was unserer AEROPERS passieren konnte, ist jetzt geschehen: die Zweiteilung!

Nur die SWISS, mit Gaudenz Ambühl, Hohmeister und Franz, können sich ins Fäustchen lachen. Neuer Vorstand mit Präsident Roger Reuteler - ich habe es gehaut, eine noch grössere Katastrophe steht bevor.

Ende 2008: Wohlweislich entscheidet sich Präsident Reuteler, freiwillig und vorbildhaft, das sinkende AEROPERS-Schiff als Erster zu verlassen!?

Ausgetreten bin ich nur nicht, weil ich nach mehr als 35 Jahren, mit viel Energie und Herzblut, unter Einsatz von sehr, sehr viel meiner eigenen Freizeit für das Wohl aller und für die AEROPERS, damit ein falsches Zeichen gesetzt hätte.

Rückblickend haben wir viel erreicht! Und, schade, jetzt noch mehr weggegeben! Da sagte mir kürzlich ein guter Freund, er hoffe, es gebe nie mehr einen neuen GAV, seit seinem Eintritt im Jahr 1991 sei es nur bergab gegangen! So unrecht hat er nicht.

Für Euch AEROPERS-Mitglieder wünsche ich mir, dass Ihr eine Einheit und damit eine richtige Verhandlungsmacht wieder erreicht! Ohne das geht es nicht, das hat die Geschichte gezeigt! Rolf und Toni, ich wünsche Euch mit den anderen Vorstandskollegen auf diesem steinigem Weg nach oben toi, toi toi!

Es hat mich gefreut, dass Ihr dagewesen seid!

Bedanken möchte ich mich für die immer gewaltige Unterstützung der verschiedenen Sekretäre und «Dodos»!

Meine Senioritätsnummer 1 gebe ich nach sieben Jahren am 1. April ab, kein Witz!

Ciao! Euer jetzt Passiv-AEROPERS-Kollege Hans Kok (Captain a. D.)

Olivier Thiébaud



Eintritt: 1.4.1978, Pensionierung: 31.3.2009

Total Flugstunden: 15 800; Karriere: F/O: DC-9, DC-9-81, DC-10

Captain: F100, MD-11, A330/340

Mon dernier vol est derrière... et ma nouvelle vie devant! Allez, je vous souhaite à tous de très belles années de vols magnifiques. Et je forme aussi tous mes vœux pour le futur de SWISS et d'AEROPERS.

Amitiés à tous, Olivier (olive@ereduvoyage.ch)

Pensionierung

Kurt Weber



Eintritt: 1.10.78, Pensionierung: 31.5.2009

Total Flugstunden: 14487; Karriere: F/O: DC-9-32 /-51, A310; Captain: MD-80, A320, A330/340

Im verträumten, eher abgeschiedenen Säuliamt aufgewachsen, war die Fliegerei nicht das von mir seit Kindesbeinen an angestrebte Berufsziel. Eher von einem inneren Ansporn getrieben, Neues zu erleben, und die spannenden Erzählungen eines damaligen Swissair-Copis liessen mich diesen weitgehend unbekanntem Schritt aus meiner Vermessertätigkeit heraus wagen. Nach einem glänzend verlaufenen Vorkurs in Grenchen war das Ziel gegeben. Doch der Start in der SLS war harzig, die erste Wirtschafts- und Ölkrise in aller Munde und die Ausfallquote bei 50 Prozent. Auch für mich ein verzögerter Swissair-Start, dafür erlebte ich drei unvergessliche Jahre Businessjet-Fliegerei von Reykjavik bis Johannesburg und von Los Angeles bis Neuseeland über alle Kontinente hinweg. Im Jahr 1978 dann der Einstieg in die Swissair-Lini-enfliegerei mit Umschulungen alle zwei bis drei Jahre. Ab 1992 Captain und ab 1995 ganz der Airbus-Familie verschrieben, konnte ich als Teilnehmer in den spannenden Leading-Kursen der neuen Airbus-Flugzeuge meine Transitions absolvieren. Zwei Todesfälle von Passagieren, eine glitschige Winter-OPS in Moskau, eine akute Bombenwarnung mit Diversion nach Wien oder Schneelandungen in Kopenhagen und Boston zählen zu den eindrucklichsten Erlebnissen meiner fliegerischen Karriere. Allen Mitbeteiligten und Vorgesetzten mein herzlichstes Dankeschön für eine unvergessliche und aufregende Zeit.

Viele Grüsse, Kurt

Paul «Chappe» Ruppeiner



Eckwert-Papier

März 1974 Beginn SLS in Kloten und Oxford

Juni 1989 Flugkapitän MD-80

März 2009 Beginn RAP null Prozent, wo ich sicher mehr Zeit zum Fliegen finden werde

Dazwischen sind 35 Jahre viel zu schnell vergangen. Was bleibt, sind immer die guten Erinnerungen über die erfreuliche Arbeit und die gemeisterten Problemstellungen dank einer offenen und professionellen Zusammenarbeit. Ich bin dankbar für alles, was ich in meinem Traumberuf erleben durfte, hatte ich doch mit den allermeisten Arbeitskollegen rund um den Globus stets ein freudiges Zusammentreffen. Dafür danke ich allen, denen ich in meiner beruflichen Laufbahn in allen Büros, Werkstätten, Flugplätzen und Flugzeugen begegnet bin.

Betrachtet man die enormen Fortschritte dieser Zeit in der Fliegerei und vergleicht sie mit der Entwicklung des Menschen, scheint mir die heutige Weltwirtschaftskrise als logische Folge. Den steilen technischen Höhenflügen folgt ein unkontrollierter Absturz der egoistischen Konsum- und Neidgesellschaft.

Ich hätte nicht geglaubt, dass ich einmal emotionslos und schon fast gerne zum dienstlichen Letztflug antreten würde, war ich doch stets ein positiv und loyal handelndes Arbeitstier. Doch die mit Füßen getretene Wertschätzung durch machtgierige Egoisten aus der Chefetage und ihre verschobene Wahrnehmung der gelebten Unternehmenskultur, gepaart mit der Immunität eines fremdgesteuerten Grossbetriebes, lässt mich nicht auf Verbesserungen der auf die Dauer die Gesundheit gefährdenden Arbeitsbedingungen bei der SWISS hoffen. Dies zum grossen Leidwesen aller Jüngeren und der Luftfahrt im Speziellen.

Ich werde die an Hochschulen gezüchteten Berufseinsteiger, in deren Augen schon von Weitem ein Dollarzeichen als Symbol für Gewinnoptimierung leuchtet, und die daraus vielfach entstandene Arroganz gewisser Vorgesetzter ihren Untergebenen gegenüber bei ihrem täglichen Kampf auf der Karriereleiter sicher nicht vermissen. Die Zeit wird kommen, in der das Wort Manager zum Schimpfwort des Jahres erkoren wird. Erst wenn wieder der Mensch im Vordergrund steht, kehrt der Vorgesetzte zum angesehenen Patron zurück und somit die richtige Unternehmenskultur und Identifizierung mit dem Arbeitgeber.

Bis dahin wünsche ich allen, die noch viele oder nur noch wenige Berufsjahre bei der SWISS vor sich haben, die nötige Optik, das Gute zu sehen, die Grösse, eigenverantwortlich zu handeln, und die Kraft, für Verbesserungen zu kämpfen – aber vor allem die Einsicht, dass sie noch hart dafür kämpfen müssen.

Einen herzlichen Gruss, Chappe

Thomas Weder



Eintritt: 1.4.1980 (Swissair)
Pensionierung: 31.3.2009 (SWISS)

Total Flugstunden: 12 900

Karriere:

F/O: DC-9-32/51 (1980–1986), A310 (1986–1992)

Captain: F100 (1992–1996), A32x (1996–2004), A330/340 (2004–2009)

AEROPERS-Funktion: 1988–1991, 1994–2009

Nach 29 Jahren aktiver Mitgliedschaft bei der AEROPERS macht mir die zunehmende Entsolidarisierung und Konsumhaltung der Mitglieder Sorgen. Der Verband war immer dann stark, wenn die Individuen ihre Interessen zugunsten des Ganzen in den Hintergrund stellten und zusammenstanden. Und er war dann schwach, wenn primär Einzelinteressen verfolgt wurden. Im heutigen Umfeld, bei dieser Firma SWISS (eigentlich heisst sie ja CRX und hat mit der Swissair nichts zu tun) mit ihren neuen Managern und deren nicht-schweizerischen Methoden, ist es das Gebot der Stunde, sich aktiv im und mit dem Verband zu engagieren und so für seine Interessen zu kämpfen. Nicht in der warmen Stube, hinter dem Computer versteckt mit grossen Worten im Forum, sondern, wenn es sein muss, mit Kampfmassnahmen, die diesen Namen verdienen. Jedes Pilotenkorps hat die Arbeitsbedingungen, die es verdient (und die es sich «erkämpft»). Ich wünsche Euch die Weisheit, die geänderten Bedingungen zu erkennen, und den Mut, entsprechend zu handeln.

Macht's gut, Tom Weder

On The Air ...

Text: Zbigniew Bankowski

LOCAL NEWS ...

Per Ende März retournierte **Hello** eine MD-90-30 an den Vermieter Boeing Capital. Während der Sommersaison wird Hello die verbleibenden fünf MD-90-30 ab Zürich und Basel einsetzen, wobei zumindest an den Wochenenden bereits alle Flugzeuge gut ausgelastet seien. Nach dem gegenwärtigen Stand der Planung sollen im Herbst 2009 zwei weitere MD-90 zurückgegeben und soll die Flotte auf drei Flugzeuge reduziert werden. Nach wie vor sucht das Unternehmen nach einem Nachfolger für die MD-90, wobei die A320 oder die B-737-NG im Vordergrund steht.

Die Finanzkrise hat auch in der Schweiz ihr erstes Opfer im Luftverkehr gefordert: die Berner **Swiss Eagle AG** hat um Nachlassstundung ersucht. Der Flugbetrieb wurde auch Anfang des Jahres eingestellt. Infolge der weltweiten Finanzkrise sei die Nachfrage in der Business Aviation massiv gesunken, insbesondere in Russland, einem der Hauptbetätigungsfelder von Swiss Eagle. Zudem hatte man bei einem Management-Flugzeug einen grossen Debitorenverlust erlitten. Schliesslich hätte ein ausserordentlicher, hoher Wartungsaufwand bei einem anderen Flugzeug zum definitiven Liquiditätseingpass geführt. Vor einem

Jahr betrieb Swiss Eagle noch eine Flotte von sieben Business-Jets (vier Citation, ein Challenger 604, ein Embraer Legacy und ein Gulfstream IV).

Das private Tiroler Luftfahrtunternehmen Welcome Air wechselt den Eigentümer. Die **Lions Air Gruppe AG** aus Zürich übernimmt die Welcome Air von den Innsbrucker Luftfahrtmanagern Jakob und Irene Ringler. Der Firmensitz und das Zentrum der Unternehmenstätigkeit, die über 100 Angestellten der Welcome Air und des Tochterunternehmens Tyrol Air Ambulance, das Ambulanz-Flugzentrum, die Basis des Flugbetriebs und der Technik verbleiben unverändert in Innsbruck. Die drei Standbeine des Unternehmens



Welcome Air operiert auch mit dem Dornier-328-Jet.

- der regionale Linienflugbetrieb in Europa, VIP-Business- und Event-Sonderflüge und die internationalen Ambulanzflüge - sollen weiter ausgebaut werden. Mit etwa 3000 internationalen Flugpatienten pro Jahr ist die Tyrol Air Ambulance eine der führenden Flugambulanzen Europas.

WORLD NEWS ...

Airbus verbuchte im Jahr 2008 neue Aufträge über 900 Flugzeuge (Vorjahr 1458), wovon allerdings 123 Stornierungen abzuziehen sind. Bleiben noch 777 (Vorjahr 1318), die sich aus 472 Flugzeugen der A320-Familie, 138 A330/A340, 9 A380 und 163 A350-XWB zusammensetzen. Ausgeliefert wurden von Airbus 483 Jets (386 A32X, 72 A330, 13 A340, 12 A380). Es hätte etwa ein Dutzend mehr sein können, wenn einige Kunden ihre Flugzeuge wie geplant abgeholt hätten.

Boeing konnte im 2008 brutto 668 Flugzeuge verkaufen (Vorjahr 1423), was bei lediglich sechs Stornierungen netto 662 (Vorjahr 1413) macht. Konkret heisst das: 484 B-737, 3 B-747, 28 B-767, 54 B-777 und 93 B-787. Boeing lieferte lediglich 375 Maschinen aus (290 B-737, 14 B-747, 10 B-767, 61 B-777), was wegen des mehrwöchigen Streiks der Mitarbeiter wesentlich weniger waren als geplant.

The **Russian Air Force** is struggling to return its MiG-29 fighters to operational status and still has not identified a fix to the problem that caused the fleet to be grounded for few weeks. Although the service has resumed MiG-29 Fulcrum flights, around 70 percent of the fleet remains on ground as the aircraft undergo close inspection and possibly require maintenance. Russia grounded its MiG-29s in the wake of two crashes, both shortly after takeoff from the Domna airbase (Siberia). The spate of the accident prompted the grounding and in-depth technical assessment of the structural health of the MiG-29s. In the course of



A Russian Air Force MiG-29 Fulcrum.

the inspection, all vertical stabilizers were removed and checked. The Russian Air Force found that around 70 percent of the fleet's stabilizers were suffering corrosion problems. Both accident aircraft were manufactured in 1985 and, during the Soviet period, were heavily flown at a Black Sea base and were particularly prone to suffering corrosion problems.

Air Austral, based in Saint-Denis, on the Indian Ocean Island of La Réunion, could make commercial



An artist impression of the Air Austral A380.

aviation history in late 2013 when it takes delivery of the first all-Economy-configured Airbus A380. The airline has signed a memorandum of understanding to acquire two aircraft for operation on flights from La Réunion to Paris. Air Austral has yet to confirm the exact layout of the aircraft but confirms that it will seat between 840 and 853 passengers. It will be the first customer to configure the double-decker in a high-density style.

CRASH NEWS ...

C'est avec la plus vive inquiétude que les associations internationales de pilotes de ligne ont entendu le verdict prononcé par une cour sicilienne dans l'affaire du crash de l'ATR 72 de Tuninter, survenu le 6 août 2005. L'avion avait décollé de Bari, à destination de Djerba. Une alarme carburant en début de vol avait contraint l'équipage à tenter un détournement sur Palerme. Quelques instants plus tard, suite à l'arrêt des deux moteurs, les pilotes ont tenté un amerrissage forcé. L'enquête avait révélé qu'un jaugeur d'ATR 42 avait été installé à bord, par les services de maintenance, ce qui rendait les indications de quantité carburant complètement fausses. Ainsi, l'équipage n'avait pas remarqué la faible quantité embarquée, ne se fiant visiblement qu'à la seule lecture - apparemment satisfaisante - des jauges. Il s'agit certes d'une erreur extrêmement grave de la part de l'équipage, mais est-ce pour autant une faute passible de 10 années de prison ferme, puisque tel est le verdict prononcé par les juges siciliens à l'encontre du commandant de bord ainsi que du copilote... Il n'y a pas une seule ligne sur la responsabilité du constructeur qui permet que les jauges incriminés (ATR 42/72) soient strictement identiques, et construits sans détrompeur, ce qui permet leur montage sur l'un ou l'autre des avions, avec les conséquences que l'on connaît aujourd'hui. A-t-on lu de la part du BEA (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile) une quelconque recommandation de modification de ces jauges, ce que le constructeur s'est bien gardé de faire, craignant que cela puisse être interprété comme une forme de reconnaissance d'une faute? Est-ce que tout pilote devrait donc connaître et vérifier les «part numbers» des équipements installés par la maintenance sur son avion?

Unter der Rubrik «Dumm gelaufen» stand der Vorfall, der sich im United-Wartungshangar in Chicago

abspielte, als ein Fehlalarm das neue Löschesystem aktivierte. Dabei sprühten mehrere, fest installierte Wasserwerfer ihren Inhalt auf die **Boeing 767-322ER** der **United Airlines**. Der Wasserdruck war allerdings so immens, dass elf Passagierfenster aus den Rahmen flogen. Wasser und Schaum drangen in grossen Mengen in das Innere des Fliegers, bevor endlich jemand den Not-Aus-Knopf drückte. Der Kabinenboden und das gesamte Cockpit waren vollkommen durchnässt. Unter anderem musste die gesamte Avionik erneuert werden, bevor die B-767 wieder abheben konnte.

Weitgehend unentdeckt von der Öffentlichkeit, musste **All Nippon Airways** den Verlust einer **Boeing 747-481D** hinnehmen. Es geschah in den Thai-International-Wartungsdocks in Bangkok Don Muang Airport. Als Teil eines C-Checks wurde gerade der vordere Frachtraum gesäubert, als aus unbekannter Ursache ein Feuer entstand. Die Techniker griffen sofort zu den Feuerlöschern, dabei benutzten sie aber offenbar



L'ATR72 de Tuninter qui dut amerrir au large de la Sicile.

das Trockenlöschmittel zu reichlich. Das chemisch aggressive Löschmittel verbreitete sich blitzartig im gesamten Unterflur und drang ungehindert bis hoch ins Cockpit. Das Feuer wurde zwar erstickt, jedoch kamen viele sensible Bereiche, darunter die gesamte Avionik, mit dem korrosionsfördernden Schaum in Kontakt, was eine Reparatur zu kostspielig werden liess.

SHORT NEWS ...

British Airways (BA) is the sole outstanding airline customer for the A318 following US Airways's decision to cancel its last three of the type. BA has two on order, both of which are due for delivery this year to operate all-premium transatlantic services from London City Airport.

Beim Staatsbesuch des russischen Präsidenten Medwedjew in Venezuela wurde an Bord des russischen Kreuzers «Peter der Grosse» im Hafen von Caracas ein Vorvertrag über die Beschaffung von zwei Ilyushin IL-96-300 für **Conviasa** unterzeichnet.

Das Auftragsbuch des **A330-Frachters** schrumpft weiter: Die Leasinggesellschaften Aircastle und Guggenheim haben fünf beziehungsweise vier Bestellungen in A330-200-Pax umgewandelt. Damit bleiben jeweils noch sieben beziehungsweise zwei Frachter.

Fedex wandelte 15 B777-200F-Optionen in Festbestellungen um (total 30). Gleichzeitig hat Fedex wegen der Wirtschaftsflaute die Lieferungen ihrer ersten 15 B-777F um etwa anderthalb Jahre hinausgeschoben.

Die vermutlich zu üppig bemessene Bestellung der **Iraqi Airways** über 30 B-737-800 wurde in den Boeing-Büchern auf «Ministry of Finance of the Government of Iraq» umgebucht. Dies vermutlich deshalb, weil Kuwait Airways bereits mehrfach öffentlich darauf hingewiesen hat, dass sie noch Forderungen gegen Iraqi Airways aus der Zeit der Besetzung Kuwaits durch den Irak offen hat. Kuwait werde diese Flugzeuge durch internationale Gerichte beschlagnahmen lassen.

Der Kunde für eine der kürzlich erwähnten privaten A340-500 ist die **Regierung von Kuwait**, die ausserdem auch einen A319CJ bestellt hat.

Ende Januar gab Boeing die Stornierung von 15 **B-787-8** durch **S7 Airlines** (Ex-Sibir-Airlines, Nowosibirsk) bekannt. Der Hauptgrund ist, dass S7 dringend Geld benötigt und sich die Anzahlungen rückerstatten liess. Des Weiteren hat S7-Airlines 15 solche Langstreckenflieger eigentlich nie benötigt, und die Liefertermine sind durch die Dreamliner-Verspätungen viel zu weit weg (frühestens 2016).

Zudem stornierte im Februar die in Hongkong (laut Boeing-Angaben) oder Dubai (laut Pressemeldungen) ansässige Leasinggesellschaft **LCAL (Low Cost Aircraft Leasing)** 16 ihrer 21 bestellten B-787. ●

Yours to read for just £2.50

In case of pressure loss, insert £1 into slot to release oxygen mask. Secure your own mask, but do not help others. They must pay for it themselves.

If the plane has to land in an emergency, insert your card into the chip and pin device. When the transaction is complete, exit the aircraft. A member of crew will be on hand to collect your £25 emergency disembarkation fee.

Zeitreise

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

Text: Christoph Jordan

... vor 80 Jahren

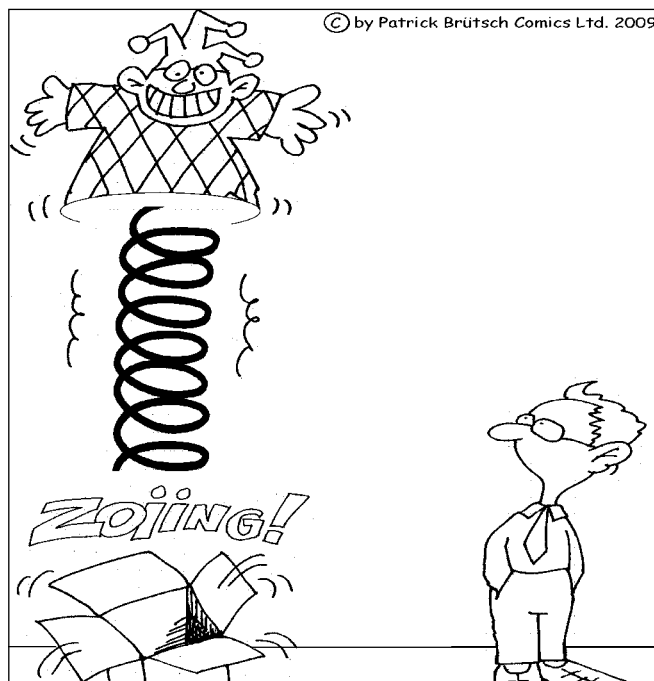
Binghamton, New York, 14. April 1929: In den zwanziger Jahren machte Edwin Link (geboren 1904 in Huntington, Indiana, USA) mit beträchtlichem Geldaufwand seinen Pilotenschein. Noch während seiner Flugschulung in den Jahren 1927 bis 1929 begann er, mit Orgelteilen aus der Fabrik seines Vaters ein Übungsgerät zu entwickeln, mit dessen Hilfe angehende Piloten sicher und preiswert fliegen lernen konnten, ohne den Boden zu verlassen. Seine Karriere als Erfinder begann er in der «Link Piano and Organ Company of Binghamton, New York» seines Vaters. Dabei kamen Link die Erfahrungen mit der Mechanik und Pneumatik aus dem Klavier- und Orgelbau zustatten. Der Auszubildende sass dabei von der Aussenwelt abgeschlossen in einer Kabine, konnte wie in einem richtigen Flugzeug steuern und erlebte die Reaktionen auf seine Manipulationen in allen drei Raumachsen. Link verbesserte sein Übungsgerät, bis ein richtiger Flug überzeugend nachgeahmt werden konnte. Er rüstete den Trainer zusätzlich mit Instrumenten für den Blindflug aus. Am 14. April 1929 wurde das Gerät erstmals einer grösseren Öffentlichkeit vorgestellt. Es wurde bereits 1930 patentiert. Obwohl erfolgreich, wurde der Trainer zuerst als Spielzeug betrachtet und wurden die ersten Geräte an Vergnügungsparks verkauft. 1934, nach einer Reihe von Unfällen bei nächtlichen Postflügen, bestellte das Army Air Corps sechs von Links Trainern, um das Trainingsprogramm für die Piloten zu verbessern. Die Öffentlichkeit wurde auf dieses praktische Gerät aufmerksam, und Bestellungen kamen aus allen Teilen der Welt, so auch aus Deutschland, den Niederlanden (KLM) und Japan (Kaiserliche Marine, 1935). Ab 1941 wurden die meisten amerikanischen Piloten an Link-Trainern ausgebildet. Mit Hilfe seiner Frau Marion Clayton Link, die er 1931 geheiratet hatte, leitete Edwin Link das sehr erfolgreiche Unternehmen «Link Aviation, Inc.», bis er es 1954 verkaufte.



Erster Link-Trainer.

... vor 60 Jahren

Denham, Buckinghamshire, England, 30. Mai 1949: Die Martin-Baker Aircraft Company wurde 1934 von James Martin und Valentine Baker gegründet und stellte damals noch Flugzeuge her. Im Zweiten Weltkrieg wurden mehrere Prototypen für Militärflugzeuge entwickelt, wobei jedoch keines in Serie produziert wurde. Schon seit der Gründung der Firma beschäftigten sich Martin und Baker auch mit der Entwicklung von Schleudersitzen. Bald stellte sich heraus, dass Federsysteme nicht ausreichten und nur Raketenbeziehungswise Explosionssysteme die geforderte Leistung lieferten. Der erste Schleudersitz der Firma wurde am 24. Juli 1946 an Bord einer Gloster Meteor bei 510 km/h in 2500 Metern Höhe durch Bert Lynch getestet. Die erste ernste Bewährungsprobe für den in Grossbritannien entwickelten Martin-Baker-Sitz kam erst Jahre später, am 30. Mai 1949, als sich Testpilot J.O.Lancaster aus dem abstürzenden Prototyp des Nurflügel-Flugzeugs Armstrong-Whitworth AW-52 herausprengte. Er bedankte sich schriftlich bei den Herstellern des rettenden Raketenstuhls. Heute stellt Martin-Baker praktisch für alle amerikanischen Jets Schleudersitze mit Zero/Zero-Fähigkeiten her. Das sind Schleudersitze mit voller Funktionsfähigkeit auch bei Geschwindigkeit und Höhe null.



Martin-Baker-Schleudersitz Mk1.

... vor 50 Jahren

Paris, 18. Mai 1959: Der neue Stolz der französischen Luftfahrt, die Caravelle I, startete zu ihrem ersten Flug in den Farben der nationalen Fluggesellschaft Air France. Dieser erste kommerzielle Flug führte von Paris nach Istanbul.

Schon acht Jahre vorher waren die Spezifikationen den sechs bedeutendsten französischen Flugzeugherstellern unterbreitet worden. Ziel war es, ein konkurrenzfähiges Flugzeugmuster zur britischen Comet zu entwickeln. Verlangt wurde die Beförderung einer Nutzlast von sechs bis sieben Tonnen über eine Entfernung von mindestens 2000 Kilometern mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 700 km/h. Aus den vielen eingereichten Vorschlägen wählte die Entwicklungskommission im September 1952 schliesslich den Entwurf X210 der staatlichen SNCASE aus. Dieses Unternehmen wurde 1957 mit der SNCASO zur Sud Aviation verschmolzen. Als Antrieb wurde das britische Rolls-Royce-Avon-Triebwerk gewählt, weil es seine Zuverlässigkeit bereits unter Beweis gestellt hatte. Die Tatsache, dass das Avon über grosse Leistungsreserven verfügte, führte zu einer zweistrahligen Auslegung des neuen Flugzeugmusters. So entstand die seinerzeit im Flugzeugbau revolutionäre Auslegung mit zwei Hecktriebwerken. Das Höhenleitwerk wurde in die Seitenflosse integriert. Die Kabinenauslegung war für 52 Passagiere vorgesehen.

Die gesamten Entwicklungskosten dieses Flugzeugs wurden in voller Höhe von der französischen Regierung getragen, die auch den Vertrag zum Bau von zwei Prototypen unterzeichnete. Hinzu kamen noch zwei Bruchzellen für den Festigkeitsnachweis. Die Projektbezeichnung wurde in SE.210 geändert, und als Projektnamen wählte man Caravelle.

Nach den Testflügen erfolgte die Musterzulassung am 2. April 1958 durch die französischen und sechs Tage später durch die amerikanischen Behörden.



Caravelle der Swissair.

... vor 30 Jahren

Washington DC, USA, 6. Juni 1979: Der Flug begann am Flughafen O'Hare in Chicago und sollte nach etwa vier Stunden Flugzeit auf dem Flughafen Los Angeles enden. Die Maschine hatte 258 Passagiere und 13 Besatzungsmitglieder an Bord. Um 15.02 Uhr Ortszeit gaben die Piloten für den Start auf der Startbahn 32R Vollgas.

Nach zirka 1100 Metern hob das Vorderrad des Flugzeugs vom Boden ab. Kurz vor dem endgültigen Abheben sahen die Fluglotsen im Tower, wie sich das Triebwerk Nr. 1 (links) vom Flügel löste und nach kurzer Zeit auf die Piste stürzte. Zuerst blieb die Maschine im normalen Steigflug bis zu einer Höhe von etwas mehr als 100 Metern, während sie einen Streifen aus austretendem Kerosin hinter sich herzog.

Die Piloten versuchten, die Geschwindigkeit von 310 km/h auf die für einen solchen Fall vorgesehenen 285 km/h zu reduzieren. Doch durch den Abriss waren die Hydraulikleitungen im linken Flügel beschädigt



DC-10 kurz nach dem Start in Chicago.

worden. Ausserdem versorgte dieses Triebwerk normalerweise die Instrumente des Kapitäns mit Strom. Das Fehlen hatte zur Folge, dass nun so wichtige Anzeigen wie die Stall-Warnung, die Anzeige der Position der Vorflügel und der Vibrationsalarm am Steuer ausfielen. Die Piloten wussten nicht einmal, dass ein Triebwerk abgerissen war, da man dies vom Cockpit einer DC-10 nicht sehen kann und die Fluglotsen ihnen nicht mitteilten, was sie gesehen hatten.

Aufgrund der Beschädigungen der Tragfläche floss in kurzer Zeit viel Hydraulikflüssigkeit aus, und dies bewirkte, dass auf der linken Seite die Vorflügel einfielen. Mit eingefahrenen Vorflügeln erhöhte sich die Abrissgeschwindigkeit eines Flügels der DC-10 etwa um 60 km/h auf mehr als 290 km/h. Als die Piloten die Geschwindigkeit reduzierten, lieferte der rechte Flügel weiterhin genug Auftrieb, während am linken die Strömung abbriss. Das Flugzeug kippte um 112 Grad nach links und stürzte, unkontrollierbar geworden, zirka 1,5 Kilometer vom Ende der Startbahn entfernt in der Nähe eines Campingplatzes in ein Feld. Beim Aufprall brach die Maschine, deren Tanks noch komplett gefüllt waren, auseinander und ging in Flammen auf. Dabei kamen alle 271 Personen an Bord ums Leben. Die Explosion war so stark, dass sie sogar aus dem Zentrum Chicagos gesehen werden konnte.

Aufgrund dieses Unfalls, der auf Pfusch bei Wartungsarbeiten zurückzuführen war, erliessen die Luftfahrtbehörden weltweit ein Startverbot für alle Maschinen des Typs DC-10.

... vor 20 Jahren



Concorde mit fehlendem Seitensteuer.

Sydney, Australien, 12. April 1989: «Speedbird Concorde Alpha Fox, you have lost half your tail.» Ungläubig antwortete Captain David Leney sofort am Funk: «Say again Sydney tower?» Die Mitteilung des Kontrollturms war allerdings kein Scherz. Die Concorde der

British Airways hatte, von Neuseeland her kommend, wirklich die Hälfte des oberen Teils des Seitensteuers verloren. Es hatte sich während des Flugs ein Stück der obersten Kunststoffschicht gelöst und als Folge den nun fehlenden Bestandteil mitgerissen. Dies erklärte auch die leichten Vibrationen der Concorde, als sie bei 43 000 Fuss auf Mach 2,0 beschleunigte.

Wir trauern

Folgende Mitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

Kurt Maser 4.10.1966 – 15.2.2009
Aktivmitglied, F/O A320/330

Fritz Stahel 19.4.1926 – 25.2.2009
Bordfunker/Navigator, pensioniert am 30.9.1978

Eduard Furrer 20.11.1924 – 2.4.2009
F/E DC-8, pensioniert am 30.6.1981

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Termine & Mitteilungen

Vorstandswochen

21. bis 26. Juni 2009 (inkl. Vorstandsseminar)
13. bis 17. Juli 2009
24. bis 28. August 2009

Penionierten-Stamm

30. Juni 2009
28. Juli 2009
25. August 2009



- 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 Ryanair mit Homebase Frankfurt/Hahn



Generell

Ryanair wurde vor 28 Jahren mit Firmensitz in Dublin gegründet und flog zunächst ausschliesslich zwischen Irland und England. Nicht zuletzt auch durch ihren aggressiven Marktauftritt wuchs die Airline rasant und konnte somit sehr schnell einen hohen Marktanteil verbuchen. So wuchs die Flotte während meiner fast dreijährigen Zeit als Ryanair-F/O von 100 Boeing 737-800 auf 170 Exemplare an.

Das Pilotenkorps setzte sich aus vielen verschiedenen Nationalitäten zusammen, und so stammten allein die 150 in Frankfurt/Hahn stationierten Piloten aus 30 unterschiedlichen Nationen. Die Kabinenbesatzung wurde überwiegend aus Süd- und Osteuropa rekrutiert. Man könnte nun meinen, Ryanair wäre eine Mega-Airline, aber durch die auf über 20 Basen quer durch Europa aufgeteilte Operation war jede Basis eine kleine Airline für sich. Von Frankfurt/Hahn aus bedienen wir zirka 50 Destinationen. Es gab ausschliesslich Punkt-zu-Punkt-Verbindungen mit jeweils 25 Minuten Bodenzeit. Jedoch gab es kein Cleaning und so gut wie kein Catering, sodass man diese kurze Turnaround-Zeit in der Regel gut einhalten konnte. Hinzu kam, dass Ryanair überwiegend kleine Flugplätze ansteuerte, bei denen alles auf die Airline zugeschnitten war, und Slots gab es dadurch so gut wie keine.

Dienstplan

Die Dienstpläne wurden wöchentlich jeden Freitag im Intranet von Ryanair publiziert. Allerdings spielte die Veröffentlichung keine grosse Rolle, da man lediglich erfuhr, mit wem und wohin man flog. Wobei das Wohin nicht wichtig war, da es keine Nightstops gab und man entweder vier Legs oder zwei Legs an einem Tag flog. Man hatte ein festes Roster mit 5-days-on/4-days-off. Absolut zuverlässig, sodass man theoretisch Jahre im Voraus seine freien Tage hätte planen können. Nachteil hingegen: Brauchte man einen freien Tag für einen wichtigen Anlass während der 5-days-on, so war es fast aussichtslos, hierfür eine Vertretung zu finden. Pro Kalenderjahr standen mir 29 Urlaubstage zu. Im Gegensatz zum Glauben der Allgemeinheit flog ich maximal 750 Stunden pro Jahr, und so war es keine Seltenheit, dass man einen oder zwei Standby-Tage während der 5-days-on hatte. Die Duty Time war aufgrund der niedrigen Turnaround-Zeiten und der nicht vorhandenen Übernachtungen relativ niedrig.

Lohn

Der Lohn setzte sich aus einem Grundgehalt von 3500 Euro brutto (2900 netto) pro Monat und den Flugzulagen von bis zu 2800 Euro netto pro Monat zusammen. Spesen gab es nicht, da es auch keine Übernachtungen gab. An Board gab es weder Getränke noch Essen für die Crew. Ausserdem bekam man pro Urlaubstag eine Pauschale von 76 Euro netto, die ein nicht vorhandenes 13. Gehalt kompensieren sollte. Berufsunfähigkeitsversicherung und Altersvorsorge gab es von Firmenseite nicht, und somit musste dies jeder Pilot privat organisieren. Eine Gewerkschaft für die Arbeitnehmer gab es zu meiner Zeit nicht und wird es wohl unter Michael O'Leary auch nie geben. Aber wer weiss, was die Zukunft bringt. Zu meiner Zeit durfte man zumindest noch die Bordtoilette kostenlos benutzen :-)

Herzliche Grüsse

Lennart Bostel, F/O A320

Gedanken eines Fliegenden

Sturm auf die Bastille

Text: Peter Tilly



Es scheint uns Menschen im Blut zu liegen: Gerne belagern wir Räumlichkeiten und versuchen diese im Sturm zu erobern. Sei es die Bastille im Paris des 18. Jahrhunderts, der Einkaufstempel am Samstagmorgen oder das Fussballstadion beim Spiel des Lieblingsvereins.

Wie gut das Vorhaben gelingt, hängt im Wesentlichen von der Taktik und einer gründlichen Vorbereitung ab. Manchmal reicht aber auch ein bunt zusammengewürfelter Haufen, der sich chaotisch genug verhält, um ein System in den Kollaps zu führen.

So zum Beispiel helvetische Flugbesatzungen, die nach einer langen Reise ihr Nachtlager beziehen. Nach der Ankunft des grossen Truppentransporters werden die Überseekoffer vom Chauffeur unter gütiger Mithilfe des Copiloten entladen. Der Rest der Flugtruppe steht desinteressiert herum, füttert das Handy mit amourösen Kurztexten oder zieht hastig an einer rauchenden Kippe.

Noch bevor der eigene Koffer aber den Asphalt berührt, wird zum Sturm auf die Hotellobby geblasen. Nur die sich bedächtig im Kreise drehende Eingangstür bremst die zerstörerische Dynamik des Prozesses.

Damen, die noch vor Stundenfrist den Copiloten wegen der schlecht sitzenden Krawatte rügten, verlieren in der Hektik die Contenance und einige Maschen in ihren teuren Strümpfen aus edler Manufaktur. Allerlei Interessen müssen innert kürzester Zeit unter einen Hut gebracht werden, und das belastet den viel zitierten Teamspirit enorm.

Um Himmelsgotteswillen kein Zimmer näher als zwanzig Meter vom Aufzug entfernt; bitte auch keines zur Strasse hinaus; ein Raucherzimmer soll es aber sein, doch bloss nicht im ersten Stockwerk; ein «Kingsize-Bett» wäre nicht zu verachten, und hundert lokale Geldeinheiten in kleinen Scheinen soll der Angestellte bei Gelegenheit auch gleich bereitlegen.

Es ist kaum zu vermeiden, dass sich eine Menschentraube bildet, die bis weit in den Eingangsbereich hineinreicht. Wenn der Copilot den letzten Koffer entladen hat und sich den Staub von den Uniformhosen klopft, sieht die Hotellobby aus wie das Hallenstadion nach Spielschluss. Koffer, Handtaschen und Crewbags stehen kreuz und quer herum und bringen den Lokalverkehr des Hauses zum Erliegen.

Kaum ein vorbeigehender Gast wagt es, höflich Durchgang zu erbetteln. Es steht den Belagern in den Augen geschrieben, dass sie bis zum Letzten entschlossen sind. Zu wichtig ist die Eroberung des perfekten Zimmers, und zu wichtig ist das Durchbohren der eigenen Interessen.

Eine meiner Kolleginnen zwingt sich an mir vorbei, rollt mit dem Koffer über meine Uniformschuhe und zischt mürrisch, ich solle doch etwas zur Seite treten. Als sich die Lifttür hinter der jungen Hostess schliesst, reibe ich den schmutzigen Abdruck vom Schuhleder und schreite als Schlusslicht an die Reception. Endlich! Die Lage in der Lobby hat sich wieder beruhigt, der Concierge atmet erleichtert durch, und die freundliche Dame am Empfang wischt sich eine grosse Schweissperle von der gepuderten Stirn. Das Blatt, auf dem sich die Besatzungsmitglieder eingetragen haben, zeugt vom Durcheinander der letzten Viertelstunde. Die vor unserer Ankunft gewissenhaft erstellten Zimmerzuteilungen sind Makulatur. Es wurde gemischt, gejammert, gewechselt, gezwängt, geschoben, geflucht und geändert. Unmengen von Korrekturflüssigkeit zeugen davon.



Wie ein Fels in der Brandung steht die Ziffer meines temporären Nachtlagers auf dem Papier. Sie ist unangetastet, unvershandelt und unberührt. Ich weiss, dass auf mich ein grosses Bett in einem Nichtraucherzimmer wartet und dieses nicht an eine tobende Kollegin abgegeben wurde. Privileg des Copiloten? Nein, im Gegenteil: Ein nett formuliertes E-Mail vor dem Abflug und Schokolade beim Einchecken bewirkten Wunder. Diesem Chaos kann man nur durch List und Charme entkommen.



VW - Audi - Porsche

Jona

Herzlich Willkommen



Unser Ziel:
nicht nur Qualified, sondern High Standard
www.jona.amag.ch

RUNDSCHAU

Gesucht: Redaktorin/Redaktor

Wir suchen eine Kollegin oder einen Kollegen, die/der gerne in unserem Redaktionsteam mitmachen möchte, damit die AEROPERS-«Rundschau» noch vielfältiger wird!

Wenn Du selbständig arbeiten willst, ein wenig Erfahrung mit Schreiben hast, Deine Ideen gerne einbringst und etwas Zeit für die AEROPERS einsetzen möchtest, bist Du die/der Richtige für uns.

Interessiert? Dann melde Dich bei uns:

André Ruth (andre.ruth@aeropers.ch)
Jürg Ledermann (ledermann-lieb@sunrise.ch)

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.