



RUNDSCHAU

3 | 2009

SWISS  ALPA
Airline Pilots Association

Publikation des Pilotenverbands AEROPERS
SwissALPA – Swiss Airline Pilots Association

Interview mit Ottmar Hitzfeld • Voten zu zwei Volksabstimmungen im Herbst • Überflug eines Pilatus Porter • Die Schweiz mit Apollo 11 auf dem Mond • Im Gespräch mit Peter Briner • Was macht eigentlich ... Ottilie Schmid?

Inhalt



6



17



26



32

- 3 The President's Voice**
Bei technischen Mängeln am Flugzeug reagieren die Airlines sofort. Die Flugdienstvorschriften lassen Sicherheitsrisiken durch Übermüdung der Piloten zu. Hier wehrt sich die Industrie sogar gegen mehr Sicherheit.
- 4 Editorial/Impressum**
- 5 AEROPERS-Rückschau**
- 6 «Das Team ist das Wichtigste»**
Ottmar Hitzfeld, der Trainer der Schweizer Fussball-Nationalmannschaft, äussert sich zu Fragen der Teamführung und zu seinem neuen Arbeitsplatz.
- 9 Interview neuer Vorstand – «Wir sind nun voll einsatzbereit»**
Nach der Standortbestimmung im letzten Dezember wollte die AEROPERS-«Rundschau» von den neuen Vorstandsmitgliedern wissen, wie es ihnen jetzt geht.
- 14 EU-OPS, SWISS made**
Es hätte so einfach laufen können. Für einmal kamen vom BAZL klare Anleitungen, Termine und Checklisten. Praktisch alle Operators ausser der SWISS schafften es, zum Stichtag ihre Dokumentationen und Betriebe EUOPS-konform zu machen.
- 17 La Suisse sur la Lune**
Choisi parmi de nombreuses propositions d'expériences scientifiques, le collecteur de vent solaire embarqua à bord de la mission historique d'Apollo 11, le 16 juillet 1969. Il fut planté dans le sol lunaire avant même le drapeau américain, un acte hautement symbolique!
- 20 Ja zum Flughafen Zürich – Nein zur Verteilungsinitiative**
Ein Bekenntnis zum Flughafen für die nächste Zürcher Volksabstimmung vom 27. September 2009.
- 21 Ein klares Bekenntnis zur Schaffung einer Spezialfinanzierung Luftverkehr**
Nationalrat und SWISS-Pilot Thomas Hurter nimmt Stellung zur Abstimmung vom 29. November 2009 über den Bundesbeschluss «zur Schaffung einer Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr».
- 24 «Arbeitsbedingungen, die bei vollem Pensum die Gesundheit und Sicherheit nicht gefährden»**
An der letzten Generalversammlung wurde Peter Briner in den Vorstand gewählt. Die «Rundschau» stellte ihm einige Fragen zu seiner Wahl und seinen Vorstellungen.
- 25 Civilized Thinking**
Peter Küng berichtet auf unterhaltsame Weise über den «einzigartigen» Flughafen Zürich.
- 26 Was macht eigentlich ... Otti Schmid?**
Ende März 1994 stellte Otti seine Uniformschuhe in die Ecke und segelte fortan barfuss über die Ozeane. Aus einem geplanten Südseetrip mit der «Hasta Mañana» wurde eine fast neunjährige Weltumsegelung.
- 29 nightstop.ch 2009**
Zum zweiten Mal seit der Gründung findet die nightstop-Party statt. In diesem Jahr am 19. September.
- 30 Archivmaus**
Roland Zaugg hat 2005 in der Sondernummer «60 Jahre AEROPERS» einen Rückblick auf die früheren Jahre des Verbands und im Speziellen der «Rundschau» geworfen. Hier die Fortsetzung dazu ...
- 32 Mit dem Pilatus Porter auf Langstrecke**
Von Buochs nach Jakarta: Was für ein Verkehrsflugzeug eine Tagesreise darstellt, wurde für Daniel Eicher mit dem PC-6 zu einer 14-tägigen Mission.
- 34 Saint-Exupéry und Mittelholzer**
Saint-Exupéry flog Cap Juby für die Gesellschaft Latécoère an. Mittelholzer musste in Cap Juby mit Motorproblemen landen und auf Ersatzzylinder warten. Hat Saint-Exupéry sie für Mittelholzer eingeflogen?
- 35 Wettbewerb in der Flugsicherung – Fluch oder Segen?**
Seitens der Fluggesellschaften steht die Flugsicherung immer wieder in der Kritik, zu teuer und zu ineffizient zu sein. Ein Wettbewerb unter den Flugsicherungs-Anbietern in Europa soll helfen, Kosten zu senken und das Flugverkehrs-Management fit für die Zukunft zu machen.
- 38 On The Air ...**
Aktuelles aus der Fliegerei.
- 40 Zeitreise**
Ein Rückblick über 100 Jahre Luftfahrtgeschichte.
- 42 Wir trauern/Termine und Mitteilungen**
- 43 Gedanken eines Fliegenden**
Das OM A betont deutlich, wie sehr es dem Arbeitgeber am Herzen liegt, dass seine Piloten Sport betreiben. Ein Blick in den Spiegel bestätigte die Notwendigkeit.
- 44 Seitenblicke**
Kurzberichte von anderen Pilotenverbänden.
- 45 Gelesen: «Bullshit» und «S.O.S. in Dürrenäsch»**
- 45 Neueintritte und Pensionierungen**

The President's Voice



Bestmöglicher Sicherheitsstandard

Anfang Juni 2009 hat der Absturz des Airbus der Air France über dem Südatlantik im Zentrum des öffentlichen Interesses gestanden. Traurige Erinnerungen an den Verlust der Swissair-MD-11 bei Halifax wurden wach. Unser Mitgefühl und Beileid gilt allen Betroffenen.

Schnell konzentriert sich die Frage jeweils auf die mögliche Ursache für den Absturz eines sonst als so sicher geltenden modernen Grossraumflugzeugs. Bei der Air France sind bis heute keine wesentlichen Fakten bekannt. Und dies wird leider und sehr wahrscheinlich auch so bleiben. Einzig ein paar per Datenübermittlung empfangene Fehlermeldungen geben Anhaltspunkte. Ins Gespräch kamen vor allem die Geschwindigkeitsfühler. Es wurden andere Fälle bekannt gegeben, wo diese Pitot-Proben falsche Informationen lieferten. Bewiesen war damit aber noch gar nichts, und der Unfall kann schwerlich mit dieser Ursache allein begründet werden. Auch der Gesetzgeber hat anfänglich keinen Grund gesehen, Änderungen an den Systemen vornehmen zu lassen. Trotzdem haben die Fluggesellschaften beschlossen, die zur Diskussion stehenden Pitottubes durch eine neuere Variante desselben Herstellers zu ersetzen. Nach neuerlichen Problemen wechselt Air France sogar freiwillig auf die Tubes des anderen Herstellers. Auch wenn nicht bewiesen ist, dass die Geschwindigkeitsmesser zum Absturz geführt haben, sollen die nach heutigem Wissen besten Geräte verwendet werden. Dieses Prinzip wird in der Industrie als «best practice» bezeichnet. Damit wird versucht, unbürokratisch den höchstmöglichen Sicherheitsstandard zu erreichen. Aus Sicht der Piloten ist dies löblich und verdient unsere Unterstützung.

Zwei Monate nach dem Unfall ist jetzt auch die European Aviation Safety Agency (EASA) aktiv geworden. Sie will den Austausch der Pitottubes des fraglichen Herstellers Thales durch jene von Goodrich vorschreiben. Zwar entsprechen alle Typen dem geltenden Sicherheitsstandard; es handle sich deshalb um eine reine Vorsichtsmassnahme («precautionary measure»).

Nicht bester Sicherheitsstandard

Im Februar dieses Jahres ist während des Anflugs auf den Flughafen von Buffalo ein Flugzeug der Colgan Air abgestürzt. 50 Insassen sind dabei ums Leben gekommen. In den USA wurde darauf ein Komitee ins Leben gerufen, um die in den USA gültigen Flugdienstvorschriften betreffend Müdigkeit von Piloten zu modernisieren.

Ganz anders hier in Europa. Bisher sind Flugdienstzeiten bis 14 Stunden oder Nachtflüge bis fast zwölf Stunden möglich. Auch 60-Stunden-Wochen sind legal,

und dies bei bis zu drei aufeinanderfolgenden Wochen. Im Auftrag der EASA wurde eine wissenschaftliche und medizinische Studie zu diesem Thema in Auftrag gegeben. Diese sogenannte Moebus-Studie wurde Anfang dieses Jahres veröffentlicht. Sie spricht eine klare Sprache: «... some of the longest duty periods allowed by Sub-Part Q, when combined with other fatigue-causing factors, go outside safe limits».

Gemäss der in der Studie involvierten Wissenschaftler sind die gegenwärtigen Flugdienstvorschriften nicht ausreichend, um vor Sicherheitsrisiken durch Übermüdung der Piloten zu schützen. Aber ausgerechnet die Association of European Airlines (AEA), zu deren Mitgliedern auch die SWISS zählt, sperrt sich jetzt vehement gegen Verbesserungen im Bereich der Flugdienstvorschriften. Der Moebus-Bericht wird kurzerhand als «mangelhaft und nicht überzeugend» abgestempelt. Fundierte Argumente fehlen der AEA. Ins Feld geführt wird lediglich, dass es bisher auch funktioniert habe und eine Änderung

im Sinne des Berichts Geld koste. Mit diesen Argumenten allein wäre allerdings in der Geschichte der Fliegerei noch nie eine Verbesserung zugunsten der Flugsicherheit eingeführt worden. Wie bei den technischen Vorschriften ist jede Verbesserung im Interesse der Flugsicherheit

und somit auch im Interesse der Beteiligten. Es soll das Prinzip der «best practice» und der «precautionary measure» angewendet und nicht auf Beweise einer Unfalluntersuchung gewartet werden. Wie kann es zu solchen Rückfällen in einer sonst so fortschrittlichen und sicherheitsbewussten Branche kommen? Sind mit der Krise in der Wirtschaft jetzt nur noch Buchhalter und Kaufleute statt weitsichtiger Manager am Ruder? Die Öffentlichkeit muss dringend aufgeklärt und der Januskopf der Airline-Industrie enthüllt werden.

Rolf Odermatt, Präsident

«Auch 60-Stunden-Wochen sind legal, und dies bei bis zu drei aufeinanderfolgenden Wochen»

Editorial



Bertold Brecht schrieb: «Wer A sagt, muss nicht unbedingt B sagen. Er kann auch erkennen, dass A falsch war.» Ein Pilot hinterfragt seine Entscheidungen stetig. Entwickelt sich eine Wettersituation so, wie wir uns das beim Briefing vorgestellt haben? Müssen wir unser Gedankenmodell, gestützt auf neue Analysen, eventuell revidieren?

So gesehen ist die Entscheidung, dass die Flottenführung wieder ins Operation Center zurückgekehrt ist – auch wenn es eine Weile gedauert hat –, als positiv zu bewerten.

Es bleibt zu hoffen, dass der eine oder andere Vorgesetzte seine Kaffeepause in Zukunft im Parterre machen wird, um sich auf einen kurzen Schwatz mit uns einzulassen. Denn nur im direkten Gespräch kann der Puls gefühlt werden. Führung per E-Mail funktioniert nicht.

Für Ottmar Hitzfeld, den Trainer der Schweizer Fussball-Nationalmannschaft, ist das direkte Gespräch mit seinen Mitspielern so wichtig, dass er auf Engagements in Ländern verzichtet hat, deren Sprache er nicht beherrscht. Das Interview, das die «Rundschau» mit Hitzfeld führte, dreht sich hauptsächlich um Fragen der Teamführung. Wie lässt sich ein Team formen, das nur selten zusammenkommt? Wann ist ein Team zum Scheitern verurteilt? Hitzfelds Antworten sind für alle gleichermassen interessant. Sei es für Trainer, Chefs von Vereinen oder Verbänden oder im kleineren Rahmen auch für die Vorgesetzten einer Crew. Aber auch als Mitglieder eines Verbands wird uns durch Hitzfelds Worte bewusst, dass zuletzt nur die Teamleistung und die Geschlossenheit aller zählen. «Das Team geht über alles, ist das Wichtigste», ist seine Überzeugung. Mehr dazu ab Seite 6.

Diese Aussage kommt im Gespräch mit den neuen Vorstandsmitgliedern auch zum Ausdruck. So meint Manfred Giger: «Fortschritte erreichen wir nur, wenn wir als Einheit auftreten.» Dass dabei die Kommunikation wichtig ist und alle Mitglieder schliesslich im selben Boot sitzen sollten, versteht sich von selbst.

So arbeitet der Vorstand Schritt für Schritt strategisch auf seine Ziele hin. Markus Rohrer ärgert sich dabei über die wenigen Werkzeuge, die dem Vorstand zur Verfügung stehen, um während der GAV-Laufdauer Fortschritte erzielen zu können. Er meint, dass ihm das Vertrauen der Mitglieder in die Arbeit des Vorstands im Moment zwar genüge, aber die Zeit kommen wird, wo unsere Mitarbeit nötig wird. Weitere Meinungen dazu im Beitrag mit dem Titel «Wir sind nun voll einsatzbereit».

Wenn ich die Ausdrücke «Werkzeug» und «Mitarbeit» auf die kantonale und die eidgenössische Ebene stelle, dann möchte ich den Fokus auf zwei Vorlagen richten, über die wir im Herbst abstimmen können. Zur Zürcher Volksabstimmung über die Verteilungsinitiative (Fairflug-Initiative) am 27. September äussert sich Kantonsrat Rolf Walther im Beitrag «Ja zum Flughafen Zürich – nein zur Verteilungsinitiative». Als zweites steht am 29. November die Volksabstimmung über den Bundesbeschluss «zur Schaffung einer Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr» an. Zu dieser Vorlage nimmt unser Kollege Thomas Hurter Stellung. Da uns beide Vorlagen betreffen, fordern uns die Autoren dazu auf, an den Abstimmungen teilzunehmen und unseren Bekanntenkreis für unsere Anliegen zu sensibilisieren.

Neben diesen schwergewichtigen Themen bietet diese Ausgabe verschiedene Reise Geschichten: eine im Pylatus Porter nach Jakarta, eine andere mit Otti Schmid um den Ozean. Auch Reisen in die Vergangenheit sind dabei: zum einen mit Apollo 11 zum Mond, zum anderen in das Archiv der «Rundschau» und zuletzt in die Zeit Mittelholzers und Saint-Exupérys. Christoph Jordans «Zeitreise» holt uns wieder in die Gegenwart zurück, und mit Zbigniew Bankowskis «On the Air» werden wir auf den neusten Stand der Dinge gebracht. Sehe ich mir die Liste der Flugzeugstornierungen in den «Short News» an, erhält Brechts Sprichwort eine ganz neue Dimension.

Ich wünsche eine unterhaltsame Lese-Reise.

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
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
Lukas Viglietti (Illustrationen), F/O A320/330

Layout

Caroline Wangler, Akeret Druck AG

Druck

Akeret Druck AG, 8600 Dübendorf

Auflage

2600 Exemplare

Erscheinungsweise

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

Inseratenannahme

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

Copyright

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

Foto Frontseite: © Dominique Wirz, F/O A320/330

Redaktionsschluss «Rundschau» 4/2009: 13. November 2009

AEROPERS Rückschau



Die Arbeiten des Vorstands von Juni bis August 2009

Zusammenstellung: Henning M. Hoffmann

Juni

- 03. Koordinationstreffen der Flughafenpartner
- 12. Meeting mit Prof. Dr. Ugo Merkli - Strategieentwicklung
- 18. EUROBENCH Meeting in Amsterdam
- 24. ECA-Konferenz in Brüssel
- 25. Vorbereitungsmeeting zur ASAP-Herbstkonferenz in Luzern
- 25. Informationsgespräch der SWISS-Geschäftsleitung mit den Gewerkschaften der SWISS
- 26. Treffen SwissALPA mit Dr. Peter Müller, Direktor des BAZL
- 26. Meeting mit Vertretern von Nationale Suisse
- 29. Treffen mit den Lufthansa International Pilots
- 29. SwissALPA Network Meeting
- 30. SECOM-Sitzung

Juli

- 02. Risk Talk Series - Wirtschaftstreffen
- 03. Koordinationstreffen mit Vertretern der kapers zur Vernehmlassung zur Teilrevision der Luftfahrtverordnung (LFV) vom 15.7.2009
- 28. Treffen mit dem Vorstand der Vereinigung Cockpit

August

- 07. Vorstellung der AEROPERS in der SAT
- 10. Vorbereitungstreffen mit Prof. Dr. Ugo Merkli
- 13. Informationsmeeting AEROPERS/kapers mit Vertretern der SWISS zum Thema Versicherungen/Salärabrechnung
- 14. Passivenausflug
- 17. Informationsgespräch der SWISS-Geschäftsleitung mit den Gewerkschaften der SWISS
- 18. ECA Meeting in Brüssel
- 20. Meeting der ECA-LTRG in Amsterdam

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

«Das Team ist das Wichtigste»

Ottmar Hitzfeld, der Trainer der Schweizerischen Fussball-Nationalmannschaft, äussert sich zur Teamführung, zum Umgang mit Egoisten auf dem Platz und zu seinem neuen Arbeitsplatz in der Schweiz. Er streicht die Werte Glaubwürdigkeit und Authentizität als Basis für erfolgreiche Teamarbeit heraus und betont, dass er auch Egoisten tolerieren könne, solange ihr Verhalten dem Team nütze.

Fragen: Jürg Ledermann

«Rundschau»: Was zeichnet einen guten Trainer aus, was einen schlechten?

Ottmar Hitzfeld: Das Kriterium der Arbeit eines Trainers ist nicht gute oder schlechte, sondern erfolgreiche Arbeit. Ein Trainer kann sehr gut arbeiten, alles richtig machen im Vorfeld eines Spiels, aber dann kommen auch noch die Faktoren Glück und Pech ins Spiel.

«RS»: Was sind die zentralen Fähigkeiten, die ein Teamcoach mitbringen muss?

O.H.: Glaubwürdigkeit und Authentizität vor allem. Er muss das leben, was er verlangt. Natürlich wird die Glaubwürdigkeit durch den Erfolg gesteigert. Wer immer nur seine Überzeugungen predigt, aber kaum je ein Spiel gewinnt, leidet zwangsläufig früher oder später an Empfangsstörungen bei seinen Angestellten und Arbeitgebern. Wichtig sind auch Respekt und Ehrlichkeit. Ein Beispiel: Wenn ich einem Spieler am Donnerstag sage, er werde am Sonntag von Beginn weg im



Das Team demonstriert seine Verbundenheit.

Einsatz sein, dann ist er das auch, dann stosse ich nicht aufgrund einer kurzfristigen taktischen Überlegung mein Versprechen um. Ich gehe sogar so weit, dass ich sage: «Ich verliere lieber ein Spiel als meine Glaubwürdigkeit.»

«RS»: Sehen Sie in den Spielern hauptsächlich Funktionsträger, die Sie gebrauchen, um Ihre Spielstrategie auf dem Platz umsetzen zu können? Oder denken Sie auch an den Menschen im Spieler?

O.H.: Immer an die Menschen und an das Team. Der Mensch steht immer im Mittelpunkt. Ich schenke viel Vertrauen und versuche eine ehrliche Basis der Zusammenarbeit herzustellen.

«RS»: Kann es sich ein erfolgreicher Trainer leisten, öffentlich auch einmal Ratlosigkeit zu zeigen? Oder muss er immer so tun, als ob er alles genau weiss und im Griff hat?

O.H.: Ratlosigkeit zu zeigen, das wäre kein gutes Signal - vor allem für die Mannschaft. Aber ein Trainer muss nicht den unerschütterlichen Roboter spielen, den nichts beirren kann. Trainer sind Menschen, und Menschen haben Gefühle, die sie nicht verstecken müssen.

«RS»: Oft hört man, ein Trainer müsse ein «guter Kommunikator» sein. Teilen Sie diese Aussage? Wie finden Sie den Draht zur Mannschaft?

O.H.: Kommunikation ist ein ganz zentraler Punkt. Mir ist immer wichtig gewesen, dass ich meine Mannschaften in meiner Muttersprache anreden kann, dass ich meine Ideen und Vorstellungen möglichst eins zu eins präsentieren kann. Darum habe ich nie Angebote aus dem fremdsprachigen Ausland angenommen. Meine in Kursen angeeigneten Fremdsprachenkenntnisse sind rudimentär und für einen Fussballtrainer im Ausland nicht ausreichend. In der Schweizer Nationalmannschaft verstehen alle Deutsch, und wenn es Präzisierungsbedarf gibt, hilft mein Assistent Michel Pont. Er spricht perfekt französisch und sehr gut deutsch sowie italienisch.

«RS»: Wie können Sie ein Team formen, das nur selten zusammenkommt? Wie bleiben Sie mit den Spielern während der Trainings- und Spielpausen in Kontakt?

O.H.: Das ist natürlich der grösste Unterschied zu meiner bisherigen Tätigkeit als Vereinstrainer. Ich sehe die Spieler nicht täglich, kann nicht laufend auf sie einwirken, nach Siegen oder Niederlagen nicht mehr unmittelbar reagieren. Aber das soll keine Klage sein, das habe ich alles sehr wohl gewusst, als ich mich entschied, das Angebot des Schweizerischen Fussballverbands (SFV) anzunehmen. Ein Vorteil ist: ich habe mehr Zeit für Einzelgespräche mit Spielern. Die sind mir sehr wichtig. Denn ich will auch den Menschen kennen, seine Meinungen, seine Lebensphilosophie, seine Ziele und so fort. Im Klub mit Spielen alle drei Tage bleibt oft keine Zeit für ausführliche Dialoge. Aber ich verfolge natürlich alle Kaderspieler über die Medien oder direkt an Spielen, ich bin mit ihnen direkt und mit ihren Trainern in Kontakt.

«RS»: Können Sie in der trainings- und spiellosen Zeit an der Formung des Teams arbeiten? Oder ist diese Zeit «verloren»?

O.H.: Überhaupt nicht. Selbst in spielfreien Zeiten wie etwa von Juni bis Mitte Juli bin ich mit den meisten

per SMS oder mit Gesprächen am Handy in Kontakt. Ich bekomme mit, wie sie sich im alten Klub in neuen Situationen zurechtfinden oder in neuen Klubs nach Transfers. Das ist wichtig. Denn im Nationalteam brauche ich Spieler, die sich in ihren Vereinstams wohlfühlen, sich durchsetzen und Leaderrollen übernehmen.

«RS»: Manchmal kommt man nur weiter, wenn man sich am Konkurrenten vorbeidrückt und die Ellenbogen einsetzt. Wo hört das Fairplay, wo hört der gesunde Konkurrenzkampf innerhalb des Teams auf?

O.H.: Respekt und Anstand gelten im Fussball genauso wie in anderen Berufsgattungen. Wer sich im Training für das nächste Spiel aufdrängen will, muss das mit ausschliesslich sportlichen Mitteln tun, mit echter Leistung, nicht mit Unfairness oder gar Boshaftigkeit.

«RS»: Was ist nötig, um faires Verhalten innerhalb des Teams einfordern zu können? Braucht es eine Straf- oder Bussenliste?

O.H.: Die meisten Vereine haben eine. Das kann dazu beitragen, dass klare Verhältnisse herrschen. Wenn



Ottmar Hitzfeld, geboren im Januar 1949, wuchs in Lörrach auf. Dort schloss er die Ausbildung zum Lehrer mit dem Staatsexamen in Mathematik und Sport an der Pädagogischen Hochschule ab. Seine Karriere als aktiver Spieler dauerte von 1971 bis 1983. Sie führte ihn vom FC Basel, mit

dem er unter anderem zweimal die Schweizer Meisterschaft gewann und 1973 Schweizer Torschützenkönig wurde, über den VfB Stuttgart wieder in die Schweiz zum FC Lugano und FC Luzern. Seine Trainerkarriere begann 1984 ebenfalls in der Innerschweiz beim SC Zug, den er in die Nationalliga A führte. Weitere Stationen waren der FC Aarau und die Grasshoppers Zürich. Mit GC gewann Hitzfeld zweimal den Cup und zweimal die Meisterschaft.

1991 wechselte er nach Deutschland, wo seine beispiellose Karriere an Tempo zulegte. Mit Borussia Dortmund gewann er unter anderem zweimal die Deutsche Meisterschaft, und 1997 errang er gegen Juventus Turin den Sieg in der Champions League. Ab Juli 1998 trainierte er den FC Bayern München, den er zu etlichen Titeln führte: Meisterschaft 1999, 2000, 2001, 2003, 2008; Pokalsieg in den Jahren 2000, 2003, 2008 und Sieg der Champions League 1997 (mit Borussia Dortmund) und 2001. In diesen beiden Jahren wurde ihm der Titel «Welttrainer des Jahres» verliehen. Seit Juli 2008 trainiert Ottmar Hitzfeld die Schweizer Nationalmannschaft. Mit ihr gelangen ihm in der WM-Qualifikation bisher vier Siege. Dazu kamen das Unentschieden gegen Israel in Tel Aviv und die überraschende Heimniederlage gegen Luxemburg. Die Schweiz belegt damit bei der Qualifikation für die Weltmeisterschaft in Südafrika 2010 punktgleich mit Griechenland den 2. Tabellenrang. Hitzfeld wohnt mit seiner Frau Beatrix in Lörrach und Engelberg.

ein Team funktionieren soll, müssen alle Teamplayer gewisse Regeln befolgen. Ist das nicht der Fall, gibt es verschiedene Möglichkeiten zur Intervention. Eine sind die Bussen. Ein Beispiel: Beim FC Bayern verliess Oliver Kahn die Weihnachtsfeier des Klubs einmal vorzeitig. Ein absoluter Leader, der über Jahre konstant grosse Leistungen zeigte. Aber sein Verhalten konnte ich nicht tolerieren. Am nächsten Morgen musste er zu mir in die Kabine und erhielt eine sehr hohe Geldbusse. Das war ein Signal auch gegenüber den anderen Spielern, die spürten, dass auch der absolute Leader sich nichts zuschulden kommen lassen darf.

«RS»: Welche Disziplin fordern Sie bei der Umsetzung Ihrer Anweisungen?

O.H.: Respekt und Achtung aller im und um das Team. Pünktlichkeit, Verhaltens- und Umgangsformen auf und neben dem Platz.

«RS»: Wie weit können Sie andere Ansichten/Strategien/Vorgehensweisen tolerieren, die sich nicht mit den Ihrigen decken?

O.H.: Wenn sie mich argumentativ überzeugen, habe ich kein Problem.

«RS»: Wie weit darf sich ein Spieler selbst verwirklichen? Hat eine «Diva» im Team Platz? Kann ein solcher Spieler eventuell sogar nützlich sein?

O.H.: Das Team geht über alles, ist das Wichtigste. Aber natürlich gibt es verschiedene Arten, sich in einem Team zu verhalten und zu dessen Erfolg beizutragen.

«RS»: Was ist nötig, damit ein ausgesprochener Torjäger im entscheidenden Moment auf den Torschuss verzichtet und einen Assist-Pass zu dem Mitspieler spielt, der sich in einer aussichtsreicheren Position befindet?

O.H.: Spielerische Klasse. Ein Topspieler analysiert diese Situation in Sekundenbruchteilen und erkennt, was am erfolgversprechendsten ist.

«RS»: Ist es heute schwieriger als früher, ein Team zu bilden? Merkt man die gesellschaftliche Tendenz weg vom früher eher solidarischen Verhalten zu einem egoistischen «Homo-oeconomicus-Verhalten» auch im Fussball?

O.H.: Sagen wir es so: Einfacher ist es nicht geworden. Das liegt auch am Umfeld der Spieler, die bisweilen von etwas gar vielen Seiten beraten werden. Aber für Egoismus ist in einem guten Team kein Platz.

«RS»: Was macht den Charakter des Teams aus? Wie formt man diesen?

O.H.: Die Charaktere der Kaderspieler sind die Basis. Die Kunst ist, diese zum Teamcharakter zu formen. Das geht mit den bereits beschriebenen Mitteln – Glaubwürdigkeit des Trainers und Authentizität. Und permanente Ansprache sowie Einforderung von Teamwork. Daran muss man jeden Tag arbeiten.

«RS»: Kann nur der Trainer motivieren? Wie steht es mit dem Umfeld (Trainingsstil, Verbandskultur und -organisation, sonstige Abläufe)?

O.H.: Das Team muss einen Fighting Spirit, eine Winner-Mentalität verinnerlichen. Dafür hat in erster Linie

der Trainer zu sorgen. Aber auch das direkte Umfeld ist dabei gefordert, einem Team einen Fighting Spirit, eine Winner-Mentalität beizubringen. Einzelne Spieler sind besser empfänglich als andere, sind schneller im Umsetzen und können Mitspieler mitreissen, sei es im Training als vor allem auch im Spiel.

«RS»: Wo sind Problemfelder bei der Teamarbeit? Wann ist ein Team zum Scheitern verurteilt?

O.H.: Zu viele schwierige Charaktere im Team, zu viel Egoismus, Fahrlässigkeit und Nachlässigkeit können den Erfolg eines Teams gefährden.

«RS»: Kennen Sie die Situation, dass gewisse Spieler ihre eigenen Interessen zulasten des Teams durchzusetzen versuchen?

O.H.: Das ist ein permanenter Verhaltensprozess, eine Dauersituation.

«RS»: Anschlussfrage: Ist das ein Problem, oder profitiert das Team ebenfalls von einem solchen egoistischen Verhalten?

O.H.: Auch Egoisten haben Platz in einem Team. Die Kunst der Trainerarbeit ist es, verschiedene egoistische Verhaltensformen zugunsten des Teams zu formen.

«RS»: Wie gehen Sie dabei vor?

O.H.: Man muss die richtige Mischung finden zwischen Individualisten und Teamplayern.

«RS»: Wo liegt der Unterschied des Teams von Bayern München zur Schweizer Nationalmannschaft?

O.H.: Der Hauptunterschied ist die generelle Favoritenrolle. Bei den Bayern steht die Tagesarbeit im Zentrum, beim Nationalteam ist die Periodizität eine andere. Man arbeitet quasi in Blöcken wie etwa im Herbst mit WM-Qualifikationsspielen am 5. und 9. September sowie am 10. und 14. Oktober.

«RS»: Welche persönlichen Vorbereitungen haben Sie vor der Übernahme der neuen Arbeit vorgenommen?

O.H.: Eigentlich nicht viele, auch als Klubtrainer bekommt man ja mit, was auf Stufe Nationalteams so abläuft. Ich führte ein paar Gespräche mit Personen



Regieanweisungen von der Seitenlinie.

meines Vertrauens und mit drei Leuten, die ich im Staff haben wollte: Torwarttrainer, Konditionstrainer und Mediensprecher.

«RS»: Ist der Wechsel von München in die Schweiz so erfolgt, wie Sie sich das vorgestellt hatten? Was lief anders? Wodurch war dieser Wechsel grundsätzlich gekennzeichnet?

O.H.: Ich hatte beim FC Bayern einen Vertrag zu erfüllen und wollte mir nichts zuschulden kommen lassen. Gleichzeitig musste ich das Kader der Schweizer Mannschaft sichten, einzelne Spieler kennenlernen, Gespräche führen, zum Beispiel etwa mit Blaise Nkuffo, den ich persönlich nie getroffen hatte. Da blieb in Sachen Umzug und Bezug unseres neuen Hauses in Lörrach sehr viel an meiner Frau Beatrix hängen.

«RS»: Inwieweit ist Ihre Trainerarbeit durch Vorgaben des Verbands gesteuert? Welche Ziele konnten Sie einbringen?

O.H.: Es ist ein dauerhafter Dialog mit dem Präsidium, mit dem Delegierten der Nationalteams. Ich habe keine detaillierten Vorgaben erhalten, aber natürlich will ich, dass die Schweizer Nationalmannschaft sich für die WM-Endrunde 2010 in Südafrika qualifiziert. Die Vorgaben sind ja durch meinen Vorgänger gegeben. Drei WM-Endrunden in Serie sind ein enormer Erfolg für Verband und Trainer.

«RS»: Ist die Position des Trainers in einem Stab integriert? Wer steht hierarchisch über Ihnen?

O.H.: Sportlich habe ich das letzte Wort und die Verantwortung. Das muss so sein. Aber ich habe sehr kompetente Leute um mich herum, deren Meinungen ich hören will. Der Stab arbeitet sehr professionell – wie überhaupt alle Stellen des SFV. Die Technische Abteilung gilt als beispielhaft organisiert in Europa und gar darüber hinaus.

«RS»: Welche Spezialisten unterstützen Sie bei Ihrer Arbeit?

O.H.: Von den Fachärzten über die Masseur bis zum Spezialisten für Fußballschuhe ist alles da, auch Sportwissenschaftler und natürlich ein kompetenter Trainerstab. Der Verband ermöglicht optimale Rahmenbedingungen. Dazu gehören der Team Manager, der alle Reisen für unsere im Ausland engagierten Spieler bucht, genauso wie der Koch, den wir bei Auswärtsspielen dabei haben, oder der Busfahrer, der uns bei Heimspielen zu Trainings und Spielen chauffiert.

«RS»: Welche Arbeiten belasten Sie? Was würden Sie lieber jemand anderem zur Ausführung delegieren?

O.H.: Was ich nicht machen kann, ist organisiert und betrifft vor allem die Beobachtung von gegnerischen Mannschaften, die gleichzeitig spielen wie die Schweiz.

«RS»: Was halten Sie vom üblichen Vorgehen, den Trainer nach schlechten Leistungen seines Teams auszuwechseln?

O.H.: Nicht viel. Der Trainer ist halt oft das schwächste Glied einer Kette. Aber wer einen Trainerjob antritt, weiss, dass er dieses Risiko in Kauf nimmt.

«RS»: Wir danken ganz herzlich für das Interview! ●

«Wir sind nun voll einsatzbereit»

Nach der Standortbestimmung im letzten Dezember wollte die «Rundschau» von den neuen Vorstandsmitgliedern wissen, wie es ihnen jetzt geht. Das erste Jahr in der neuen Funktion habe zwar viel Kraft gekostet, doch seien, neue Ideen eingeflossen, und die ehemaligen Vorstandsmitglieder hätten ihr Know-how weitergegeben. Der Vorstand blickt motiviert in die Zukunft und fühlt sich mit der gewählten Strategie gut gerüstet. Oliviero Grendene meint: «Jetzt geht es doch erst richtig los!»

Fragen: Jürg Ledermann

«Rundschau»: Im Mitglieder-Mail vom 21. Dezember 2008 «Der Weg in einer Rückschau – Wie wir es heute sehen» schreibt ihr, dass ihr als neu gewählte Vorstandsmitglieder nun «in der Realität angekommen» seid. Wie geht es euch ein halbes Jahr später?

Markus Rohrer: Wir sind gut aufgestellt, arbeiten so zielgerichtet, wie es uns der GAV06 und die sozialpartnerschaftlichen Verpflichtungen erlauben, und verfolgen eine Strategie, die mich zufriedenstellt. Ich bin überzeugt, dass wir «on track» sind.

Manfred Giger: Die Zusammenarbeit im etwas veränderten Vorstand beurteile ich immer noch als gut. Unsere Position der SWISS gegenüber hat sich seit Ende 2008 nicht gerade zum Positiven verändert. Die Stufen des Eskalationswegs werden immer häufiger immer weiter beschritten.

«RS»: Wie beurteilt ihr eure Wahl, die man als Stimmungs- oder Protestwahl bezeichnen könnte, im Rückblick?

Markus R.: Viele Mitglieder waren im Frühjahr 2008 unzufrieden mit der Situation. Nur wenige hatten aber konkrete Vorschläge und Ideen zur Verbesserung und noch weniger den Mut, sich zu exponieren und sich zur Wahl zu stellen. Ich war frisch bei der SWISS angestellt und brachte Erfahrung von drei bisherigen Arbeitgebern mit. Mir war klar, was ich als AEROPERS-Vorstand zu ändern und verbessern versuchen würde. Und der GAV08 hätte diesen Ideen in einigen Teilen diametral entgegengestanden. Wie soll man beispielsweise FDR komplett überarbeiten oder ein Lohnsystem verändern, wenn sie – mit nur kleinen Verbesserungen – um weitere vier Jahre verlängert werden? Der Ruck unserer Wahl war nötig, um den Mitgliedern die Konsequenzen des GAV08 klarzumachen. Mit dem GAV08 als Basis hätten wir mit unseren Ideen keine Chance gehabt. Wie schnell die SWISS unter einem laufenden GAV zur Verhandlung von Verbesserungen bereit ist, sieht man ja heute.

Manfred: Ich beurteile meine Wahl nicht als Protestwahl. Die damalige Situation der AEROPERS (AP) veranlasste mich, mich zur Wahl in den Vorstand zur Verfügung zu stellen, um mich an vorderster Front einzubringen und zu engagieren. Ich habe mich auch unabhängig vom Ausgang der GAV-Abstimmung zur Verfügung gestellt.

«RS»: Wie viel Schwung hat euch die Protestbewegung gegeben? Wie wurdet ihr von euren Wählern getragen? Was ist von der Protestbewegung geblieben?

Markus R.: Von einer echten «Protestbewegung» kann meines Erachtens keine Rede sein, dazu ist unsere Mitgliedschaft zurzeit viel zu träge, unsicher und diversifiziert. Den klaren Worten und Voten von uns neuen Vorstandskandidaten folgten noch praktisch keine Taten des Korps. Im Moment sind auch keine koordinierten Aktionen nötig. Noch reicht mir vollkommen, dass die Mitglieder unserer Arbeit vertrauen. Wir sind aber im Rahmen unserer Strategie daran, den Mitgliedern klarzumachen, wohin wir wollen, dass unsere Wahlversprechen sich nicht zerrieben haben und dass in nicht mehr allzu ferner

Zukunft ihre Mitarbeit nötig wird. Unsere Ziele bezüglich FDR, Lohn, PK und Ferien werden uns sicher nicht auf dem Silbertablett präsentiert. Ich bin mir jedoch sicher, dass nach einem strukturierten Mobilisierungsprogramm mit klarer Kommunikation der AP, der verständlichen Deklaration der Ziele und unseres «Fahrplans» der Mut unserer Mitglieder genug gross sein wird, um uns zu unterstützen. Und wenn du das dann Protest nennen willst – gerne.

«RS»: In welchen Punkten unterscheiden sich eure Erfahrungen «on the job» mit euren Vorstellungen vor der Wahl?

Markus R.: Ich hätte aus der Erfahrung in anderen Vorständen damit gerechnet, dass Ideen schneller umgesetzt und die Kommunikation mit dem Korps zügiger verbessert werden können. Die AP ist in den GAV06 und andere Absprachen eingebunden, die ihr nur wenige Möglichkeiten lassen, falls sich der Sozialpartner ungerecht verhält oder an einer Idee nicht interessiert ist. Mit dieser mächtigen Friedenspflicht können wir gar keinen Druck aufbauen, bevor der GAV06 abgelaufen ist. Umso froher bin ich, dass wir sie nicht noch mit dem GAV08 um vier Jahre verlängert haben.

Manfred: Ich dachte, dass auch die SWISS an gemeinsamen Lösungen unserer Probleme (Feriensituation, Arbeitsbelastung etc.) interessiert sei. Leider sprechen Beispiele wie der AirCanada-Wetleas im letzten Herbst oder die Auslegung von GAV-Artikeln, wenn die SWISS an vereinbarten Limiten ansteht, eine andere Sprache.

Markus Grob: Ich denke nicht, dass ich falsche Vorstellungen hatte. Es ist unrealistisch, zu glauben, man könne in ein bestehendes Team kommen und gleich

alles auf den Kopf stellen. Auch die Firma hat ihre Strategie, Ziele und Procedures.

Oliviero Grendene: Die Interessen unserer Mitglieder sind sehr unterschiedlich, aufgrund von Altersunterschieden, persönlicher Einstellungen, Lebenssituationen, oder auch wegen unterschiedlicher Lebenserfahrungen. Als Vorstandsmitglied möglichst im Interesse aller Mitglieder zu entscheiden stellt mich manchmal vor grosse Probleme. Die Komplexität habe ich mir vor der Wahl nicht in diesem Ausmass vorgestellt.

«RS»: Welche Erwartungen an eine Vorstandstätigkeit sind eingetreten?

Markus R.: Die Vorstandsarbeit bietet die Möglichkeit, Ideen umzusetzen, Veränderungen einzuleiten. Man ist mitten im Geschehen drin, lernt die Firma und ihre Abläufe sehr gut kennen, hat mit vielen Funktionen bei der SWISS zu tun. Erwartungsgemäss ist auch die Arbeitsbelastung sehr hoch, wenn man seine Aufgabe ernst nimmt.

Manfred: Die Arbeitsbelastung ist wie erwartet gross, und die enorme Präsenz der Themen im täglichen Leben auch. Meine Ziele, bei den Arbeitsbedingungen markante Verbesserungen zu erhalten, habe ich noch nicht erreicht.

Markus G.: Der Weg ist steinig, aber interessant. Man kann etwas bewegen, aber es dauert seine Zeit.

Oliviero: Grundsätzlich habe ich nur Erwartungen an mich selbst, denn nur die kann ich selber beeinflussen, und für die bin ich selber verantwortlich. Ich kann aber sagen, dass die Arbeit im Vorstand sehr interessant und spannend ist. Die Themenbereiche sind vielseitig, und die Herausforderung im Kampf für das langfristige Wohl der Mitglieder ist riesig.

«RS»: Würdet ihr euch heute nochmals mit dem gleichen revolutionären Anspruch wie im Frühjahr 2008 zur Wahl stellen?

Markus R.: Jederzeit. Die Ansprüche dürfen ruhig etwas höher liegen als das, was man nachher erreicht. Ein amerikanisches Sprichwort sagt: «If you can't imagine it, you can't achieve it. If you can't dream it, you can't become it». Daran halte ich mich.

Manfred: Ich denke, mein Anspruch war nicht revolutionär. Ich würde mich heute erneut zur Wahl stellen, denn die Arbeitsbedingungen haben sich nur unwesentlich verbessert. Hier will ich immer noch eine markante Verbesserung erreichen. Ich beurteile unsere Bedingungen als längerfristig ungesund.

Markus G.: Mein Anspruch war nicht revolutionär, und ich würde mich nochmals melden.

Oliviero: Ja.

«RS»: Aus welchen Gründen (nicht)?

Markus R.: Ich wollte Änderungen und Verbesserungen erreichen und stehe auch heute noch dazu. Und wenn ich mein Wahlpamphlet nochmals durchlese, dann sind all meine Versprechungen in Bearbeitung oder gar schon erledigt: PBS-Ersatz, EU-OPS, neue FDR, Konzernkarrieremodell, Verbesserung der Hotelsituation, insbesondere in ATH/GVA/DME, Betonfreitage, Verbesserung der AP-Kommunikation. Einzig die Zeitachse würde ich grosszügiger gestalten, nun, da ich um die langwierigen Prozesse weiss. Die Idee, dass die Firma während der Laufzeit des GAV06 Verbesserungen für unsere Probleme bietet und uns an ihrem wirtschaftlichen Erfolg angemessen beteiligen würde, war leider Utopie. Doch das entmutigt mich nicht. Hier füllt sich ein Staudamm von Ärger, Unverständnis, vermisster Wertschätzung und Hilflosigkeit beim Korps. Diese gefährliche Energie hätte man geordnet ableiten können. Ich schlug der SWISS eine Mitarbeiterumfrage vor, reichte Verbesserungsvorschläge für die FDR, Korrekturideen für harte Rotationen und Lösungen für die Hotelproblematik in DME ein. Die generelle Antwort aus den obersten Management-Stufen: Machen wir nicht, zu teuer. Nun steigt der Pegel im Staudamm. Ob die Folgeschäden des «Staudammbruchs» dereinst nicht mehr kosten werden, wird die Zeit zeigen.

Markus G.: Aktiv etwas bewirken! Nicht nur reklamieren, sondern selber Hand anlegen.

Oliviero: Eine Annäherung an die Bedingungen der Lufthansa stellt für mich auch weiterhin den Weg dar, den wir gehen müssen. Visionen dürfen durchaus einen Wunsch darstellen und schwierig erreichbar sein. Entscheidend ist doch, dass man es ernst meint und das Ziel auch konstant verfolgt.

«RS»: Kann es sich ein Milizverband wie die AEROPERS leisten, durch Protestwahlen wichtige Zeit und Know-how zu verlieren?

Markus R.: Wie schon gesagt: Manchmal braucht es einen Ruck am Steuer, um den Kurs zu ändern. Dass sich schlussendlich fünf von acht Vorstandsmitgliedern austauschen liessen, kurz nachdem auch der Geschäftsführer gewechselt hatte, war unprofessionell und kostete viel Kraft und Zeit. Aber wir müssen mit diesem Fakt leben, die Demokratie hat entschieden. Ich bin der Überzeugung, dass wir diesen «Geburts-



Markus Rohrer



Manfred Giger



Markus Grob



Oliviero Grendene

schmerz» überstanden haben und nun voll einsatzbereit «crew at stations» sind.

Manfred: Für mich stimmt der Ausdruck «Protestwahlen» nicht. Bei einer Ablösung von langjährigen Mitarbeitern geht immer Know-how verloren. Dies ist gar nicht zu verhindern. Ich persönlich konnte immer auf meinen Vorgänger Hans Jörg Müller zurückgreifen, und auch das Wissen anderer ehemaliger Vorstandsmitglieder ist nicht einfach von der Bildfläche verschwunden.

Markus G.: Eine Protestwahl ist in einem demokratischen System legitim. In unserem Fall hat es sicher gezeigt, dass doch einige «Brandherde» anzutreffen sind, die ständig zu Unstimmigkeiten führen. Nach aussen demonstriert dieses Vorgehen natürlich Uneinigkeit und ist sicher nicht förderlich für einen Verein. Diesbezüglich gilt es, ein Defizit aufzuholen. Hier sind alle gefordert.

Oliviero: Know-how geht wohl immer verloren, wenn sich neue, unerfahrene Mitglieder für den Vorstand wählen lassen. Dafür werden neue Ansichten und Ideen in den Vorstand gebracht, was eine belebende und auch erfrischende Wirkung hat.

«RS»: In demselben E-Mail vom 21.12. schreibt ihr, «dass die Unterstützung durch unsere Mitglieder gering ist». Im Anschluss an die GV 2009 wird die Beteiligung an der Pulsometer-Umfrage zum neuen GAV als «enttäuschend» beschrieben. Es scheint so, als ob die Mitglieder zufrieden wären. Wie beurteilt ihr diesen Umstand?

Markus R.: Das Korps ist verunsichert und passiv geworden. Viele Mitglieder verfolgen ihre eigenen Partikularinteressen. Die letzten zwei Jahre – geprägt von suboptimaler Kommunikation, praktisch keinen politischen Erfolgen und einer Entfremdung von Korps und Vorstand – waren für die AP eindeutig ein Tiefpunkt. Die schlechten Teilnahmequoten sind meiner Ansicht nach kein Ausdruck von Zufriedenheit, sondern von Resignation. Aus diesem Tal herauszukommen, die Mitglieder mit zielgerichteter Kommunikation wieder ins Boot zu holen, das «Wir-Gefühl» wieder herzustellen, dem einzelnen Mitglied aufzuzeigen, wohin es geht, und dass es sich einbringen kann, die Motivation zur aktiven Unterstützung und Teilnahme an der «Sache AEROPERS» zu fördern, ist jetzt unser vorrangiges Ziel. Und ich bin mir sicher, dass wir dies mit unserer neuen Strategie und den damit verbundenen Zielen für den neuen GAV erreichen werden. Damit steigt garantiert auch die Zufriedenheit mit dem Verband.

Manfred: 50 Prozent Beteiligung heisst auch immer 50 Prozent Nichtbeteiligung. Ich glaube aber nicht, dass die Hälfte, die sich nicht beteiligt hat, einfach zufrieden ist. Ich höre des Öfteren, dass die Mitglieder sich aufgrund der Arbeitsbelastung nicht an Pulsometern beteiligen. Genau hier liegt eines der Probleme der AP. Es sind alle involviert, deswegen sollten sich auch alle beteiligen. Ich glaube nicht, dass der Vorstand alleine etwas erreichen kann. Wir alle sind gefordert, uns einzubringen!

Markus G.: Ich weiss, dass die Mitglieder nicht zufrieden sind! Ich sehe hier aber eine gewisse Resignation. Vielleicht liegt es auch an teilweise unrealistischen Vorstellungen – beiderseits. Ganz spontan fällt mir aber dazu das Wort «innere Kündigung» ein. Wir haben im Moment einfach mit den bestehenden Regelwerken zu leben.

Oliviero: Grundsätzlich ärgert mich dieser Umstand, und ich würde mir wünschen, dass sich viel mehr Mitglieder beteiligen würden, sei es an Pulsometer-Umfragen, an der GV, an Infoveranstaltungen oder damit, ein Bulletin zu lesen. Dass durch eine tiefe Beteiligung auf zufriedene Mitglieder zu schliessen ist, glaube ich nicht.

«RS»: Es könnte aufgrund der oben zitierten Aussagen der Eindruck entstehen, dass ihr frustriert seid und im Kampf gegen die Windmühlen der Bürokratie an Streitlust verloren habt. Was sagt ihr dazu?

Markus R.: Eine rationale Situationsanalyse, bei der gewisse Punkte negativ beurteilt werden, hat nichts mit Frustration zu tun. Wir sind nach wie vor motiviert, auch wenn es manchmal wirklich zermürbend ist, zu sehen, wie wenige Werkzeuge in unserem Kasten hängen. Das Wort «Streitlust» ist mir zu polemisch. Wir sind nicht «trigger happy». Wir versuchen, unsere Ideen mit fairen Mitteln umzusetzen, und sind oft ernüchtert, wie wenig Möglichkeiten wir in diesem GAV haben. Aber die Zukunft gibt uns neue Mittel, wie schon angetönt. Wir haben in den letzten Jahren genügend Aufbauarbeit geleistet, genügend Konzessionen gemacht. Uns reichen motivierende Worte nicht mehr. Hier sind Änderungen nötig, und wir werden sie mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln durchsetzen.

Manfred: Wer das Gefühl hat, die Streitlust sei verloren gegangen, der hat nicht mitbekommen, dass wir bei vielen Punkten mit der SWISS die vorgezeichneten Streitwege eingeschlagen haben. Bisher wurden viele Steuergremien und Schlichtungskommissionen einberufen. Die im GAV vorgezeichneten Wege sind aber nicht gerade von Vorteil für die AP. Auch die Eskalationswege gilt es mit dem neuen GAV zu überdenken.

Markus G.: Dem ist keinesfalls so! Aus verschiedenen Gründen kann man jedoch nicht so schnell kämpferisch auftreten. Der Vorstand musste sich zuerst wieder neu formatieren. Im Moment werden die Strategie und das weitere Vorgehen definiert. Hier bin ich sehr zuversichtlich. Wir unterstehen jedoch nach wie vor einem rechtskräftigen GAV, was unseren Spielraum doch wesentlich einschränkt.

Oliviero: Von Frustration kann überhaupt nicht die Rede sein, jetzt geht es doch erst richtig los! Einen Teil unserer neuen Strategie haben wir erst gerade kommuniziert, und dies war erst das Fundament. Einer der Hauptpfeiler ist eben auch die Kommunikation und wie wir die Leute wieder ins Boot holen.

«RS»: Wie kann die Energie einer Proteststimmung in eine positive Richtung gelenkt werden?

Markus R.: Schon Saint-Exupéry sagte: «Eine gute Führung befiehlt dem Volk nicht, Schiffe zu bauen. Sie macht dem Volk Lust auf das Meer, dann bauen sie von selbst.» Sobald die Mitglieder begreifen, wohin wir wollen, werden sie mitziehen. Und ich glaube, dass wir bald an diesem Punkt sind. Wir werden unser Korps im Hinblick auf den Ablauf unseres aktuellen GAV näher einbinden, sodass ab Herbst 2009 die Eckwerte des neuen GAV nicht nur vom Vorstand, sondern auch aus dem Korps kommen. Während der GAV-Ausarbeitungsphase wünsche ich mir, dass das Korps von uns über den Fortschritt auf dem Laufenden gehalten wird. Und auf das Ablaufdatum hin werden wir bereit sein, als Gesamtheit für signifikante Verbesserungen einzustehen. Ich finde es fatal, dass die Firma vier Jahre lang verpasst hat, uns zu spüren, abzuholen, wertzuschätzen. Wenn all diese aufgestaute Unzufriedenheit und die fehlende Wertschätzung der Mitarbeiter am Tag X hochkommen, dann bin ich lieber auf unserer Seite.

Markus G.: Eine klare Strategie mit entsprechender Kommunikation ist notwendig, damit die Mitglieder auch sehen, in welche Richtung der Zug fährt. Das zukünftige Handeln muss – wie Markus sagt – transparent sein. Es wäre natürlich auch hilfreich, wenn einzelne Mitglieder aufhören würden, das Porzellan in den eigenen Reihen zu zerschlagen. An dieser Stelle lohnt es sich schon, sich einmal Gedanken zu machen, was Stärke ist und bedeutet, aber vor allem woher sie kommt.

«RS»: Kann der Verband emotionsgeladen geführt werden, oder bringen Verstand und kühles Taktieren eher die notwendigen Fortschritte? Führen eher kleine Schritte zum Ziel, oder ist ein grosser Durchbruch möglich? Was ist Phantasie und was Realität?

Markus R.: Ratio war noch immer ein besserer Berater als pure Emotion. Aber komplett emotionslos lässt sich ein Verband nicht steuern. Während der Laufzeit eines GAV sind es die kleinen Schritte wie die Einmalzahlungen im letzten Winter – wenn überhaupt. Nach Ablauf des GAV06 sind meines Erachtens die grösseren Sprünge möglich, sofern die AP als Einheit auftritt und die Mitglieder ihre Partikularinteressen zugunsten der Gemeinschaft hintanstellen. Nach meinem Gefühl sind nun – statt wieder einmal gutschweizerische Pflasterchen auf einen schon x-mal verlängerten und ausgebesserten GAV zu kleben – endlich neue Ideen und grössere Schritte nötig.

Manfred: Ich beurteile unseren Vorstand nicht als emotionsgeladen. Emotionsloses Handeln fände ich aber auch falsch. Fortschritte – ob nun in kleinen Schritten oder als grosser Durchbruch – erreichen wir sowieso nur, wenn wir als Einheit auftreten. Hier liegt weiterhin eine der Hauptaufgaben des Vorstands.

Markus G.: Wenn die Mitglieder sich wie Gewerkschafter der IG Metall verhalten können und wollen ... nun ja, wer weiss, vielleicht werden wir uns tatsächlich einmal so emotional verhalten müssen. Wir sind aber Piloten, die meisten mit einem Studienabschluss. Ich zweifle daran, dass das allen gelingen wird. Ob zehn kleine Schritte oder ein grosser ist im Endeffekt egal. Die Richtung muss stimmen. Forderungen, aber auch Zugeständnisse müssen realistisch sein. Eine Dankeschönzahlung zum Beispiel von gerade mal einem Prozent für überdurchschnittlich geleistete Arbeit bei

maximalen Gewinnen ist in meinen Augen – und offensichtlich auch in sehr vielen anderen – schon fast beleidigend und deckt nicht einmal die Teuerung, Phantasie oder Realität: Bedingungen wie zu Swissair-Zeiten sind Phantasie. Aber nicht nur bei uns, auch bei anderen Airlines und in anderen Branchen waren und sind massive Einbrüche zu verzeichnen. Bei einem guten Geschäftsergebnis liegt die Realität irgendwo dazwischen. Eine stabile Existenz ist ebenfalls ein Gewinn, der nicht unterschätzt werden sollte.

Oliviero: Emotionen verhindern leider oft eine objektive und sachliche Denkweise. Als Mensch ist man aber ständig Emotionen ausgesetzt, und es ist deshalb auch wichtig, wenn nötig dagegen anzukämpfen. Knapp die Hälfte unseres Korps hat bei der Abstimmung zum GAV08 Nein gesagt und somit auf «kleine» Schritte verzichtet. Damit es zu einem grossen Durchbruch kommen kann, braucht es jedes einzelne Mitglied, mit einer kompromisslosen Haltung für das Ganze und nicht für das Individuelle. Phantasie ist kreativ und dynamisch, stellt aber etwas Unerreichbares dar. Realität hat mit Tatsachen und Fakten zu tun und entspricht oft nicht den Erwartungen.

«RS»: Habt ihr Kontakt zu den Autoren im Forum?

Markus R.: Wir haben im Vorstand beschlossen, nicht aktiv im Forum teilzunehmen. Wir bevorzugen den direkten Austausch. Das Forum soll der Meinungsbildung und dem Austausch unter den Mitgliedern dienen, und das wird so bleiben, auch wenn es manchmal zur Gerüchteküche par excellence wird. Informationen aus dem Forum sind mit Vorsicht zu geniessen... Es ist besser, den Sachverhalt einmal bei uns direkt zu klären. Dafür ist unser Sekretariat ja da. Auf E-Mails und Telefonanrufe antworten wir nämlich.

Manfred: Ich stehe immer wieder in Kontakt mit unseren Mitgliedern; darunter sind auch solche, die im Forum schreiben. Für mich ist aber das Forum kein Gefäss, um Inputs an den Vorstand zu geben. Inputs an den Vorstand erwarte ich direkt, sei es per E-Mail oder in einem persönlichen Gespräch.

Markus G.: Ich nehme regelmässig an den Redaktionsmeetings teil, was ich als sehr konstruktiv betrachte. Der Vorstand kann sich so einbringen und die «Rundschau» in diesem Sinn auch als Kommunikationsplattform nutzen.

Oliviero: Nein.

«RS»: Wie wird die Informationspolitik während der GAV-Verhandlungen sein?

Markus R.: Volksnah, zeitnah, klar verständlich und faktisch korrekt. Wir werden die Mitglieder natürlich nicht «an die Verhandlungen mitnehmen» können. Aber wir versuchen, sie im Rahmen unserer Möglichkeiten umfassend auf dem Laufenden zu halten.

Manfred: Wir beziehen unsere Mitglieder schon seit einem Jahr ein. Es gab einen Pulsometer zum GAV08, dann einen, um Ideen für den neuen GAV einzubringen. Im August fanden Brainstormings zu GAV-Themen statt. Dies ermöglicht es den Mitgliedern, sich einzubringen. Wenn dann die GAV-Verhandlungen laufen, ist es meiner Meinung nach nicht sinnvoll, 850 Mitglieder am Tisch zu haben. Wir sind uns aber der Tatsache bewusst, dass genau dann der Informationsbedarf gross ist, und wir wollen auch so viel wie möglich informieren.

Markus G.: Das hängt natürlich von der Strategie ab. Es ist aber wichtig, die Mitglieder «im Boot» zu haben. Bei einer Dualstrategie ist es selbsterklärend, dass genügend Informationen an die Mitglieder gehen müssen.

Oliviero: So gut es geht, transparent.

«RS»: Was sagt ihr den Unzufriedenen?

Markus R.: Wir sind in einem neuen Zeitalter angelangt, das von uns allen eine ganz neue Denkweise verlangt. Die Zeiten, in denen wir 500 Blockstunden pro Jahr geflogen sind und überall Reserven eingeplant waren, wir also ziemlich unbekümmert «dahinarbeiten» konnten, sind vorbei. Wir arbeiten an den legalen und sozialpartnerschaftlichen Limiten, und die Firma schiebt den sinnbildlichen Kolben im Arbeitszylinder so gut wie möglich auf unsere Seite. Dies erzeugt Druck, den wir in Form von Ermüdung, Frust und Demotivation spüren. Das hat der AP-Vorstand schon lange realisiert. Nun müssen unsere Mitglieder lernen, in dieser neuen Welt für ihre Interessen einzustehen. Auch dem einzelnen Mitglied geben der GAV, die FDR und das Gesetz Mittel in die Hand, um sich zu wehren. Es ist daher umso wichtiger, dass jedes FCM seine Rechte und Pflichten aus diesen Publikationen genau kennt. Sie haben für mich einen gleichbedeutenden Stellenwert wie Limitationen aus dem OM B. Ich finde, dass es heute nicht mehr unehrenhaft ist, auszusteigen oder rechtzeitig einzuchecken, weil man müde ist oder zu wenig Ruhezeit hat. Es ist nach Ansicht der AP erlaubt, Einsatzänderungen abzulehnen, die das immer kleiner werdende Sozialleben gefährden. Und es ist jedem FCM freigestellt, für die heutigen, angepassten Leistungen des Arbeitgebers auch seine Leistungen für den Arbeit-

geber anzupassen. Da muss ein jedes FCM für sich selbst ein Gleichgewicht finden, das mit dem GAV und dem Arbeitsvertrag konform ist. Meine Devise ist «less pay – less effort». So viel zur Arbeit eines jeden Einzelnen. Natürlich ist auch der Verband gefordert. Hier bin ich der Überzeugung, dass wir die AP und vor allem ihre Mitglieder in den nächsten 18 Monaten «on track» bringen werden. Wir werden unser Ziel erreichen, drei Viertel der Mitglieder für unsere Sache zu begeistern und einen neuen GAV auszuarbeiten, der nicht nur ein Kind des Vorstands ist, sondern von den Mitgliedern mitgestaltet und mitgetragen wird. Jedes Mitglied wird ab einem gewissen Zeitpunkt gefordert sein, dafür einzustehen und am Seil mitzuziehen, um diese Verbesserungen zu erreichen. Aber ich bin zuversichtlich.

Manfred: Geht eure Unzufriedenheit an. Damit meine ich, dass ihr nicht nur die Faust im Sack macht, sondern euch aktiv einbringt. Wendet euch an den Verursacher (SWISS, AP-Vorstand, eure Kollegen oder euch selbst). Nur so ergibt sich die Möglichkeit, dass etwas geändert werden kann.

Markus G.: Mittlerweile sind es sehr viele Unzufriedene. Der Frust ist verständlich und nachvollziehbar. Aggressionen sind meines Erachtens jedoch wenig konstruktiv und können sogar kontraproduktiv sein. Wie ich die Lage aus heutiger Sicht betrachte, bringt jedoch erst ein neuer GAV die erhofften Veränderungen.

Oliviero: Zuerst will ich wissen, womit jemand nicht zufrieden ist. Wenn die Unzufriedenheit zu begründen ist, werden wir das Bestmögliche tun, um eine verbesserte Situation herzustellen. Zufrieden oder unzufrieden ist oft auch eine Einstellungssache und leider auch emotionell gesteuert. •

Herzlich Willkommen

**Unser Ziel:
nicht nur Qualified, sondern High Standard**

AMAG
RETAIL

Jona

EU-OPS, SWISS made

Es hätte so einfach laufen können. Für einmal kamen vom BAZL klare Anleitungen, Termine und Checklisten. Praktisch alle anderen Operators in der Schweiz schafften es zum Stichtag, dem 1. Oktober 2008, ihre Dokumentationen und Betriebe EU-OPS-konform zu machen. Die SWISS erwies sich als personell unterdotiert, zu selbstsicher und überheblich, um rechtzeitig den neuen EU-OPS-Richtlinien Genüge zu leisten und insbesondere ihre FDR und die Crewplanung nach den neuen Richtlinien zu organisieren. Ein kleiner Abriss über die harzige Einführungsphase.

Text: Markus Rohrer, Vizepräsident

Anfang der 1970er Jahre fiel einigen findigen Köpfen auf, dass die europäischen Fluggesellschaften ihren länderspezifischen Gesetzen entsprechend operierten und diese teilweise signifikant voneinander abwichen. Wurden die Gesellschaften des einen Landes von einem starren Regelwerk eingeengt, gab es andere, die für ihr Geschäft in der dritten Dimension praktisch alle Freiheiten der Welt genossen. Es entstand die Idee, dass ein einheitliches Regelwerk für die europäischen Carrier aufzustellen sei, angelehnt an die Regeln der amerikanischen Federal Aviation Agency (FAA). Eine Art Verein wurde gegründet, der in Anlehnung an die FAA den Namen JAA (Joint Aviation Authorities) erhielt. Dieser Verein erliess, ebenfalls in Anlehnung an die amerikanischen FAR-Gesetze (Federal Aviation Regulations), Regeln unter dem Titel JAR (Joint Aviation Requirements). In diesen JAR wurden harmonisierte Regeln für die Lufttüchtigkeit der Luftfahrzeuge, den Betrieb der Luftfahrtunternehmen, die Lizenzierung des Luftfahrtpersonals und die Wartung erlassen.

Ende der 1980er Jahre war das Regelwerk praktisch komplett, und 1990 verpflichteten sich alle europäischen Länder inklusive der Türkei im Abkommen von Zypern, diese Regeln in ihre landeseigenen Luftfahrtgesetze einzuarbeiten.

Nach wie vor konnten die Länder jedoch noch Ausnahmen gewähren, da die JAR nur Regeln waren, keine Gesetze.

Von JAR zu EU-OPS

Aus diesem Grund wurde am 27. Dezember 2006 von der EU ein neues Gesetz mit dem Amtsnamen «Regulation No 1899/2006» erlassen, welches den kommerziellen Betrieb von Luftfahrzeugen in der EU gesetzlich regeln soll. Es basierte auf den JAR, war nun aber für alle EU-Staaten verpflichtendes EU-Gesetz, das umgesetzt werden musste. Sinnvollerweise bemühte sich auch die Schweiz als EU-Nichtmitglied, diese populär «EU-OPS» genannte Schrift als bindende Grundlage für den Betrieb und die Planung bei den schweizerischen Flugverkehrsunternehmen zu übernehmen.

Die EU hatte als Einführungstag den 16. Juli 2008 definiert. Bis die Schweiz dieses Regulativ ebenfalls anwenden konnte, waren noch bilaterale Verträge mit der EU nötig, deren Unterzeichnung auf Mitte Septem-

ber 2008 geplant war. Gemäss EU-Gesetz treten frisch unterzeichnete Verträge auf Anfang des Folgemonats in Kraft. Also war der Stichtag für das BAZL und die Schweizer Operator schon Monate im Voraus bekannt: der 1. Oktober 2008.

Step by step

Den schweizerischen Luftfahrtunternehmen wurden vom BAZL Ende Mai klare Anweisungen, ausführliche Dokumentationen sowie eine praktisch narrensichere Checkliste mit Deadline-Daten zugestellt. Wer seine bisherigen Dokumentationen aufwendig anpassen und EU-OPS-konform machen wollte, der konnte dies mit dem BAZL-Material tun. Für die weniger Fleissigen hatte das

BAZL sogar ein ganzes Muster-OM A zur Verfügung gestellt, bei dem nur noch der Begriff «Operator» durch den eigenen Firmennamen ersetzt werden musste, und schon war das neue EU-OPS-konforme OM-A-Kapitel 7 fertig. Auf jeden Fall war der Eingabetermin für die neuen Revisionen klar gesetzt: Per 31. August 2008 wollte das

BAZL alle OM A und OM B zur Prüfung bei sich haben, damit die Dokumentationen bis zum Stichtag Anfang Oktober von den Inspektoren geprüft und freigegeben werden konnten. Auf diese Weise erhoffte man sich eine mustergültige Einführung der EU-OPS in der Schweiz. Aber das BAZL rechnete nicht mit der SWISS.

Vor allem der Subpart Q der EU-OPS betraf die AEROPERS (AP) als Sozialpartner. Dieses Kapitel regelt die Arbeits- und Ruhezeiten des Flugpersonals (Flight Duty Regulations/FDR). Zu JAR-Zeiten wurde dieses Kapitel aus diversen Gründen nie gefüllt, jahrelang klaffte ein «intentionally left blank» im Subpart Q. Die EU forderte jedoch zu Recht, dass diese Lücke geschlossen werden müsse, und liess dieses EU-OPS-Kapitel mit Regeln füllen.

Nur so am Rande: Da es sich um eine Erstversion handelte, verlangte die EU übrigens eine Überprüfung, ob diese FDR einer wissenschaftlichen Beurteilung standhalten konnten oder ob sie unvernünftig lange Arbeits- und zu kurze Ruhezeiten zulässt. Die in Auftrag gegebene Studie, durchgeführt von dem Schweizer Unternehmen Moebus Aviation unter Zuhilfenahme der europaweit führenden Arbeits- und Schlaf Forscher, fand über ein Dutzend Schwachstellen, die eine kritische Ermüdung von Crews zulässt. Nun herrscht seit Monaten ein Streit zwischen der Luftfahrtindustrie und der EU beziehungsweise der EASA, ob die Studie wissenschaftlich korrekt sei. Und die EU, die noch vor

«Für die weniger Fleissigen hatte das BAZL sogar ein ganzes Muster-OM A zur Verfügung gestellt.»



Die EU verlangte eine wissenschaftliche Beurteilung, ob die neuen FDRs zu lange Arbeitszeiten und zu kurze Ruhezeiten zulassen.

Monaten klar sagte, dass alle wissenschaftlichen Ergebnisse in den ab 2012 gültigen EASA-OPS postwendend umgesetzt würden, windet sich nun im Klammergriff zwischen Sicherheitsdenken einerseits und dem Druck der Airlines anderseits. Hierzu wird die AP noch diesen Herbst weiter informieren. Aber dies, wie gesagt, nur am Rande ...

Weg des geringsten Widerstands

Bei der Einführung der EU-OPS bei der SWISS betraf die AP primär dieser Subpart Q (FDR). Das OM-A-Kapitel 7 mit den FDR für Cockpit und Kabine musste bis zum 1. Oktober 2008 EU-OPS-konform gestaltet sein. Der Leiter und die Spezialisten des Ressorts Flight OPS der AP bereiteten sich schon für eine grössere Überarbeitung vor. Zum grossen Erstaunen aller Beteiligten kam dann alles anders: Die SWISS ging davon aus, dass unsere eigenen FDR schon derart einschneidend seien, dass sie garantiert dem EU-OPS-Subpart Q Genüge leisteten. Auch das SWISS-Management in der Flight Operation litt an Personalmangel, weshalb das ganze Guidance-Material des BAZL praktisch ungenutzt beiseitegelegt und das OM A in der damaligen Form (Revision 5) dem BAZL eingesendet wurde. Dem Paket wurde ein Brief beigelegt, der bezeugte, dass die Firma die EU-OPS-konformität nach bestem Wissen und Gewissen geprüft habe. Im Stillen erhoffte man sich, dass das BAZL die wenigen nicht konformen Stellen rot angestrichen zurücksenden würde und man diese dann ohne grosse Mühe

einarbeiten könnte. So hätte mit minimalem Aufwand seitens der SWISS zeitgerecht ein EU-OPS-konformes OM A (Revision 7) publiziert werden können.

Das BAZL war jedoch anderer Meinung. Nur kurze Zeit später wurde das Werk mit einer erbosten Note an die SWISS zurückgesendet. In der mehrseitigen Checkliste mit Dutzenden von Checkpunkten hätte der Inspektor des BAZL aufgegeben, nachdem das OM A schon die ersten Checkpunkte alle nicht bestanden hätte. Unter anderem war der SWISS nicht aufgefallen, dass die Struktur des OM A klaren Kriterien entsprechen musste. Unter 7.1 wollte die EU-OPS die Definitionen der Begriffe und legalen Limiten im Urtext sehen, unter 7.2 die gesetzlich möglichen Übertretungen im Falle von unvorhergesehenen Umständen. Unter 7.3 wären dann weitere innerbetriebliche Absprachen zu publizieren. Mit unserer Struktur (7.1: Cockpit FDR, 7.2. Cabin FDR) war eine Abfuhr des BAZL vorherzusehen.

Verspätungsstress

Nun begann die Hektik. Da das BAZL erwartungsgemäss von allen Operators auf die letzte Minute mit den neuen OM A überschwemmt wurde, begann es temporäre Betriebsgenehmigungen auszustellen mit der Verpflichtung, bis zu einer klaren Deadline eine überarbeitete Version des OM A zuzustellen. Für die SWISS war diese Deadline klar: Bis Januar 2009 ein Zwischenbericht, bis März 2009 das definitive Werk. Im letzten

Quartal 2008 stand das Management der Flight Operation aber durch den Personalmangel und all seine Auswüchse im Korps wie auch in den eigenen Reihen, die sich anbahnende Wirtschaftskrise und weitere Faktoren wie die GAV-Verhandlungen in der Kabine unter Hochdruck. Im mittlerweile erlangten Wissen, dass unsere FDR tatsächlich zu fast 100 Prozent in die EU-OPS-Envelope passen, wurde diesem Projekt abermals nicht die nötige Priorität zugewiesen. Erst Anfang Januar 2009 wurde eiligst eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, die aus Vertretern von SWISS und AP bestand. Da das OM A ein sozialpartnerschaftliches Werk ist, hatte die AP zu gleichen Teilen Anspruch auf Einsitz. Obwohl das Ressort Flight OPS der AP ebenfalls schon bis zum Limit belastet war, nahmen wir diese Aufgabe wahr, um sicherzustellen, dass bei der OM-A-Revision keine Fehler zu unseren Ungunsten passieren würden.

Nur das Nötigste

Schnell war beiden Parteien klar, dass eine komplette Überarbeitung der FDR «von der grünen Wiese» aus sehr wünschenswert wäre, um all die heutigen Probleme anzugehen, dies aber in dem engen Zeitrahmen niemals möglich sei. Daher wurde beschlossen, nur das Allernötigste zu editieren und in der Substanz nichts zu verändern, um den Prozess nicht durch eine Abstimmung im Pilotenkorps noch weiter zu verlangsamen. So wurden die Definitionen und Begriffe an die EU-OPS angepasst, die Maximum Flight Duty Period-Graphen auf das EU-OPS-Maximum beschnitten und die Struktur des OM-A Kapitels 7 den Anforderungen der EU-OPS gerecht aufgezogen. Substanziell änderte sich für die AP-Mitglieder praktisch nichts, bis auf minime Vorteile für uns.

Trotz der grossen Bemühungen aller Beteiligten wurde das Werk erst im Juli 2009 fertig, nachdem das BAZL mit Murren und Knurren noch einmal eine weitere Verlängerung der Deadline bis zum 15.07.2009 bewilligt hatte.

Die letzten Fehler am Maximum Flight Duty Period-Graphen konnten sogar erst nach dem 15. Juli ausgemerzt werden, sodass als krönender Abschluss ab diesem Datum zwar eine OM-A-Revision in Kraft war, die jedoch noch gar nicht publiziert war und daher von den Flight Crews weder gelernt noch nachgeschlagen oder angewendet oder im Falle eines SAFA-Checks dem Checker vorgelegt hätte werden können. Mittlerweile ist nun aber die Revision 9 publiziert, und nach fast einem Jahr Verspätung hat es auch der grösste Carrier der Schweiz geschafft, seine FDR EU-OPS-konform zu gestalten.

Bitterer Nachgeschmack

Nach dieser Übung bleibt ein bitterer Nachgeschmack. Der ganze Ablauf widerspiegelt im Kleinen, wie viele Prozesse in der täglichen Flugoperation ablaufen. Die Crewplanung plant an den Limiten des Möglichen: Minimum Layover, Maximum Flight Duty Time, minimale Reserven. Diese Auswüchse führen das Crew Reassignment und die Crew Members im täglichen

Betrieb an die Belastungsgrenzen und führen zu skurrilen Reaktionen: Anfragen an Crew Members in Frei-, Ferien- und sogar Krankenstand, ob sie arbeiten können und der Firma aus der verfahrenen Situation helfen können. Die Cabin Crew Member stehen unter stän-

dig steigender Belastung durch eine stetig steigende Anzahl Flugzeugsitze, was diese an ihre Limiten bringt. Die Ausbildungsrotationen werden auch bei Ab-Initio-Piloten gekürzt, weil zu wenige Instrukturen zur Verfügung stehen und der Unterbestand im Pilotenkorps dringend beglichen werden soll. Immer kürzere Turnaround-Zeiten werden gepaart

mit Einsatzänderungen und Flugzeugwechselln, und anschliessend herrscht Erstaunen darüber, dass in der Preflight-Phase immer öfter kritische Fehler passieren. Man geht immer öfter an die Limite. Die Probleme in der täglichen Operation werden immer grösser, und die strukturellen Probleme finden immer weniger Beachtung.

Ironischerweise wird am Abend jeweils gelobt, dass wieder einmal alles geklappt hat. Wie man zu diesem Resultat kam, wer alles über sich hinauswachsen musste und wo man überall knapp am Eisberg vorbeigeschrammt ist, wie sich die Involvierten nach diesem Stress persönlich fühlen und wie man es morgen anpacken will, das interessiert niemanden.

Ob dieses Vorgehen unseren Unternehmensgrundsätzen und Qualitätsansprüchen entspricht?

Die wichtigsten Highlights und Neuigkeiten im neuen OM-A-Kapitel 7 werden wir unseren Mitgliedern in Kürze im Rahmen von EU-OPS-Info-Anlässen präsentieren. ●

«Substanziell änderte sich für die AP-Mitglieder praktisch nichts, bis auf minime Vorteile für uns.»

La Suisse sur la Lune

Choisi parmi de nombreuses propositions d'expériences scientifiques, le collecteur de vent solaire embarqua à bord de la mission historique d'Apollo 11, le 16 juillet 1969. Il fut planté dans le sol lunaire avant même le drapeau américain, un acte hautement symbolique! Le mât est d'ailleurs toujours sur le sol sélène, portant l'inscription de son lieu d'origine. Voici l'incroyable histoire du professeur Johannes Geiss et de son équipe de l'Institut de physique de l'Université de Berne.

Texte: Lukas Viglietti

Notre étoile de jour, le Soleil, éjecte un flux perpétuel de particules appelé communément le vent solaire. Protégé par l'atmosphère et le champ magnétique, la Terre ne reçoit qu'une infime partie de celui-ci, créant les fameuses aurores boréales. La question de la constitution de ce vent solaire capable également de former la queue des comètes occupera l'esprit des scientifiques pendant des années. Mais pour trouver une réponse fiable, il fallait effectuer des mesures très loin de notre Planète bleue, ce qui était encore impensable encore dans les années cinquante. Car, à l'époque, les scientifiques devaient attendre que l'Espace vienne à eux: l'étude des météorites était leur créneau.

Une feuille d'aluminium

La conquête spatiale changea la donne rapidement. Dès l'annonce du lancement du Programme Apollo, une équipe de scientifiques formée autour du professeur Johannes Geiss s'organisa, afin de déposer une demande pour une expérience de mesure du vent solaire auprès de la NASA. Le chercheur principal déposa la demande officielle en 1965, en collaboration avec les professeurs Peter Eberhardt de Berne et Peter Signer de Zurich. Le principe semble simple: exposer une feuille d'aluminium afin de piéger les particules chargées électriquement du vent solaire.

Leur instrument de mesure a été fabriqué dans les ateliers de l'Institut de physique de l'Université de

Berne. Il est constitué d'une simple feuille d'aluminium attachée à un mât d'une hauteur de 1,60 mètres, dont sa simplicité fit d'abord sourire. Mais grâce à sa rapide mise en place et son poids réduit, le collecteur de vent solaire fut retenu en 1967 initialement pour une des dernières missions Apollo.

Temps et place limités

Mais un coup de téléphone de la NASA en 1968 changea la donne. Bill Hess, responsable scientifique, demanda au professeur Johannes Geiss si une exposition d'une heure pouvait permettre des mesures concrètes. La mise en place du collecteur de vent solaire n'utilisant que 40 secondes du précieux temps des marcheurs lunaires, l'intérêt était évident. En effet, le premier séjour sur la surface de la Lune étant planifié de courte durée, le facteur temps avait la priorité dans le choix des expériences. Après réflexion, le savant suisse répondit que ce serait bien possible, mais qu'une deuxième mesure lors d'un vol ultérieur serait alors nécessaire.

L'audace aura payé, ainsi fut retenu le collecteur de vent solaire parmi les trois expériences embarquées à bord de la première mission tentant un alunissage, Apollo 11, avec en prime un vol garanti sur Apollo 12.

Un des problèmes techniques fut de trouver un endroit pour transporter le matériel de l'expérience suisse dans le module lunaire. Car, au contraire du réflecteur laser et du sismomètre, la feuille d'aluminium composant le collecteur de vent solaire devait revenir sur

«Le principe simple: exposer une feuille d'aluminium afin de piéger les particules chargées électriquement du vent solaire.»

WINGS
AIRLINE BAR & LOUNGE

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

www.swissair-kinderhilfe.ch

www.wings-lounge.ch

Terre. La solution facile fut privilégiée, à savoir le transport dans la valise contenant les échantillons de sol lunaire. Emballé dans un sac en téflon, le collecteur fut ainsi protégé de la contamination par la poussière lunaire.

Lancement du 16 juillet 1969

Des séances d'entraînement, effectuées à Houston en présence du professeur Johannes Geiss, permirent aux astronautes Neil Armstrong et Buzz Aldrin de se familiariser avec l'utilisation du collecteur de vent solaire dès avril 1969.

Le lancement de la fusée Saturne V, le 16 juillet 1969, fut un spectacle émouvant. Haut de 110 mètres et pesant plus de 2900 tonnes, ce monstre s'arracha du sol dans un vacarme infernal. Crachant près de 12 tonnes de combustible à la seconde, l'énergie dégagée noya les spectateurs dans une chaleur et un bruit terrifiant. Les fortes vibrations du sol augmentèrent encore le suspense. L'émotion était palpable, ainsi que se souvient le professeur Johannes Geiss, présent à Cape Canaveral lors du départ de la fusée.



L'astronaute Don Lind avec le Professeur Johannes Geiss en plein exercice, Houston 1968.



Les dirigeants de la NASA avec la valise des échantillons d'Apollo 11, Houston 1969.

A bord de la fusée, l'expérience fut encore plus troublante pour les astronautes. Soumis aux violentes vibrations provoquées par les énormes tuyères corrigeant maladroitement l'assiette de la fusée, nos trois explorateurs s'imaginèrent la fusée en phase de démantèlement. Le grand voyage commença dans la force, symbole d'obstination à atteindre cette cible mouvante qu'est la Lune, orbitant à plus de 365000 kilomètres autour de la Terre.

Alunissage avec réserve minimale

Le voyage dura trois jours, rythmé par un plan de vol très structuré aidant les astronautes à maintenir l'attention. L'aspect psychologique d'un tel voyage sur les astronautes ne fut pas très approfondi, on se contenta de leur donner des tranquillisants afin qu'ils puissent mieux dormir.

La mise en orbite autour de la Lune fut spectaculaire. Pour la première fois les astronautes voyaient la Lune, plongée dans une lumière étrange. Cette petite planète leur parut inhospitalière, engendrant un sentiment désagréable. Mais l'émerveillement prit le dessus, l'heure était venue de tenter l'alunissage.

Pour des raisons de poids, le module lunaire «Eagle» disposait que d'une petite réserve de carburant. Neil Armstrong rencontrant des difficultés à trouver un site d'alunissage exempt de grands rochers, on frôlera la catastrophe. En effet, le module lunaire se posa avec une réserve de carburant de quelques secondes seulement.

Pour information, la hauteur minimale pour une remise de gaz était fixée à 60 mètres. En dessous, il n'y avait qu'une solution pour survivre: se poser. A partir de 25 mètres, la visibilité au sol était réduite en raison de la poussière lunaire déplacée par les gaz éjectés de la tuyère.

Enfin, des sondes d'une longueur de 1 mètre posées sous les pieds du module lunaire activèrent dans le cockpit un voyant bleu annonçant le contact avec le sol, le pilote du module lunaire devait stopper alors immédiatement le moteur-fusée pour la phase finale d'alunissage. Le but était d'éviter que les cailloux soulevés par les gaz d'échappement ne viennent heurter le module lunaire. Mais, sous l'émotion, la procédure fut oubliée sans conséquence heureusement.

Premier pas sur la Lune

D'après le plan de vol, une période de sommeil était programmée. L'excitation des deux hommes étant à son paroxysme, il fut décidé d'autoriser l'équipage à marcher sur la Lune plus tôt que prévu malgré sa grande fatigue.

Ayant apporté un petit calice et une fiole de vin, Buzz Aldrin communia sur la Lune. Puis les deux hommes sortirent de leur module lunaire. Neil Armstrong entra dans l'Histoire avec son premier pas sur le sol lunaire, une sortie de deux heures commença pour les deux hommes.

La tension au centre de contrôle de Houston était à son comble. Lors des activités extravéhiculaires des astronautes Neil Armstrong et Buzz Aldrin, le professeur Johannes Geiss avait l'occasion de leur donner en direct des instructions par le biais du responsable scientifique de la NASA, qui les transmettait au Capcom, littéralement traduit par «communicateur de capsule».

Cette personne, un astronaute, était la seule personne autorisée à communiquer avec l'équipage. L'exception faisant la règle, le Président Nixon parla deux minutes avec les marcheurs lunaires depuis la Maison-Blanche.

Retour sans le mât

Après avoir récolté un échantillon de sol lunaire, Neil Armstrong se concentrera à prendre les photos de la sortie extravéhiculaire. Buzz Aldrin, le responsable des expériences, assembla en premier le mât du collecteur de vent solaire, déroula la feuille d'aluminium, la fixa au support et planta l'appareil dans le sol lunaire. L'expérience suisse devenue ainsi le premier objet scientifique à avoir été déposé par la main de l'homme sur une autre planète, étant donné qu'il devait être exposé le plus longtemps possible au vent solaire. Ensuite seulement, les deux astronautes plantèrent avec peine le drapeau américain dans un sol dur qui n'était recouvert que de deux centimètres de poussière lunaire. Il menaçait de tomber à chaque instant, ce que les deux marcheurs lunaires redoutaient. A la fin de la sortie, Buzz Aldrin récupéra la feuille d'aluminium en l'enroulant et laissa derrière lui le mât planté pour l'Eternité dans la mer de la Tranquillité.

En regardant une dernière fois cette petite planète bleue perdue dans le vide spatial, Buzz Aldrin prit soudainement conscience que le plus dur restait à faire: revenir vivant sur Terre!

Quarantaine et analyses

De retour dans le module lunaire, l'équipage put s'accorder une période de repos. C'est alors que Buzz Aldrin remarqua par hasard au sol une petite pièce de disjoncteur. Après recherche, il s'aperçut qu'il s'agissait en fait d'un élément du circuit électrique essentiel pour l'allumage du moteur-fusée. Grâce à un stylo coincé dans l'orifice du disjoncteur, la mise en marche du système fut assurée.

Après trois jours de voyage, l'équipage de la mission Apollo 11 retrouva la Terre.

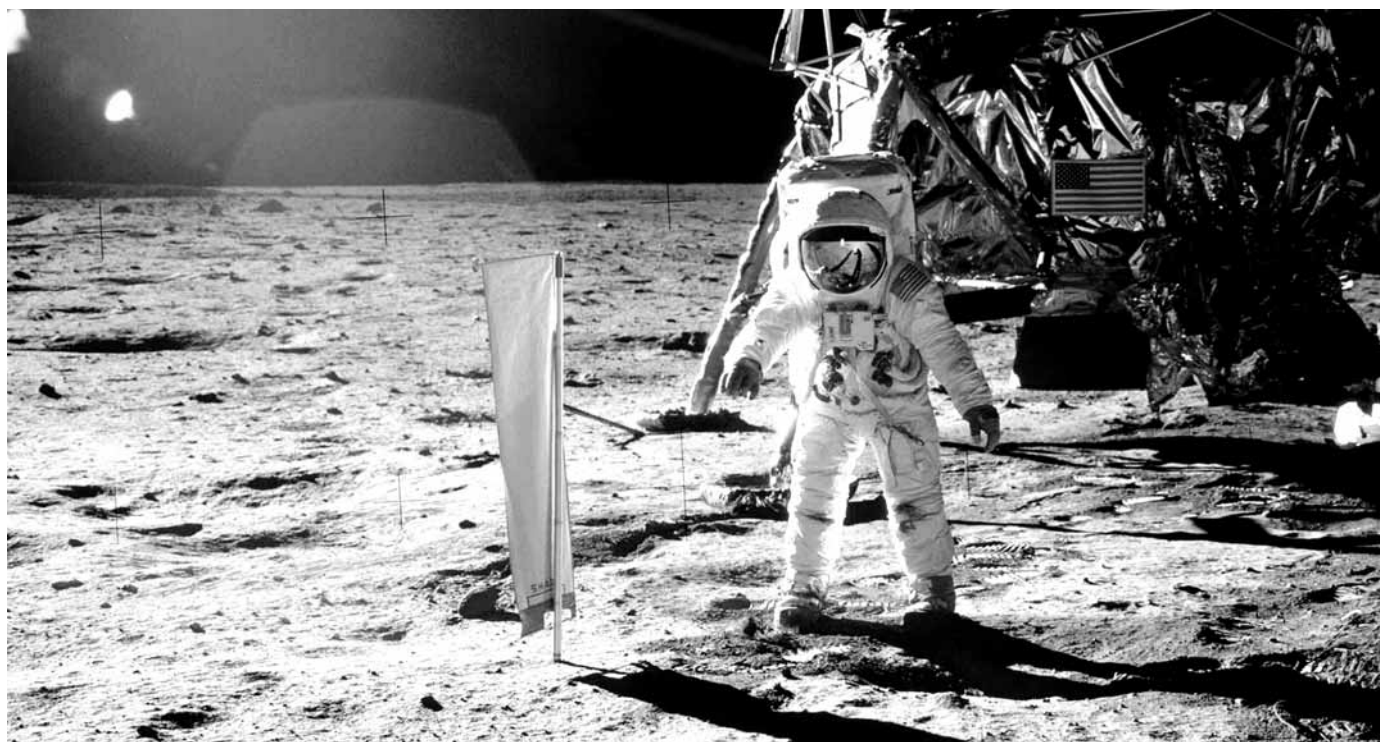
Le retour de la feuille d'aluminium était fébrilement attendu à Berne. Mais son retour fut retardé pour raison de quarantaine. La feuille d'aluminium arriva à Berne par courrier diplomatique, quelques semaines plus tard.

Les résultats des analyses de gaz rares déposés sur les feuilles d'aluminium permirent de mieux connaître la composition chimique et isotopique du vent solaire, et donc du Soleil. Une réussite de prestige qui propulsa la Suisse magistralement dans la recherche spatiale.

Mentionnons encore que le collecteur de vent solaire participa à cinq des six alunissages des missions Apollo! ●



Le Professeur Johannes Geiss à l'Université de Berne, 2008.



L'astronaute Buzz Aldrin à côté du collecteur de vent solaire d'Apollo 11, 1969.

Ja zum Flughafen Zürich – Nein zur Verteilungsinitiative

Ein Bekenntnis zum Flughafen für die nächste Zürcher Volksabstimmung vom 27. September 2009.

Text: Rolf Walther, Kantonsrat (FDP, Zürich 3/9),
Betriebsökonom FH



Der Zürcher Flughafen bewegt. Jedes Jahr fliegen über 20 Millionen Passagiere von und nach Zürich. Der Flughafen bewegt über 20 000 Mitarbeitende, deren Angehörige und die vielen Besucher des Flughafens Zürich. Der Flughafen bewegt aber auch einige zehntausend Personen, die vom Fluglärm stark betroffen sind. So bewegt der

Flughafen auch die Politik in den Flughafengemeinden, im Kanton und beim Bund. Am 27. September 2009 stimmen die Stimmberechtigten des Kantons Zürich über die Verteilungsinitiative – auch «Fairflug-Initiative» – ab, eine Volksinitiative, die von allen Fraktionen des Zürcher Kantonsrats und der Regierung abgelehnt wird.

Die Zürcher Bevölkerung und eine Mehrheit des Zürcher Kantonsrats haben die Entwicklung des Zürcher Flughafens bisher mit grossem Engagement unterstützt. Der Flughafen ist ein wichtiger Ast für die Bevölkerung und den Wirtschaftsstandort Schweiz. Die Exportindustrie und der Tourismus sind auf einen leistungsfähigen Flughafen angewiesen. Die Bevölkerung der grossen Agglomeration Zürich profitiert vom vielfältigen, attraktiven Hub-Flugplan mit einem Angebot, das mit Grossstädten der Welt vergleichbar ist. Auch die Region rund um den Flughafen Zürich profitiert heute von einer optimalen Erschliessung über das Strassennetz, mit dem Flughafenbahnhof, der S-Bahn, der Glattalbahn und den Busbetrieben.

Als Stadtzürcher lebe ich mit vielen weiteren Stimmberechtigten in einer attraktiven, urbanen Umgebung. Dazu gehören viele Wohn- und Arbeitsplätze, eine lebenswerte Landschaft mit viel Wald, Parkanlagen und dem Zürichsee. Für den Wirtschafts- und Lebensraum Zürich ist die hervorragende Erreichbarkeit mit dem privaten Verkehrsmittel, der Bahn und dem Flugzeug wichtig. So können all die bedeutenden Infrastrukturbauten der ETH und der Universität, die vielen Schulen, Kongresszentren, das Messezentrum, alle Kultureinrichtungen, die Spitäler, Sportanlagen und der Zoo, aber auch die Betriebe der Versorgung mit Wasser, Strom, Gas und Kommunikation und alle Entsorgungsbetriebe zweckmässig genutzt werden.

Wer im urbanen Zürich lebt, weiss um die Vor- und Nachteile und akzeptiert auch Unannehmlichkeiten. So sind alleine in der Stadt Zürich weit mehr Menschen vom Strassenverkehrslärm betroffen, als dies, – mit den gleichen Messmethoden berechnet – beim Flugverkehr im Kanton Zürich der Fall ist. Lärm ist unangenehm. Der kürzeste Weg ist weder beim Strassen- noch beim Luftverkehr für die Betroffenen der beste Weg. So förderte

die Stadt Zürich erfolgreich die Kanalisierung des Strassenverkehrs. Dadurch werden weniger Personen durch den Verkehrslärm beeinträchtigt. Deshalb darf es auch keine Verteilung des Flugverkehrs in beliebige Richtungen geben, besonders, wenn dies dann mit weiteren Einschränkungen verbunden werden soll.

Weitere Einschränkungen verlangen verschiedene Bevölkerungskreise der vom Fluglärm besonders betroffenen Umgebung des Flughafens mit gänzlich unterschiedlichen und teilweise gegensätzlichen Interessen. Diese Stimmen werden auch in den Zürcher Kantonsrat getragen. Neben dem Flughafen gibt es kein weiteres Thema, zu dem Parlamentarier so viele E-Mails und andere Zuschriften erhalten. Dabei geht es nicht um den Flughafen, sondern vielmehr um das persönliche Interesse, Flüge über das eigene Wohngebiet zu reduzieren. Auch die «Fairflug-Initiative», über die am 27. September 2009 im Kanton Zürich abgestimmt wird, gehört zu dieser Art von Vorlagen. Im Titel wird versprochen, was nicht haltbar ist. Eine «faire und ausgewogene Verteilung des Fluglärms» ist eine Illusion. Wenn die Forderungen dieser Volksinitiative umgesetzt würden, würde das nicht mehr Fairness bringen, sondern einfach mehr Lärm für die Flughafenanwohnerinnen und -anwohner, vor allem im Westen und im Süden Klotens.

Wenn mehr Personen von etwas mehr Fluglärm gestört werden, könnte dies eine fatale Entwicklung mit noch mehr dem Flugbetrieb kritisch gegenüberstehenden Personen nach sich ziehen. Prekär für den Flugbetrieb wäre die Situation, wenn sich verschiedene politische Gegner mit vom Fluglärm persönlich Betroffenen zusammenschliessen und so Abstimmungserfolge anvisieren könnten, die nicht mit dem viel grösseren Interesse der Bevölkerung für den Flughafen übereinstimmen.

Deshalb ist es wichtig, dass die vielen Passagiere des Flughafens Zürich sich dafür einsetzen, dass der Flugbetrieb sich weiterentwickeln kann. Gerade in einer Zeit der negativen wirtschaftlichen Veränderung wäre es ein Schildbürgerstreich, den gesunden Ast mit dem Flughafen Zürich anzusägen und so weitere Arbeitsplätze zu gefährden – Arbeitsplätze nicht nur am Flughafen, sondern auch in der Exportindustrie, im Tourismus und in der Finanzbranche.

Ich gehöre zu den eher seltenen Flugpassagieren und habe auch keine wirtschaftlichen Interessen am Flughafen. Trotzdem setze ich mich seit vielen Jahren gerne und überzeugt für einen attraktiven Flughafen und ein weltoffenes Zürich ein. Bei der Vorlage der Lärm-Verteilungsinitiative schreibe ich «Nein» und bitte speziell Sie als mit dem Flugbetrieb verbundene Leser, mit Ihren Angehörigen und Freunden gleich zu handeln. Falsche Versprechungen sind bei Volksinitiativen oft anzutreffen, wie erwähnt auch hier. Deshalb ist ein «Nein» zur «Fairflug-Volksinitiative» die richtige Antwort auf dem Abstimmungszettel vom 27. September. ●

Volksabstimmung vom 29. November 2009

Ein klares Bekenntnis zur Schaffung einer Spezialfinanzierung Luftverkehr

Text: *Thomas Hurter, SE/O A330/340, Nationalrat*



Am Wochenende vom 29. November 2009 werden wir unter anderem über den Bundesbeschluss «zur Schaffung einer Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr» abstimmen. Es ist zu vermuten, dass die Schaffung einer Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr in der Öffentlichkeit kaum grosse

Wellen schlagen wird. Dennoch ist es enorm wichtig, dass der Bevölkerung die Vorteile dieser Vorlage deutlich gemacht werden, damit sie schliesslich auch mit grosser Mehrheit angenommen werden kann.

Was ist der Inhalt dieses Bundesbeschlusses? In seinem Bericht vom 10. Dezember 2004 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004, den das Parlament im Juni 2005 zur Kenntnis genommen hat, hat der Bundesrat festgehalten, dass er sich unter Berücksichtigung der Grundsätze der Nachhaltigkeit für eine zusammenhängende, umfassende und prospektive Luftfahrtpolitik einsetzt. Oberstes Ziel der schweizerischen Luftfahrtpolitik ist die Sicherstellung einer optimalen Anbindung der Schweiz an die europäischen und die weltweiten Zentren. Der schweizerischen Luftfahrt kommt eine herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung zu. Sie ist sowohl ein Element der Aussenwirtschaft als auch ein zentraler Standortfaktor. Deshalb ist die Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftfahrt zu fördern. Ebenfalls hat der Bundesrat im Bericht angekündigt, zu prüfen, inwieweit die Erträge aus der Kerosinsteuer künftig zugunsten von Massnahmen im Bereich des Umweltschutzes, des Schutzes vor widerrechtlichen Handlungen und der technischen Sicherheit im Zusammenhang mit dem Luftverkehr eingesetzt werden könnten. Der nun zur Abstimmung vorliegende Bundesbeschluss «zur Schaffung einer Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr» erfüllt einen Teil dieser Aufträge.

Wir sind uns alle bewusst, unter welchem hohem internationalen Wettbewerbsdruck unsere schweizerische Luftfahrtindustrie steht. Neben der Verteuerung der Ressourcen machen strengere Vorschriften zusätzliche Investitionen nötig. Die Ausgaben des Bundes für die Luftfahrt machen allerdings nur einen Bruchteil dessen aus, was für die Verkehrsträger der Strasse oder der Schiene eingesetzt wird. Unter Ausklammerung der Bewältigung der Swissair-Krise betragen die Gesamtausgaben des Bundes für die Luftfahrt in den letzten Jahren im Durchschnitt rund 100 Millionen Franken pro Jahr. Demgegenüber flossen für den gesamten Verkehr rund 7 Milliarden Franken jährlich aus der Bundeskasse. Hinzu kommt, dass anders als

bei der Verbrauchssteuer auf Fahrzeugtreibstoffen, die zu einem grossen Teil für den Strassenverkehr und die Güterverkehrsverlagerung zweckgebunden eingesetzt werden muss, die Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen bis anhin nicht zugunsten des Luftverkehrs verwendet, sondern grösstenteils der Spezialfinanzierung Strassenverkehr gutgeschrieben wird. Diese Situation widerspricht dem Prinzip der Kostenwahrheit: Dem Luftverkehr werden durch die Besteuerung der Flugtreibstoffe die im Zusammenhang mit diesem Verkehrsträger entstehenden Kosten angelastet, die entsprechenden Erträge dann aber zur Finanzierung der Aufgaben des Strassenverkehrs verwendet.

Gemäss dem Mineralölsteuergesetz sind Treibstoffe zur Versorgung von Flugzeugen im Linienverkehr sowie zur Versorgung von anderen Flugzeugen bei Auslandsflügen im Rahmen einer Betriebs- oder Flugschulbewilligung von der Steuer befreit. Bei den übrigen Flügen wird die Mineralölsteuer erhoben. Dies sind alle Flüge innerhalb der Schweiz, soweit es sich nicht um Flüge im Linienverkehr handelt, die dem Anschluss an einen flugplanmässigen Flug aus oder nach dem Ausland dienen, und Flüge ins Ausland, soweit es sich nicht um Linienflüge oder um Flüge im Rahmen einer Betriebs- oder Schulbewilligung handelt. Besteuert werden demnach nebst allen privaten Flügen beispielsweise auch Linienflüge von Zürich nach Genf, sofern sie nicht einem Anschlussflug ins Ausland dienen, jeder Flug der Business Aviation, das heisst von firmeneigenen Flugzeugen, die nicht unter einer Betriebsbewilligung operieren, und die gewerbsmässigen Helikopterflüge im Inland. Die Mineralölsteuer setzt sich aus einer Grundsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag zusammen. Von der Grundsteuer fliessen 50 Prozent als allgemeine Steuermittel in die Bundeskasse. Die anderen 50 Prozent sowie der gesamte Mineralölsteuerzuschlag werden innerhalb der Bundesrechnung dem Strassenverkehr gutgeschrieben.

Lösungsmöglichkeiten

Es wurden verschiedene Lösungen geprüft. Zur Diskussion standen eine vollumfängliche Zweckbindung (100 Prozent für den Flugverkehr), eine teilweise Zweckbindung oder sogar ein Einsatz zusätzlicher Mittel aus dem Strassenverkehr zugunsten der Luftfahrt. Schliesslich ergaben die Vernehmlassungen, dass eine teilweise Zweckbindung am ehesten eine Mehrheit finden würde. Man war sich einig, dass die Zweckbindung der Mineralölsteuererträge auf Flugtreibstoffen analog der heutigen Regelung im Strassenverkehr umgesetzt werden sollte.

Die von mehreren Seiten vorgebrachte Anregung, die Luftfahrt in das CO²-Emissionshandelssystem zu integrieren, konnte aus systematischen Gründen nicht in dieser Vorlage behandelt werden. Der Bundesrat befür-



Der Flughafen Zürich und die SWISS würden bei einem Ja wettbewerbsfähiger.

wortete sämtliche Massnahmen im Zusammenhang mit der Aufhebung der Steuerprivilegierung auf Flugtreibstoffen. Er erachtete dabei insbesondere marktbasierete Instrumente (z.B. CO²-Emissionshandelssysteme) als wirkungsvollen Ansatz. Solche Massnahmen müssten jedoch international koordiniert eingeführt werden, damit keine Wettbewerbsverzerrungen entstehen. Ebenfalls wurde eine komplette Besteuerung des Kerosins abgelehnt, mit der Begründung, dass diese Frage international gelöst werden müsste.

Verwendung der zur Verfügung stehenden Mittel

Auf der Basis der Zahlen aus der Staatsrechnung 2006 ergab sich, dass rund 44 Millionen Franken (64 Millionen Kerosinsteuereinträge, davon 20 Millionen in die allgemeine Bundeskasse und 44 Millionen in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr) jährlich zur Verfügung stehen würden. Man einigte sich auf drei Verwendungsbereiche. Für den Bereich «Massnahmen technische Sicherheit» sollen 22 Millionen Franken aufgewendet werden, für den Bereich Umweltschutz 11 Millionen Franken und die verbleibenden 11 Millionen Franken für die Abwehr widerrechtlicher Handlungen.

Unter «technische Sicherheit» fallen zum Beispiel Flugsicherungsleistungen, Unfallverhütungsprogramme sowie Aus- und Weiterbildung. Bei der Finanzierung der schweizerischen Flugsicherung treten auf verschiedenen Ebenen Quersubventionierungen auf, die man möglichst abbauen möchte. Dabei geht es zum Beispiel um beanspruchte Flugsicherungsdienste durch den Sichtflugverkehr oder in Zürich anfallende Anfluggebühren, die teilweise zur Finanzierung der Leistungen bei den Regionalflughäfen benützt werden. Mit der Einführung der vorgesehenen Spezialfinanzierung kann in Zukunft auf eine Quersubventionierung verzichtet und eine Kostensteigerung aufgefangen werden.

Weiter sollen mit den Mitteln aus der neuen Spezialfinanzierung Umweltschutzmassnahmen gefördert werden, insbesondere Massnahmen zum Schutz der Bevöl-

kerung vor Lärmimmissionen, wie die Installation von Schallschutzfenstern oder der Bau von Schalldämpfern für Standläufe. In der parlamentarischen Beratung gingen die Meinungen in Bezug auf den Umweltschutz weit auseinander. Bei den Lärmfragen wurde der Beitrag aus dieser Spezialfinanzierung mit Blick auf die zu erwartenden Entschädigungsforderungen in Milliardenhöhe als Tropfen auf den heissen Stein bezeichnet. Schlussendlich einigte man sich auf eine Kompromisslösung, um nicht das Fuder zu überladen und die Gesamtvorlage zu gefährden. Heute wird der Bahnverkehr in Milliardenhöhe unterstützt, während für den Luftverkehr nicht einmal die Kosten für Lärmsanierungen mitgetragen werden. Diese Ungleichbehandlung soll jetzt zumindest gemildert werden. Die Beiträge für Umweltschutzmassnahmen sollen in erster Linie den Landesflughäfen und den Regionalflughäfen zugute kommen. Nebst diesen Mitteln verlangen die Flughäfen noch Lärmzuschläge, die in einen speziellen Lärmfonds der Flughäfen fliessen sollen.

Rund 11 Millionen Franken sollen zugunsten der Abwehr von widerrechtlichen Massnahmen verwendet werden. Ursprünglich wollte der Bundesrat die Ausbildung und den Einsatz von Sicherheitsbeauftragten (Tiger und Foxes) von jährlich rund 9,1 Millionen Franken ebenfalls dieser Kasse belasten. Eine Mehrheit im Parlament war hier aber anderer Meinung, da diese Aufgabe hoheitlicher Natur ist und damit durch die allgemeinen Bundesfinanzen gedeckt werden muss. Es ist in der Tat nicht einzusehen, wieso diese hoheitliche Bundesaufgabe im Gegensatz zu anderen Polizeieinsätzen plötzlich über die neue Spezialfinanzierung abgerechnet werden sollte. Die für diesen Bereich vorgesehenen Mittel aus der Spezialfinanzierung sollen Sicherheits- und Schutzmassnahmen auf Flugplätzen dienen, wobei das Schwergewicht auf die Regionalflugplätze gelegt werden soll. Damit fliesst zumindest ein Teil der Gelder dorthin, wo die Steuern auch mehrheitlich bezahlt wurden.

Auswirkungen

Mit der neuen Spezialfinanzierung werden dem Gesamtsystem der Zivilluftfahrt in der Schweiz sachgerecht Mittel zugeführt, die es selber generiert hat. Mit den daraus finanzierten Massnahmen kann die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Zivilluftfahrt gestärkt und können bestehende Wettbewerbsnachteile gemildert werden. Eine Wettbewerbsverfälschung liegt bei dieser Sachlage indessen nicht vor, da sich die Auswirkungen der vorgeschlagenen Massnahmen grösstenteils auf die Schweiz beschränken und es um die Umsetzung der Kostenwahrheit geht.

Fazit

Obwohl es bei der Spezialfinanzierung Luftverkehr «nur» um die Neuverteilung von 44 Millionen Franken pro Jahr geht, einem im Vergleich zur Gesamtrechnung des Bundes sehr bescheidenen Betrag, muss dafür die Bundesverfassung geändert werden. Zu betonen ist, dass es sich nicht um eine grundsätzlich neue Aufgabe handelt, sondern nur um eine Neuverteilung der Mineralölsteuererträge auf Flugtreibstoffen. Mit dem neuen Art. 86 BV verankern wir den Grundsatzentscheid, dass ein Teil der durch die schweizerische Luftfahrt generierten Erträge zweckgebunden wieder zu ihren Gunsten eingesetzt wird. Damit wird eine gewisse Ungleichbehandlung der Verkehrsträger aufgehoben. Die jetzige Lösung, Flugtreibstofferträge für die Finanzierung der Strasse zu verwenden, entbehrt jeder Logik.

Dem Bundesbeschluss zur Schaffung einer Spezialfinanzierung Luftverkehr ist auch aus volkswirtschaftlichen Gründen zuzustimmen. Der Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz aus dem Jahre 2004 anerkennt die wirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt für den Standort Schweiz. Gemäss einer wissenschaftlichen Studie aus dem Jahre 2004 resultierte aus dem Betrieb der sieben Flughäfen Zürich, Genf, Basel, Bern, St. Gallen-Altenrhein, Lugano und Sitten eine Gesamtwertschöpfung von 26 Milliarden Franken (5,9 Prozent des BIP) mit rund 176 000 Beschäftigten. Zusätzlich formuliert der luftfahrtpolitische Bericht Zielsetzungen hinsichtlich eines hohen Sicherheitsstandards sowie der Berücksichtigung verschiedener Aspekte des Umweltschutzes. Mit der Annahme der neuen Regelung kann eine sachgerechtere Lösung erreicht werden, weil ein Teil der Erträge aus Flugtreibstoffen zugunsten des Luftverkehrs verwendet werden kann. Die Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung ist derzeit der einzige Weg, der Luftfahrt die Mittel zukommen zu lassen, die sie selbst generiert und die sie für die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit benötigt.

Als Vertreterinnen und Vertreter der Aviatikbranche sind Sie alle aufgefordert, sich für eine Annahme einzusetzen und die Öffentlichkeit für unser Anliegen zu sensibilisieren. Es ist bei dieser Abstimmung enorm wichtig, dass Sie als Repräsentanten der Luftfahrt die Bevölkerung informieren und der Allgemeinheit als kompetenter Ansprechpartner zur Verfügung stehen. Die Volksabstimmung vom 29. November 2009 wird kein Spaziergang werden. Helfen Sie mit, dass die Schweizer Luftfahrt wettbewerbsfähiger wird! •



K&S
Vermögensverwaltung GmbH

Neu:

- Verwaltung von Freizügigkeitsgelder (2.Säule)
- mit inflationsresistenten Anlagestrategien
- sehr faire Kostenstruktur

www.ksvermoegensverwaltung.ch

Eure beiden Ansprechpartner

Markus Schneider, CMD A330 / 340
dipl Phys ETH, Exec. MBA HSG
markus.schneider@ksvermoegensverwaltung.ch
+41 79 297 57 79

Stephan Künzli, CMD A330 / 340
Lic. rer. pol.
stephan.kuenzli@ksvermoegensverwaltung.ch
+41 79 602 71 66



VSV
ASG

MITGLIED VERBAND SCHWEIZERISCHER VERMÖGENSWERVALTER (VSV)
MEMBRE ASSOCIATION SUISSE DES GÉRANTS DE FORTUNE (ASG)
MEMBRO ASSOCIAZIONE SVIZZERA DI GESTORI DI PATRIMONI (ASG)
MEMBER SWISS ASSOCIATION OF ASSET MANAGERS (SAAM)

«Arbeitsbedingungen, die bei vollem Pensum die Gesundheit und Sicherheit nicht gefährden»

An der letzten Generalversammlung wurde Peter Briner in den Vorstand gewählt. Die «Rundschau» stellte ihm einige Fragen zu seiner Wahl und seinen Vorstellungen

Interview: Peter Tilly

«Rundschau»: Du bist erst ein paar Wochen im AEROPERS-Vorstand. Wie hast du dich eingelebt?

Peter Briner: Eingelebt ist zu viel gesagt. Bis jetzt konnte ich an zwei Vorstandswochen teilnehmen, bekam eine Einführung ins Sekretariat und hatte ein Ressorttreffen mit Alex Schönenberger.

«RS»: In deiner Bewerbung hast du geschrieben, dass du je nach Abstimmungsergebnis die Wahl zum Präsidenten respektive zum Vorstandsmitglied nicht annehmen würdest. Natürlich hat dieses Votum grosse Wellen geworfen. An der Generalversammlung hast du deine Beweggründe für diesen nicht unwesentlichen Nebensatz erklärt. Könntest du diese für die Mitglieder, die nicht an der Generalversammlung teilnehmen konnten, noch einmal erklären?

P.B.: Ich wollte den Mitgliedern sowohl bei der Auswahl zum Präsidenten als auch für den freien Sitz im Vorstand eine Auswahl ermöglichen. Leider war ich bei der Vorstandswahl der einzige Kandidat, was mich sehr enttäuscht hat. Die Anmerkung zu meiner Kandidatur hat sicher alte Wunden aufreissen lassen. Die Absicht dahinter war, allenfalls einem Jüngeren den Vortritt zu lassen.

«RS»: Was willst du während deiner Zeit als AEROPERS-Vorstand erreichen?

P.B.: Meine Ziele sind klar: Ich will Arbeitsbedingungen erreichen, die bei einem vollen Pensum die Gesundheit und Sicherheit nicht gefährden sowie langfristig den Arbeitsbedingungen der Lufthansa entsprechen.

«RS»: Du leitest das Ressort «Aussenbeziehungen». Was sind für dich die wichtigsten Aufgaben in diesem Bereich?

P.B.: Für mich ist das Wichtigste die Zusammenarbeit in den verschiedenen Gremien. Trends müssen frühzeitig erfasst werden und in die Verbandsarbeit einfließen.

«RS»: Gerne schauen wir über die Grenze und bewundern die Schlagkraft der deutschen, italienischen und französischen Gewerkschaften. Scheinbar geschlossen treten sie dem Verhandlungspartner gegenüber und erreichen in unseren Augen achtbare Resultate. In der Schweiz scheinen die individuellen Wünsche immer noch einen höheren Stellenwert zu haben als die Verbesserungen des Gesamtpakets. Es fehlt uns an der Geschlossenheit. Wie können wir diese innerhalb der AEROPERS fördern?



Peter Briner wurde am 28.9.1955 in Winterthur geboren. Nach der Schulzeit begann er eine vierjährige Lehre als Radio- und Fernsehelektroniker. 1976 begann er das Studium am Technikum Winterthur. Im November 1980 trat er in den Kurs 3/80 der SLS ein. Danach flog Peter als Copilot auf der DC-9, MD-80, DC-10 und MD-11. Das Upgrading erfolgte 1994 auf der MD-80, und zwei Jahre später wechselte er in die Airbus-Familie. Nach dem Grounding absolvierte er das Nachdiplomstudium «Management für Ingenieure» an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW). Peter fliegt heute auf der A330 und A340 der als Captain und wohnt mit seiner Frau Marie-Louise und ihren beiden Kindern in Winterthur-Seen.

P.B.: Ich glaube, wir erreichen dies nur, wenn jeder die individuellen Bedürfnisse zurücksteckt. Dies ist jedoch schwierig. Wird heute ein «Goodie» angeboten, greift jeder gleich zu, ohne über dessen Folgen nachzudenken.

«RS»: Wir leben in einer Feedback-Kultur. Wer gibt eigentlich dem Vorstand qualitativ wertvolle Feedbacks?

P.B.: Ich habe Feedbacks erhalten. Diese sind oft sehr kritisch abgefasst, beinhalten aber leider selten konstruktive Lösungsansätze.

«RS»: In der Studentenverbindung hörst du auf den Namen «Ikarus». Der Ikarus-Mythos wird im Allgemeinen so gedeutet, dass der Absturz und Tod des Übermütigen die Strafe der Götter für seinen unverschämten Griff nach der Sonne ist. Wie schützt du dich persönlich in deiner neuen Funktion vor Übermut und den möglichen «heissen» Konsequenzen davon?

P.B.: Ich bemühe mich um einen regen Austausch mit aviatischen und nicht aviatischen Fachkräften, damit meine «übermütigen» Ideen keine allzu heissen Konsequenzen haben.

«RS»: Besten Dank für das Gespräch. •

Das Unikum

Unlängst war zu lesen, dass sich Zurich Airport von seinem schönen Beinamen Unique zu trennen beabsichtige. Dieser Schritt ist sehr zu bedauern, gibt es doch kaum eine andere Bezeichnung als Unique, welche die einmaligen Eigenheiten unseres Heimplatzes präziser zu charakterisieren vermöchte. Zürich-Kloten ist fürwahr ein einzigartiger Flughafen. Nimmt man als Beispiel die Pisten-situation und vergleicht sie mit den vorherrschenden Windverhältnissen, so wird man bald feststellen, dass Zurich Unique einer der seltenen Plätze weltweit ist, wo meistens Rückenwind herrscht bei Start und Landung. Obwohl die Aerodynamik bekanntlich auf dem Prinzip der Luftströmung basiert und Gegenwind extrem dabei hilft, die Start- bzw. Landedistanz zu verkürzen, so nimmt man im unvergleichlichen Zürich eine Piste nicht etwa in Betrieb, weil sie eben schön im Wind liegt, sondern weil höhere politische Mächte es so diktieren. Dass sich diese Mächte ausgerechnet in Deutschland befinden, wohin auch unser schöner Firmengewinn abfließt, muss wohl ein dummer Zufall sein. Während der Pilot also sonst überall Pisten zum Landen und Starten vorfindet, die einigermaßen gut im Gegenwind liegen, so funktioniert das im einmaligen Zurich ganz anders, nämlich strikt nach Stundenplan: Ist es gerade früh am Morgen, so muss man auf der Nordpiste landen, auch wenn vielleicht ein bisschen Südwind bläst. Tagsüber hingegen ist die Südpiste in Gebrauch, auch wenn der Wind fast immer aus Nordwesten kommt. Abends dann muss auf der Westpiste gelandet werden, obwohl das nur so eine kurze Stummelbahn ist. Diese Vorgabe nennt sich offiziell German Ordinance, und so hässlich, wie das Wort tönt, so ist es auch. Trotz hartnäckiger Anstrengung haben es die in herzlicher Freundschaft miteinander verbundenen Verkehrsminister beider Länder bisher nicht geschafft, dass sich auch der Wind an die deutsche Verordnung hält.

Als nächste Zürcher Flughafenspezialität wäre auch die wirklich ganz ungewöhnliche Pistenkreuzung zu erwähnen, die, wie jede Kreuzung, für den Verkehrsfluss nicht gerade förderlich ist und deshalb nächstens durch einen der bewährten Kreisel ersetzt werden soll, was dann diesen Flugplatz noch einmaliger machen dürfte. Apropos Kreisel: Nach dem Start darf man meistens zuerst über Kloten noch einen Kreis fliegen, bevor es Richtung Westen geht, was für die Aussicht und das pilotische Handwerk zwar wunderbar ist, für die Ökonomie und -logie aber eher weniger.

Es gäbe noch viel zu erzählen. Zurich Airport ist wahrhaftig unverwechselbar. Also war es doch nur logisch, dass man diesen Flugplatz vor ein paar Jahren wegen seiner mannigfachen Einzigartigkeiten mit viel Geld und Getöse von Zurich auf Unique umgetauft hat. Die Initianten haben sich damals mega an diesem Namen gefreut und waren darauf umso megaer enttäuscht, dass das ignorante Volk über den teuren Geniestreich nur gelästert hat. Vom wertvollen Unikat zum trottelligen Unikum war halt nur ein kleiner Schritt. Der Sturz vom hohen Ross der Einzigartigkeit in den Staub der real existierenden



Mittelmässigkeit war hart. Darum sucht man jetzt nach einem etwas bescheideneren Auftritt und einem dazu passenden Attribut; vielleicht so im Sinn von Zurich Average Airport oder Zurich Simple Airfield oder Funny Zurich Airport?

Da haben wir mit dem Namen unserer eigenen Firma doch etwas mehr Glück, und ein Wechsel scheint sich vorläufig nicht aufzudrängen. SWISS hört sich auch nach sieben Jahren immer noch angenehm bodenständig-bescheiden-kuhfladig an. Und «SWISS-äh-16»

tönt schon wieder ganz ähnlich wie früher einmal. Eine kurze Aufzuckung des Grössenwahns hatten ja auch wir mal erlebt (mit the way of civilized aviation), aber das hat sich damals rasch wieder verflüchtigt, inklusive der damit verbundenen Personen. Heutzutage sucht man ganz im Gegenteil die Bürgernähe und passt sich im Preis gern den Schwächsten an, um die Kähne zu füllen. Dass die knausrigen Gäste folglich gemäss ihren Fähigkeiten auch etwas mithelfen und zum Gelingen des Flugablaufs beitragen sollen, dürfte wohl auch dem letzten Geizhals einleuchten. Angefangen hat man jetzt mal mit dem Self-Check-in («Keine Sparmassnahme!», las man darüber in der Tagespresse; «Beträchtliches Sparpotenzial» las man hingegen in der internen Mail; man könnte manchmal glatt schizophoren werden). Die mediale Aufregung ist nur schwer zu verstehen, stellt doch die Selbstabfertigung (ich liebe das Wort) nun wirklich keine grosse Komforteinbusse dar. Denn Automaten sind im Vergleich zu Schalterangestellten weder einmal überschwänglich freundlich noch ein andermal unausstehlich unfreundlich, sondern immer konstant nichtfreundlich, da Maschinen weder unter Hormonschwankungen noch an Motivationsdefiziten zu leiden pflegen.

In einem nächsten Schritt sollen der Self-Security-Check, das Self-Boarding und das Self-Seating eingeführt werden. Und in Phase 3 dann der Self-Service und das Self-Flying für die ganz Sparsamen. Natürlich wird auch hier das BAZL nicht von seinen strengen Prinzipien bezüglich Lizenzierung abrücken, aber nach dem Absolvieren eines Land-yourself Crash Course im Simulator-Für-Alle oder alternativ (und noch günstiger) nach dem Selbststudium der Broschüre «Autoland for Dummies» und dem Durchdrücken des entsprechenden e-Questionnaires sollten bezüglich Self-Flight Qualifikation auch die letzten Bedenken der ewiggestrigen Zweifler ausgeräumt sein.

Richtige Piloten werden dann nur noch für die unheimlich boomenden Flugangst-Seminare benötigt. Aber wer weiss: Nach den ersten unsanften Abladeungen in Flugplatznähe durch Self-Flyers würde unsere Arbeit vielleicht plötzlich wieder etwas höher eingestuft und die Leute wären vielleicht gerne bereit, wieder ein bisschen mehr auszugeben für Service, Komfort und sichere Landungen bei struben Konditionen. Wenn es dann überhaupt noch Leute gibt, vor lauter Automaten.

pk2@bluemail.ch

Was macht eigentlich ... Otti Schmid?

Ende März 1994 stellte Otti seine Uniformschuhe in die Ecke und segelte fortan barfuss über die Ozeane. Aus einem geplanten Südseetrip mit der «Hasta Mañana» wurde eine fast neunjährige Weltumsegelung. Otti im Internet zu finden ist einfach, den Weltenbummler persönlich für ein Interview zu treffen weitaus schwieriger.

Interview: Peter Tilly

Es ist ruhig am Hafen von Altnau. Die Badeanstalt ist bei diesen kühlen Temperaturen leer, und die meisten Schiffe sind zugedeckt. Nur eines der Boote tanzt am Bootsplatz auf und ab. Es ist die «Inshallah» von Skipper Otti Schmid, der zu lüpfiger Musik den Apéro vorbereitet. Wir begrüssen uns herzlich, und sofort findet ein kühles Bier den Weg von der Kombüse aufs polierte Deck.

«Rundschau»: Mit 55 Jahren hast du dich von der Fliegerei verabschiedet. Viele deiner Kollegen haben noch ein oder zwei Jahre angehängt. Hattest du genug vom MD-11-Cockpit?

Otti Schmid: Nein, im Gegenteil. Ich bin sehr gerne geflogen. Die Firma hat mich angefragt, ob ich noch länger fliegen würde. Mitten im Leben pensioniert zu werden ist aber auch eine Chance. Ich war hin und her gerissen. Ausschlaggebend für den Entscheid war schliesslich mein jüngerer Bruder, der als Bauer in Stein am Rhein den elterlichen Hof bewirtschaftet. Er meinte treffend, dass, wer fürs Nichtstun bezahlt wird, dieses Angebot annehmen sollte.



«Ich plante, so oft wie möglich alleine unterwegs zu sein.»

«RS»: Dein Letztflug nach 28 Jahren Swissair und 12 561 Flugstunden landete am 18. März 1994, aus Hongkong kommend, auf dem Flughafen in Zürich. Ihr wart zwei volle Cockpit-Besatzungen und hattet vier Tage frei in Hongkong. Heute fliegen wir das Gleiche zu dritt, haben in Hongkong einen Tag Zeit, den Nachtflug zu verdauen, und werden voraussichtlich mit 25 000 Flugstunden pensioniert. Was denkst du, wenn du diese Fakten hörst?

O.S.: Es ist verrückt. Die Belastung für den Körper und das Sozialleben sind enorm. Das habe selbst ich vor 15 Jahren gespürt. Erst drei Monate nach der Pensionierung war ich wieder voll im Saft. Ich erinnere mich noch gut, wie ich regelmässig Gründe gefunden habe, Aktivitäten zu verschieben. Mal war der Wind zu stark, um zu segeln, dann das Wetter zu schlecht. Diese Ausreden waren ein Zeichen dafür, wie kraftlos ich mich während der Freitage fühlte.

«RS»: Hast du noch Kontakt zur Fliegerei?

O.S.: Den Flugschein habe ich abgegeben. Ich treffe noch alte Kollegen im Swissair-Golfclub und lasse zwischendurch ein Modellflugzeug steigen.

«RS»: Nun zur deiner Weltumsegelung. Du bist im Mittelmeer mit Ziel Südsee gestartet. Warum die Südsee?

Otti verschwindet im Bauch der «Inshallah» und kommt mit einem Exemplar seines Buchs «Hasta Bananas» zurück. Er schlägt die Seite mit den Bildern seiner Abenteuer auf. Wunderschöne Landschaften und exotische Inselschönheiten lachen mich auf unzähligen Seiten an. Er überzeugte mich, ohne ein Wort zu sagen.

O.S.: Ich wollte weiter als zwölf Flugstunden von Zürich weg. Alles innerhalb zwölf Flugstunden klang bekannt und war einfach erreichbar. Jenseits dieser Grenze lag für mich das Unbekannte, das Exotische. Ausserdem plante ich, so oft wie möglich alleine unterwegs zu sein. Die Südsee ist ein gutes Gebiet für Einhandsegler.

«RS»: Warum? Bitte erkläre das einem Nichtsegler.

O.S.: Ausserhalb der Zyklonzeit ist das Wetter sehr stabil. Der Südost-Passat weht in der Südsee konstant aus etwa 120 Grad mit 15 Knoten.

«RS»: Alleine über die Weltmeere zu segeln klingt ziemlich verrückt. Wie organisiert man sich während der Nacht?

O.S.: Der Autopilot oder die Windfahnensteuerung hält den Kurs, und der Wetterradar macht alle 20 Minuten einen «Scan». Fängt er ein Echo eines Schiffs oder eines Gewitters auf, gibt es einen Alarm. Man kann also einigermassen sorglos schlafen. Einhandsegeln ist alles andere als verrückt. Ich bezeichne es als mein ganz persönliches Nirvana. Die Summe aller Sorgen ist gleich null. Keine Kraft der Erde kann dich mitten auf

dem Ozean retten. Du bist mir dir alleine. Die absolute Freiheit!

Ein interessanter Aspekt, den alle Einhandsegler immer wieder betonen. Reinhard Mey hat das in seinem Lied «Einhandsegler» wunderbar beschrieben:

*Du siehst Wellen und Wolken und du siehst kein Land
Da draussen liegt dein Los allein in deiner Hand
Du hast den Funk abgeschaltet, du brauchst sie nicht mehr
Die echten Heuchler, die falschen Klugen, die blinden Seher
Du musst nicht mit ihnen um ihre goldenen Kälber tanzen
Egal, wie sie sich über dich das Maul zerfransen
Niemand steht über dir – aber auch niemand steht dir bei
Das ist ein hoher Preis, doch dafür bist du frei!
Du bist niemands Herr und niemands Untertan
Einhandsegler auf dem Ozean.*

«RS»: Du hast ein Fliegerleben lang NOTAMs studiert. Wie bereitet man sich bei einer Weltumsegelung auf die unzähligen Einreisevorschriften und Bestimmungen vor?

O.S.: Vorwiegend aus Büchern. Natürlich findet in den Häfen auch ein reger Kontakt zwischen den Skippern statt. Dass man zum Beispiel vor der Einreise nach Australien das Mountainbike von Dreck befreien muss, steht in keinem Buch.

«RS»: Und wie hast du dir einen Überblick über die politische Lage verschafft?

O.S.: Auch hier half der Austausch zwischen den Seglern.

Dass nicht immer alles reibungslos vonstatten ging, erfährt der Leser seiner Bücher im Kapitel «black justice». Beim «Criminal Case 222/97» der Republik Vanuatu trägt der Angeklagte den Namen Otti Schmid. Er wurde beschuldigt, obszönes Material ins Paradies eingeführt zu haben. Drei Magazine und drei Videos, wovon einer den Titel «black justice» trug, wurden auf Ottis Boot konfisziert. Nach der Verurteilung zu einer Busse von 200 US\$ tranken Ankläger und Pflichtverteidiger auf der «Hasta Mañana» Freundschaft.

«RS»: Trotz den Vorteilen des Einhandsegelns hast du immer wieder an Regatten teilgenommen. Reizte dich der Wettkampf, oder suchtest du ganz einfach soziale Kontakte?

O.S.: Soziale Kontakte hatte ich während der Landgänge genug. Ausserdem bin ich nicht immer alleine gesegelt (Otti lacht). Der Kampf Boot gegen Boot reizte mich. Ich war schon immer ein Wettkampftyp. Ohne Stadtläufe gehe ich nicht joggen, und was soll ich ohne Wettkampf auf dem Golfplatz?

«RS»: Warst du schon immer so?

O.S.: Meine Mutter hat mich schon früh zu Leistung angespornt und die Freude daran geweckt.

«RS»: Wenn man dich auf dem Internet sucht, dann wird man von Ergebnissen überflutet. Deine Abenteuerreisen haben dich zum Medienstar gemacht. Brauchst du das?

O.S.: Nein, ganz und gar nicht. Ich nehme mir vor, jedes Jahr ein Highlight zu haben. Von meinen Segel-

reisen haben wir schon gesprochen. 2007 habe ich als Sänger im Mönchschor an den «No e Wili-Freilichtspielen» in Stein am Rhein teilgenommen, 2008 absolvierte ich den Jakobsweg, und für 2009 plane ich eine weitere Pilgerreise. Ich beschreibe meine Abenteuer auf meiner Homepage. Journalisten scheinen es zu lesen und kontaktieren mich manchmal für Interviews.

«RS»: Vom Piloten zum Einhandsegler, vom Shanty zum Mönchschor, von «Hasta Mañana» zu «Inshallah», von amourösen Segelabenteuern in der Südsee zur Pilgerreise – muss man sich um Otti Schmid Sorgen machen?

O.S.: (Otti lacht herzlich) Keinesfalls! Diese Tätigkeiten machen einfach unheimlich viel Spass. Pilgern ist vom Einhandsegeln gar nicht so weit entfernt. Man kommt während der langen Tagesetappen in einen meditativen Zustand, und das Laufen ohne Plan, ohne festes Tagesziel ist befreiend.

«RS»: Nach Hape Kerkelings Bestseller «Ich bin dann mal weg» sind wir alle ein bisschen vertraut mit dem Jakobsweg nach Santiago. Er beschreibt in seinem Buch die Schwierigkeit, anderen Pilgern aus dem Weg zu gehen. Hast du das auch so erlebt?



Otti Schmid: Bauernbub, Mechaniker, Elektrotechniker, Linienspilot, Segler, lausiger Ehemann und nur mittelprächtiger Vater – so lässt sich der selber verfasste Lebenslauf auf Ottis Homepage in kürzester Form zusammenfassen.

Geboren wurde der Bauernbub 1938 in Stein am Rhein. Nicht Bauer wollte er werden, sondern Mechaniker. Nach einer Lehre folgte das Studium der Elektrotechnik am Technikum Winterthur. Linienspilotenluft schnupperte er zu ersten Mal bei seinem Eintritt in die SLS 1965. Ein Jahr später machte er die Umschulung zum «Metropolitan»-Copiloten. Auf der CV-440 hatte er ein kurzes Gastspiel – die Douglas-Jets riefen. Die DC-9-32 und DC-8 waren in den folgenden Jahren sein Arbeitsplatz. 1975 erfolgte die Beförderung zum Flugkapitän. Bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1994 flog Otti als Captain auf der DC-9, der A310 und der MD-11.

Vom Segelvirus gepackt wurde er schon in der Kindheit. Auf einer Jolle hisste Otti als Jugendlicher die Segel. 1971 erfolgte dann der Wechsel auf die Starboot-Familie. Das Segeln war nicht nur Hobby, sondern auch Herausforderung. An vier Weltmeisterschaften und unzähligen Regatten segelte Otti aktiv mit. Nach seiner Pensionierung startete er sein grösstes Abenteuer. Alleine in die Südsee war der Plan, alleine um die Welt das Ergebnis.

Seine Erlebnisse beschreibt der Weltenbummler in den zwei Büchern «Hasta Bananas» und «Hasta Luego».

Wer mehr über Otti Schmid erfahren möchte, kann seine Webseite besuchen:

<http://www.hastabananas.ch/>

O.S.: Es war tatsächlich so. Das Reizvolle am Pilgern ist das Alleinsein. Ohne navigatorische Probleme und ohne mühsames Suchen nach einem Nachtlager kann man Hunderte von Kilometern wandern.

«RS»: Hunderte von Kilometern?

O.S.: Ich bin in 34 Tagen von St. Jean Pied de Port nach Santiago gelaufen. Das sind 790 Kilometer. Geschlafen habe ich im Gegensatz zu Hape Kerkeling immer in den Pilgerunterkünften. Zusammen mit 120 schnarchenden und stinkenden Wallfahrern – ein eindrückliches Erlebnis! Auch hier habe ich vom Segeln profitiert. Es ist wie auf den Weltmeeren oder am Bodensee. Läuft man den Hafen früh an, hat man einen guten Platz. Ich habe übrigens auch immer als Erster geduscht. Das hatte zwei Vorteile: Man konnte das Frottétuch eines anderen benutzen und warmes Wasser geniessen. Wer duscht schon gerne kalt und läuft am nächsten Tag mit einem feuchten Handtuch im Rucksack durch die Gegend?

«RS»: Und wie hast du die Pilgerinnen abgeschüttelt?

O.S.: Am ersten Tag war ich geschockt. Alte Leute, überall alte Leute mit den gleichen Zielen: Santiago erreichen und eventuell einen (Wander-)Partner finden. Der Pilgerweg ist ohne zu übertreiben ein Heiratsmarkt. Man muss diesem Theater aus dem Weg gehen, sonst macht es keinen Spass. Schliesslich sieht man bis zum Ziel in Santiago immer wieder die gleichen Personen.

«RS»: Trotzdem willst du dieses Jahr wieder hin?

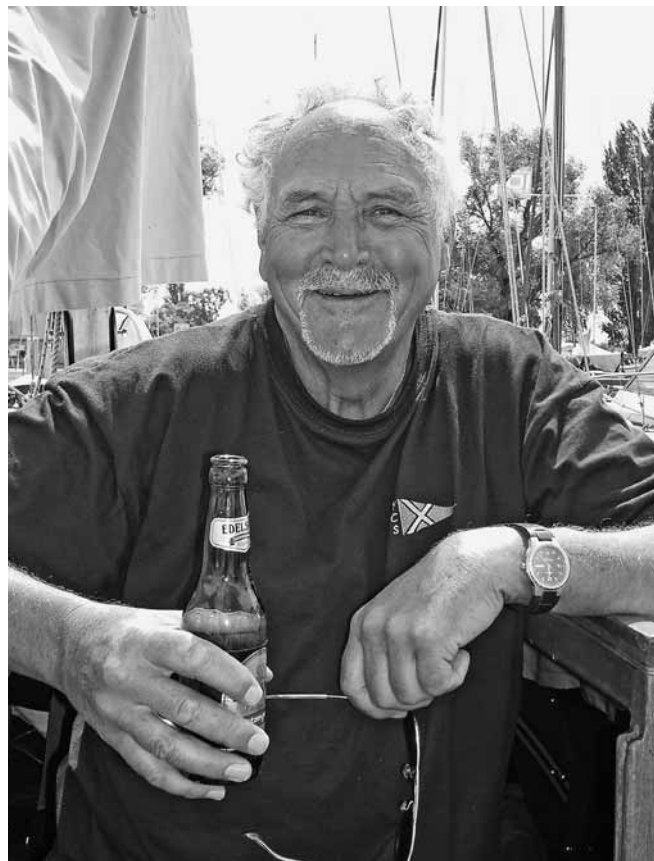
O.S.: Ich möchte im Jahr 2009 von Porto nach Santiago laufen. Eine weniger begangene, aber wunderschöne Route.

«RS»: Was hat Otti sonst noch für Ziele?

O.S.: Eigentlich plane ich nicht gerne weit voraus. Ich nehme die Dinge, wie sie kommen. Mein grosser Vorteil ist, dass ich absolut frei bin. Wenn mich eine gute Idee anspringt, dann packe ich die Gelegenheit beim Schopf und düse los, wie letzten März zum Golfspielen nach Kapstadt.

«RS»: Jetzt hätte ich es fast vergessen: Wo sind deine Bücher «Hasta Bananas» und «Hasta Luego!» erhältlich?

O.S.: Leider sind sie vergriffen. Die Bücher können auf meiner Homepage «hastabananas.ch» gratis her-



«Erst drei Monate nach der Pensionierung war ich wieder voll im Saft.»

untergeladen werden. «Hasta Bananas» ist übrigens in Deutsch, Englisch und Französisch (nur Text) erschienen, «Hasta Luego!» auf Deutsch.

«RS»: Besten Dank für das Interview!

O.S.: Gern geschehen. Ein Gruss an alle Kolleginnen und Kollegen. Lebt eure Träume!

Nach dem Gespräch geniessen wir noch das «Menü 1» auf der Terrasse des Restaurants Krone in Altnau. Otti antwortet auf meine Frage, was er heute noch anstelle, zufrieden: «Keine Ahnung, den nächsten Fixtermin habe ich erst in zwei Wochen in Stein am Rhein.» Als ich 40 Minuten später am Gubrist im Stau stand, war ich doch ein bisschen neidisch. •

SINCE 1945
AEROPEIS
RUNDSCHAU

nightstop.ch 2009

Zum zweiten Mal seit der Gründung findet die nightstop-Party statt. In diesem Jahr am 19.9.2009 im Floor Club in Kloten. Take-off ist um 19 Uhr – last scheduled Landing um 5 Uhr (Local Time)

Die erste nightstop-Party im Sommer 2008 war bereits ein grosser Erfolg. Es kamen weit über 400 Gäste, und viele blieben bis in die frühen Morgenstunden. Der Event hinterliess viele positive Erinnerungen, und daher haben sich immer wieder Kollegen und Kolleginnen bei uns erkundigt, ob und wann eine weitere nightstop-Party stattfindet.

Wir haben uns für die Organisation dieses zweiten Events ziemlich viel Zeit genommen, nicht nur, weil wir uns verschiedene, mögliche Locations anschauen wollten, sondern vor allem der hohen Erwartungen unserer Gäste wegen.

Für die diesjährige nightstop-Party konnten wir unser Programm dank wiederkehrenden und neuen Sponsoren ausbauen. Zudem ermöglichte es uns, den Eintrittspreis auf 15 Franken pro Person zu reduzieren. Auf die AEROPERS, einer unserer Hauptsponsoren, sind wir natürlich besonders stolz, denn unser Ziel war es immer, einen Event «von Airliners für Airliner» zu organisieren – von der Basis aus.

Wie es dazu kam: Wir sind ein Edelweiss- und fünf SWISS-Copiloten, grösstenteils mit Erfahrung im Ausland als EXPATs bei anderen Airlines. In verschiedenen Städten Europas temporär beheimatet, durften wir andere Airline-Kulturen kennenlernen – natürlich

in verschiedenen Lounges, auf Dancefloors, an Bars, auf einer grossen Terrasse und in dem neuen «Hangar 11». Take-off ist um 19 Uhr, während der Party sorgen DJs und die Schweizer Band «Bad Habits» (mit Flight Attendant Chris Chollet) für gute Stimmung. Ausserdem dürfen wir BeatBox-Weltmeister ZeDe an unserem Event begrüssen, der gegen Mitternacht noch einmal richtig einheizen wird.

Verpflegungstechnisch warten wir wieder mit einem grossen Getränkeangebot, einem leckeren, spätsommerlichen BBQ, Salaten und Crêpes auf.

Für unsere Gäste haben wir einen Limousinen-Service organisiert, der permanent zwischen Bahnhof Kloten respektive unserem OPS und dem Floor unterwegs sein wird. Auch «Spätrotatöner» können auf diesem Weg einfach und gepflegt zu unserem Event gelangen. In der Region Kloten könnt ihr euch mit einer der Limousinen bis nach Hause chauffieren lassen, weitere Strecken können flexibel geplant werden. Da der Event an einem Samstag stattfindet, sind die öffentlichen Verkehrsmittel durchgehend im Einsatz. Für Autofahrer stehen zirka 200 Parkplätze kostenlos bereit. Wir empfehlen aber, die Busse zu benützen.

Dieses Jahr erwarten wir im Vergleich zum letzten Jahr noch mehr Besucher. So freuen wir uns auf Gäste von SWISS, Edelweiss, Belair/Air Berlin, Luftansa, AUA, Helvetic, REGA, easyJet, unserer Bodenmitarbeiter, Unique (die bald nicht mehr so heissen wird?), Skyguide, SRTechnics und Swissport. Ausserdem haben wir die Crews von Emirates, Singapor, Air France-KLM, Delta und American und weiterer Züri-Nightstopper angeschrieben. Natürlich darf wie auch am letzten Event jeder unserer Gäste zusätzlich einen Travelpartner seiner Wahl mitbringen.

Bis jetzt haben sich schon viele Airliner zu diesem Event angemeldet. Um am 19.9.2009 sicher dabei sein zu können, empfehlen wir darum dringend, sich auf nightstop.ch ein Ticket zu reservieren.

Wir freuen uns, euch in gediegener Atmosphäre beim diesjährigen Sommer-Event am 19.9.2009 ab 19 Uhr im Floor

Club in Kloten begrüssen zu dürfen. Alle weiteren Informationen und Bilder vom letzten Event findet ihr wie immer auf nightstop.ch.

Euer nightstop-Team:

- Roland Helfenberger
- René Aebi
- Ivo Feierabend
- Beni Oehler
- Marc Schröder
- Tom Schneider

PASSENGER TICKET AND PARTY COUPON			
Issued by FLIGHT CLUB SWITZERLAND 0b490ZHC		Issued by FLIGHT CLUB SWITZERLAND 	
Type NIGHTSTOP - PARTY FROM AIRLINERS FOR AIRLINERS			
destination	boarding	gate	time
FLOOR-CLUB KLOTEN	OBERFELDSTR	12A	19.00
date	Inflight entertainment system		booking
19 SEPT 2009	PARTYFLOOR, BARS, LOUNGES, BBQ, LIMOSERVICE		WWW.NIGHTSTOP.CH
tax/fee/charge	special like extra comments	date	time
CHF 15	BAD HABITS, DJ'S, BEATBOX CHAMPION ZEDE	19 SEPT 2009	19.00
FOR AIRLINERS ONLY, TICKET RESERVATION ON NIGHTSTOP.CH, 1 TRAVELPARTNER PER GUEST ALLOWED		tax/fee/charge	ticket reservation
Please make your ticket reservation before departure on www.nightstop.ch		CHF 15	MAKE YOUR RESERVATION NOW ON: WWW.NIGHTSTOP.CH








mit den dazugehörigen Partys. Da es vielerorts nightstop-ähnliche Events gibt, lag es für uns nahe, dieses Konzept nach Zürich in unsere neue/alte Heimat zu importieren. Es geht uns vor allem darum, einen exklusiven Rahmen zu bieten, wo man Kolleginnen und Kollegen in einer lockeren, ungezwungenen Atmosphäre treffen und neue Bekanntschaften mit Aviatik-begeisterten Menschen anderer Firmen knüpfen kann.

Für den diesjährigen Event haben wir den auf Ende August frisch umgebauten Floor Club in Kloten ausgewählt. Er bietet genügend Platz für 700 Besucher

Archivmaus

Roland Zaugg hat 2005 in der Sondernummer «60 Jahre AEROPERS» einen Rückblick auf die früheren Jahre des Verbands und im Speziellen der «Rundschau» geworfen. Sein unterhalt-samer Artikel endete mit dem Satz «Fortsetzung folgt – vielleicht». Gerne nehme ich diesen Steilpass an.

Text: Peter Tilly

«Willst du wirklich an diesem schönen Sommertag ins Archiv steigen?» Eigentlich hatte Dodo ja recht. Draussen schien die Sonne, und Temperaturen von 30 Grad C waren in Reichweite. Seit über zehn Jahren war ich nicht mehr im Keller der AEROPERS. Damals hatten wir von der «Copi-Kommission» den Auftrag gefasst, das Archiv zu reorganisieren. Von Sergio Pulitanos ausgezeichnete Arbeit konnte ich mich nun selbst überzeu-gen. Sämtliche Jahrgänge der «Rundschau» stan-den fein säuberlich geordnet im Regal. Die vorderste Schachtel trug die Jahreszahl 1954.

Arbeitsbelastung anno 1965

Die erste Dekade der «Rundschau» hat Roland in seinem Artikel bestens aufgearbeitet. So griff ich zur Box aus dem Jahr 1965 und schlug das Januarheft auf. Gleich der erste Artikel weckte mein Interesse: Flugka-pitän R. H. Beck äusserte sich über die hohe Arbeitsbe-lastung und ihre gesundheitlichen Folgen:

Der Übergang zum Düsenzeitalter hat manches alte Problem der Flugermüdung intensiviert und zudem eine Menge neuer Probleme aufgeworfen. (...) Die Erholung beim Fliegen von Jets ist weniger vollständig als beim Flie-gen anderer Flugzeuge. Als direkte Folge dieser Erkennt-nisse haben manche Fluggesellschaften die Blockstunden ihrer Piloten auf 60 im Monat reduziert (...). Es wäre klug, wenn sich die Fluggesellschaften und ihre Piloten zusam-mentäten, um diese Erforschung der «menschlichen Fak-toren» voranzutreiben. Unsere Gesellschaft hat in jeden von uns ungeheuer viel Geld investiert, und es wäre widersinnig, uns nicht bis zum gesetzlich festgelegten Höchstalter als wirtschaftliches Werkzeug in Betrieb zu halten. Und wenn wir auch bis zu unserer Pensionierung sicher fliegen und länger leben wollen, wäre es vielleicht besser, wenn wir alte Prinzipien im Geiste abstauben würden (...). Noch ein letztes Zitat, dann bin ich durch. Es stammt aus Shakespeares «Hamlet», Akt 1, Szene 3: «Dies über alles: Sei dir selbst treu.»

Hamlets Monolog «Sein oder Nichtsein» würde in die-sem Zusammenhang auch gut passen. 60 Blockstunden im Monat, davon träume ich auch.

Doch auch wenn mich die Problematik der steigen-den Arbeitsbelastung brennend interessierte, wech-selte ich mit meinen Recherchen von den 60er Jahren in die Neuzeit. Fast 30 Jahre später wurde über das gleiche Thema geschrieben. 1992 ermittelte die AERO-PERS sogar einen Flugstundenkönig. F/O Max Bosshard brachte die Trophäe mit 733 Flugstunden für die MD-11-Flotte ins Trockene.

Die Einsatzkommission rechnete im selben Jahr vor, dass zwischen 1987 und 1992 29,4 Prozent mehr geflo-

gen wurde, Tendenz steigend. Zwei Jahre später stand es schwarz auf weiss in der «Rundschau»:

MD-11-Piloten arbeiten am meisten. Mit 537 Stunden pro Besatzungsmitglied und Jahr führt die MD-11-Flotte die Rangliste an. Airbus-310-Piloten bringen es auf 506 Stunden, während die Jumbo-Besatzungen (491) und die Kurzstreckenpiloten auf dem MD-80 (477) knapp unter der 500-Stunden-Marke blieben.

Die 537 Stunden habe ich schon längst erreicht, und es ist doch erst Ende August.

Die turbulenten 90er Jahre

Die «Rundschau»-Ausgaben der früheren 90er Jahre lasen sich wie ein schlechter Krimi: ALCAZAR scheiterte, der EWR auch. Goetz, Schär, Bruggisser und Reutlinger traten ins Rampenlicht und erfanden instabile Airline-Konstrukte. Währenddessen wurden die Mitarbeiter mit MOVE, TQL und anderen unverständlichen Prozessopti-mierungen beschäftigt. Das Verständnis für die eigene Firma sank, die Freude am Fliegen offensichtlich nicht. Der «Pulsometer» vom 11. November 1993 erkundigte sich nach der Zufriedenheit der Besatzungen mit den geplanten Rotationen. 72 Prozent waren zufrieden, 27 Prozent nur teilweise, und nur eine Handvoll Kollegen (1 Prozent) bezeichnete sich als unzufrieden.

Frauennummer

Mitten im Sturm überraschte der Chefredaktor die Leser mit einer Frauennummer. Nicht so, wie Sie jetzt denken, sondern in Form einer femininen «Rundschau». Gestaltet wurde das Heft von Pilotengattinnen mit spitzen Federn. Barbara Schäuble, Alexandra Tobler, Laurence Wurlod, Elisabeth Seipel, Suzanne von Tobel, Ursula Weber, Ver-ena Freimann und Ruth Ott hatten die Redaktion für eine Ausgabe übernommen. Wen wundert's, dass dem Zusammenleben mit der Spezies «Swissair-Pilot» beson-deres Augenmerk geschenkt wurde. Eine Ehefrau berich-tete, dass sie während der Langstreckenzeit den Herrn Gemahl als freundlichen Besucher, nicht aber als Vater oder Ehemann erlebt habe. Der Leser erfuhr auch, dass es einen Kapitän gab, der in Stiefeletten zu fliegen pflegte, damit darunter die weissen Socken nicht auffielen. Beru-higend war es für mich, zu lesen, dass Piloten gemäss den eigenen Ehefrauen schon früher vor den Konfron-tationen mit den Simulatoren und deren Instruktoren schlecht gelaunt waren.

Das Image der Pilotengattinnen

Natürlich haben auch Pilotenfrauen ein Image. Sie haben sich bei Rentnerinnen, Mechanikern, Lehrern, Architekten, Nachbarn, Schriftstellern und Freundin-nen nach dem eigenen Ruf erkundigt. Die zu erwartenden Resultate wurden ungeschönt publiziert:

Gemäss dieser sicherlich repräsentativen Umfrage sind Streifengattinnen:

schnippisch, reich, hochnäsiger, arrogant, spendierfreudig, überheblich, eingebildet, angemalt, aufgetakelt, verschwenderisch, geldgierig, eitel, ewig jung, skrupellos und verwöhnt.

Eine Pilotenfrau sollte nicht eifersüchtig sein. Sie muss ein romantisches Männerbild, eine gewisse Häuslichkeit, etwas Schwärmerisches, einen Schuss Humor, ein Einfamilienhaus, lange Fingernägel, sehr lange Beine, starke Nerven, Ironie, Wärme und Sarkasmus haben.

Ausserdem sollte sie aktiv, hübsch, aerodynamisch, nett, umgänglich, anpassungsfähig und selbstsicher sein.

«Aerodynamisch» gefällt mir. Wir sollten eine Neuauflage der Frauennummer ins Auge fassen.

Das Image der Piloten

Vom Image des weiblichen Bodenpersonals zum Image der Götter der Lüfte. Auch sie haben sich in der Öffentlichkeit nach ihrem Ansehen erkundigt. Selbstverständlich wurden nicht so profane Berufsgruppen wie Architekten oder Lehrer zu Rate gezogen, sondern Leute, die alles besser wissen. Lesen Sie, was Journalisten von Swissair-Piloten im Jahre 1994 hielten:

Ueli Haldimann, Schweizer Fernsehen, (damals) Redaktor der Sendung «10vor10»:

Swissair-Piloten haben kein originelles Image. Sie haben den Ruf, sehr gut bezahlt, aber auch sehr zuverlässig und professionell zu sein.

Sepp Moser:

Swissair-Piloten haben ein Imageproblem, das viel leichter zu lösen wäre, wenn sie endlich auch als Berufsgruppe (und nicht nur als immer grösser werdende Zahl von Individuen) über den Schatten ihres Standesdünkels springen könnten.

Peter Keller, (damals) Wirtschaftsredaktion «Tages-Anzeiger»:

Piloten haben durchaus ein Image. Wer Pilot sagt, denkt sofort an hohe Löhne. Der Pilotenberuf von einst ist alltäglich geworden. Die Piloten scheinen einen grossen Einfluss im Unternehmen zu haben.

Werner Bucher, Redaktion «Blick»:

Swissair-Piloten werden als äusserst zuverlässige, hochbezahlte Spezialisten bezeichnet, die ein grosses Ansehen in der Bevölkerung haben.

Heinz W. Müller, Redaktor «Bund»:

Hochqualifizierte Piloten mit nach wie vor überdurchschnittlichen Salären.

Mathias Saxer, «NZZ»:

Swissair-Pilot ist ein Synonym für hohe Zuverlässigkeit und hohes Salär. Dieser Beruf hat in der Öffentlichkeit einen hohen Bonus, der nur leidet, wenn sich dieser Berufsstand über seine Repräsentanten öffentlich über entgangene Salärerhöhungen und Teuerungszulagen beschwert. Unbefangene «Rundschau»-Leser haben manchmal den Eindruck, Nörgeln über die eigene Geschäftsleitung sei der Swissair-Piloten liebste Nebenbeschäftigung.

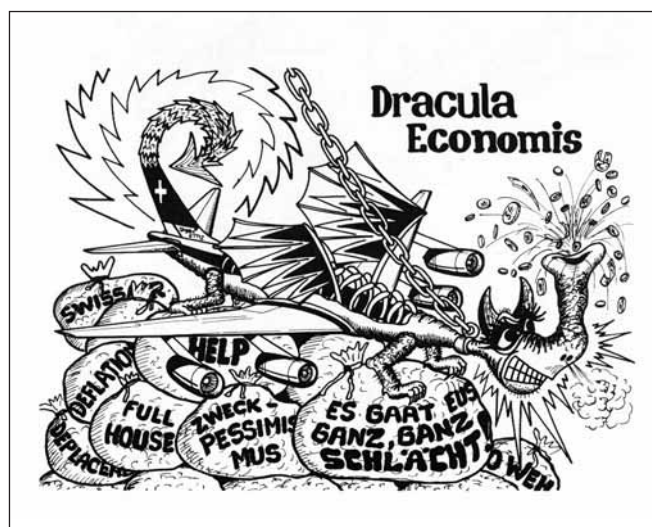
Roger Schawinski, (damals) Chef Radio 24:

Typisch schweizerisch. Seriös, zuverlässig.

Michael Hiller, Wirtschaftsredaktor Radio DRS:

Ein böser Ausspruch ist jener der «bestbezahlten fliegenden Buschauffeure». Zweifellos haben Swissair-Piloten einen harten Selektionsprozess und eine umfassende Ausbildung hinter sich. Nur: das haben andere auch, sonst würde es sich die Swissair ja kaum leisten können, andere Piloten in ihre Cockpits zu setzen.

Wenn dann die zweite Ausgabe der Frauennummer wirklich zustande kommen würde und sich die Gattinnen bei ihren Nachbarn in der Reihenhaussiedlung über ihr aktuelles Ansehen erkundigen würden, könn-



Bekannte Töne zum Jahresende.

ten auch wir eine neue Umfrage starten. Ob wir wohl immer noch den Ruf haben, Spitzenverdiener zu sein?

Nicht wenigen Kollegen hat damals beim Lesen der Journalistenschelte der Kopf geraucht. Apropos Rauchen: Der Pulsometer befragte das Corps am 15. April 1994, ob das Rauchen im Crew-Bus zum Hotel untersagt werden solle. 48 Prozent sagten Ja, 52 Prozent waren dagegen. Es darf gehustet werden.

Umfrage zum Crew Wish System

Der Pulsometer hatte auch eine Antwort auf die Frage, ob das Crew Wish System befriedigt habe. Ende November 1994 antworteten 74 Prozent mit Ja, 25 Prozent mit Nein und 1 Prozent mit «interessiert mich nicht». Zum Thema PBS drängt sich nun wirklich keine Umfrage auf, das Ergebnis wäre niederschmetternd. Trotzdem bin ich davon überzeugt, dass «Mister 1 Prozent» noch nicht ausgestorben ist.

Die fünf Schachteln, gefüllt mit alten Ausgaben, waren bald gelesen. Nach drei Stunden Recherche und dem dritten Espresso tauchte ich neuerlich in den Keller ab. Beim Wühlen nach neuem Material traf die Archivmaus Tilly auf Gremlichs Ratten. Darauf hatte ich wirklich keine Lust. Es war Zeit, zu gehen, Zeit, den alten Zeiten den Rücken zu kehren.

Fortsetzung folgt - nicht. ●

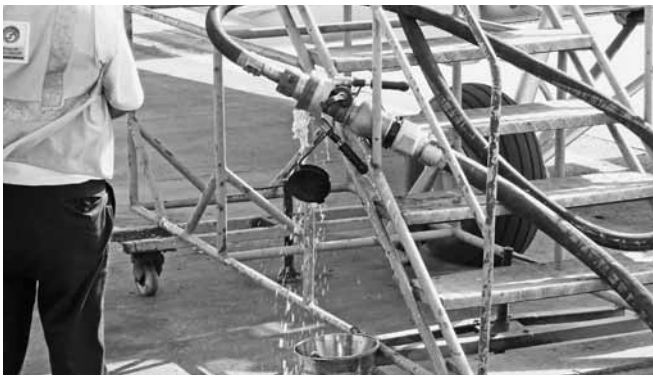
Mit dem Pilatus Porter auf Langstrecke

Von Buochs nach Jakarta: Was für ein Verkehrsflugzeug eine Tagesreise darstellt, wurde für Daniel Eicher mit dem PC-6 zu einer 14-tägigen Mission. Im Interview berichtet der SWISS-Captain und Pilatus-Freelancer aus Dübendorf von den Expeditionen nach Jakarta und Kathmandu.

Interview: Frank Zuber, F/O RJ100

Frank Zuber: Wie bist du zu deinem ersten Einsatz bei Pilatus Aircraft gekommen?

Daniel Eicher: Pilatus suchte kurzfristig einen PC-6-Piloten, der ein Flugzeug nach Jakarta fliegen kann. Die Anfrage erreichte mich, während ich auf Rotation war, und es war natürlich nicht ganz einfach, in der laufenden Planung spontan zwei Wochen Urlaub für eine solche Expedition zu bekommen. Der Reiz, dabei zu sein, war hingegen gross. Dank einer Kombination aus TZV, Freitagen und Ferien konnte ich kurzfristig zusagen. Nach diesem Auftrag folgten bald weitere.



F.Z.: Heute werden nur noch wenige PC-6 produziert. Was sind die Vorteile dieses Flugzeugs?

D.E.: Der Porter hat geniale Flugeigenschaften. Diese sind besonders gefragt für kurze Pisten und hoch gelegene Flugplätze. Deshalb eignet sich das Flugzeug ideal für Orte wie beispielsweise Papua-Neuguinea oder Nepal, wo nebst kleinem Passagieraufkommen auch der Warentransport eine wichtige Rolle spielt. Pilatus produziert jährlich zirka vier PC-6, die meisten davon werden ins Ausland exportiert.

F.Z.: Wie wird eine solche Mission vorbereitet?

D.E.: Der Dispatcher von Pilatus leistet eine grosse Vorarbeit: Die Routings sind zum grossen Teil festgelegt, als Grundlage dienen Legs mit sechs bis sieben Flugstunden. Nach fünf Tagen wird ein Freitag eingelegt. Das Handling an den Zwischenstationen wird ebenfalls über Partner von Pilatus organisiert, die vorgängig Hotelbuchungen und Einreiseformalitäten erledigen. Einen Tag vor dem Start der Mission reisen die beiden Piloten der Expedition nach Buochs, machen dort die Feinplanung und einen letzten Checkflug mit der Maschine.

F.Z.: Was ist die grösste Herausforderung auf langen Flügen im Porter?

D.E.: Die engen Platzverhältnisse erfordern Flexibilität und Planung. Es gibt keine Toilette im Porter, die Kommunikation mit der ATC auf 11 000 Fuss Höhe ist

oft schwierig, und natürlich sind auch die Wetterverhältnisse nicht immer einfach. Der eingebaute Wetterradar ist dabei eine grosse Hilfe.

F.Z.: Dein längster Nonstop-Flug betrug 7 Stunden und 45 Minuten für die Strecke von Bangkok nach Singapur ...

D.E.: Und da haben natürlich auch die Piloten ihre Bedürfnisse. Aber man lernt, sich zu helfen, und für den Notfall sind Katzensand und weiteres Material an Bord. Zum Glück haben wir das auf meinen drei Missionen noch nie gebraucht.

F.Z.: Wie sieht es mit der Verpflegung aus?

D.E.: Das Trinken ist sehr wichtig, an einem Flugtag sind es bis zu drei Liter Wasser. Als Vorsichtsmassnahme essen wir auf der ganzen Reise praktisch nur in Hotels, um Verdauungsprobleme zu vermeiden. Wir frühstücken ausgiebig, und unterwegs versorgen wir uns mit Sandwiches, Dörrfrüchten und sonstigem Fingerfood.

F.Z.: Die Flüge werden immer von zwei Piloten durchgeführt. Wie teilt ihr euch im Cockpit auf?

D.E.: Wie auch im Cockpit bei der SWISS gibt es einen Pilot flying und einen Pilot non-flying. Aufgrund der Instrumentierung sitzt der «Flying» üblicherweise links, jeden Tag wird abgewechselt.

F.Z.: Wie ist die Zusammenarbeit untereinander?

D.E.: Es kommt durchaus vor, dass sich die beiden Piloten erst einen Tag vor Abflug in Buochs kennenlernen. Wenn man 16 Stunden am Tag zusammen verbringt, ist es natürlich wichtig, dass man miteinander klarkommt. Bisher hatte ich noch keine Probleme, es war jedes Mal eine äusserst interessante Begegnung.

F.Z.: Was bespricht man auf so langen Flügen im Cockpit?

D.E.: Lustigerweise genau die gleichen Themen wie auch auf der Linie. Wir nutzen die Zeit und schreiben den Erlebnisbericht für die Homepage, machen Fotos, und im Anschluss an den Flug erfolgt das Debriefing im Hotel. Langeweile kommt übrigens nicht auf, auf so ungewohnt tiefer Flughöhe gibt es viel Interessantes zu sehen. Zudem haben wir keinen Autopiloten, was natürlich auch unsere Aufmerksamkeit für den fliegerischen Teil fordert.

F.Z.: Deine Homepage ermöglicht es Freunden und Interessierten, jeden Tag deiner Mission hautnah mitzuerleben.

D.E.: Der Erfolg meiner Website hat mich selber überrascht. Während einer Mission haben bis zu 300 Besucher täglich unsere Flüge verfolgt. Es ist natürlich schön, von Freunden und Bekannten zu hören, wenn

man irgendwo in Kalkutta beim Debriefing sitzt. Dank dem Internet konnten wir täglich mit Fotos und Kurzberichten Einblick in unseren Tagesablauf geben.

F.Z.: Hat dir deine Erfahrung aus der Linienfliegerei geholfen?

D.E.: Bei solchen Missionen ist die Erfahrung aus dem Zwei-Mann-Cockpit ein grosser Vorteil. Einzelkämpfer sind nicht gefragt. Wenn man über so lange Zeit in einem engen Cockpit sitzt, muss man aufeinander Rücksicht nehmen.

F.Z.: Wie verlief die Zusammenarbeit mit der ATC?

D.E.: Es hat sich gezeigt: je weiter östlich, desto komplizierter. Das gilt nicht nur am Boden, sondern auch in der Luft. Bei einer durchschnittlichen Reise Flughöhe von etwa 11 000 Fuss waren wir stellenweise eine ganze Stunde ohne Funkverbindung. Über Verkehrsflugzeuge als Relaisstationen versuchten wir dann neue Verbindungen herzustellen.

F.Z.: Ich kann mir vorstellen, dass ein Pilatus Porter auf exotischen Flugplätzen für Aufsehen sorgt.

D.E.: In der Tat! Wir wurden teilweise von mehreren Dutzend Personen empfangen, die das Flugzeug belagerten. Natürlich wurde das Ganze dadurch nicht speditiver – in Delhi benötigten wir beispielsweise zweieinhalb Stunden, um das Flugzeug zu betanken. Die anschließenden Einreiseformalitäten in Indien wären wohl ohne den Handling-Partner kaum machbar gewesen.



F.Z.: Die Nightstops in Heraklion, Alexandria, Jeddah, Dubai, Karachi, Delhi, Kalkutta, Bangkok, Singapur und weitere müssen spannend gewesen sein.

D.E.: Sie waren es tatsächlich. Trotz der kurzen Aufenthalte – zusätzlich bedingt durch die fast tägliche Zeitverschiebung – nutzten wir die freie Zeit für kurze Sightseeing-Touren. Auch die Kontakte an den Flughäfen mit dem Handling und den Behörden waren sehr interessant und die Transfers ins Hotel teilweise recht abenteuerlich.

F.Z.: Wie war der Empfang jeweils am Ende einer solchen Mission am Zielort?

D.E.: In Kathmandu beispielsweise wurden wir bei der Ankunft von über 100 Leuten mit Begrüssungsschals erwartet. Die Leute waren unglaublich herzlich, und das Gefühl, nach gut 40 Flugstunden einen Porter an den neuen Besitzer zu übergeben, war natürlich sehr schön. Als Dankeschön wurden wir vom Chef der



Yeti Airlines eingeladen, als VIP im Twin-Otter nach Lukla mitzufiegen. Lukla ist die Ausgangsbasis für Himalaya-Expeditionen und liegt auf 2700 Metern über Meer. Die 700 Meter lange Piste und eine zwölfprozentige Steigung: das war ein eindrückliches Erlebnis.

F.Z.: Gab es auch Kontakt zu Airlines während der Flüge?

D.E.: Ein HB-Callsign, beispielsweise über Pakistan, war nicht alltäglich und fiel deshalb auf. So kamen witzige Kontakte zustande, zum Beispiel mit einem alten Kollegen, der bei Emirates fliegt. Oder mit den Kollegen der LX180, die uns mit den neusten Wetterinformationen versorgten. In Jeddah trafen wir uns mit der SWISS-Crew zum Nachtessen und in Delhi mit dem SWISS-Captain Ruedi Isenschmid zum Apéro. Das waren natürlich willkommene Abwechslungen!

F.Z.: Von den drei bisher von dir ausgelieferten PC-6 ist ein Flugzeug in Papua abgestürzt.

D.E.: Das war eine sehr traurige Nachricht: Die Maschine prallte bei schlechten Wetterverhältnissen in gebirgigem Gelände auf. Elf Menschen starben. Das Flugzeug war nur gerade fünf Monate im Einsatz gewesen und wurde unter anderem auch für Medikamententransporte genutzt. Ich habe bei der Übergabe des Flugzeugs das Management der Airline kennengelernt und war natürlich sehr betroffen. ●



Daniel Eicher hat Jahrgang 1959. Er war von 1980 bis 1991 Eishockey-Profi bei Rapperswil und Ambri. Er wurde im Militär zum Fallschirm-Grenadier ausgebildet. Anschliessend fand der Einstieg in die Fliegerei über die Fallschirmschule Para-Centro Locarno statt. Er trat 1991 in die Crossair ein. Seit 1995 fliegt er als Kapitän zuerst auf der Saab 340 und der MD-83, seit 2004 auf Avro RJ. Er hat über 11500 Flugstunden und über 2000 Fallschirmabspünge absolviert. Als Freelancer arbeitet er bei Pilatus auf PC-6 und ist als Absetzpilot für die Fallschirmgruppe Sittertal tätig.

Weitere Impressionen und Bilder zu den Missionen auf www.pc6-ferry.com

Saint-Exupéry und Mittelholzer

**Cap Juby hat eine lange Tradition als Posten bei den legendären Postflügen zwischen Casablanca und Dakar. Auch Antoine de Saint-Exupéry flog den Ort für die Gesellschaft Latécoère an. Walter Mittelholzer musste in Cap Juby mit Motorenproblemen landen und auf Ersatzzylin-
der warten. Hat Saint-Exupéry sie für Mittelholzer eingeflogen?**

Text: Lorenz Stäger

Das südmarokkanische Tarfaya, ein noch heute gottverlassener Ort zwischen Wüste und Atlantik, hiess früher Cap Juby. Er gehörte einst zur spanischen Übersee-
provinz Rio de Oro. Der Name ist den Lesern von Antoine de Saint-Exupéry aus seinen Büchern «Südkurier» und «Wind, Sand und Sterne» bekannt. Der Flieger und Schriftsteller arbeitete ab 1927 für die Gesellschaft Latécoère, die unter anderem Postflüge zwischen Casablanca und Dakar durchführte, zuerst als Pilot, dann als Posten-
chef in Cap Juby. «Wir gingen nie weiter als fünfhundert Meter. Dort begann das Heidenland. So waren wir Gefangene der Mauren und auch unsere eigenen Gefangenen. Nicht anders sassen unsere nächsten Nachbarn, in Cisneros, in Port-Etienne, siebenhundert und tausend Kilometer von uns entfernt, in der Sahara gefangen (...). Zwischen uns lagerte dasselbe undurchdringliche Schweigen wie zwischen bewohnten Planeten.» Saint-Exupéry war damals 27 Jahre alt



Walter Mittelholzer um 1918.

und schrieb «in einer Bretterbude, die ihm als Wohn- und Verwaltungsgebäude diente», den «Südkurier». Als wir vor einigen Jahren Tarfaya besuchten, 4000 lange Autokilometer von der Schweiz aus, erinnerte ein kleines, einsames Modellflugzeug an den Autor des «Petit Prince».

Mittelholzer auf Tschadseeflug

Am 7. Januar 1931 landete der Schweizer Flugpionier und Buchautor Walter Mittelholzer in Cap Juby. Mittelholzer – man hatte ihn auch schon mal den schweizerischen Saint-Exupéry genannt – befand sich mit seiner dreimotorigen Fokker CH-192 auf dem Rückflug in die Schweiz. Er war vom amerikanischen Financier Kingsley Macomber für einen Flug zum Tschadsee engagiert worden. Der Hinflug hatte über die Sahara geführt, der

Heimflug nach Westen bis nach Dakar, dann der Küste entlang nach Norden. Total 16900 Kilometer in 109 Flugstunden. Mittelholzer hat darüber – wie über alle seine grossen Flüge – ein Buch geschrieben: «Tschadsee-
flug», illustriert mit 140 Fotos von hohem dokumentarischen Wert und mit einem Vorwort des Stratosphärenfliegers Auguste Piccard.



Antoine de Saint-Exupéry.

Mittelholzer, der unter anderem als Erster den Gipfel des Kilimandscharo überflog, zählte zu den international bekannten Flugpionieren. Dies belegt auch sein über 50-seitiger illustrierter Beitrag im renommierten «National Geographic Magazin» (Bd. LXI, April 1932) mit dem Titel «Flights from Arctic to Equator». Darin erwähnt Mittelholzer den Tschadseeflug, den er als «exceedingly interesting journey, free of all difficulties» bezeichnet.

Ungeplanter Zwischenhalt

Vergleicht man diese Aussage mit dem Text seines Buches, entdeckt man aber doch eine kleine difficulty: Aus der «Flugtabelle» ist ersichtlich, dass sich Mittelholzer fast zwei Wochen, nämlich bis am 20. Januar, in Cap Juby aufgehalten hatte, obwohl dort gar keine Zwischenlandung vorgesehen war: Der mittlere Motor arbeitete unruhig, begann sogar zu rauchen. Sand hatte Zylinderwände und Kolben angefrassen. Telegrafisch wurden in Zürich 20 Ersatzzyylinder bestellt. Ein Spezialflugzeug der französischen Aéropostale, der ehemaligen Latécoère, flog diese ein. War es am Ende gar Antoine de Saint-Exupéry, der diesen Spezialflug durchgeführt hat? Der später weltberühmt gewordene Schriftsteller für seinen Schweizer Kollegen, der damals dank seiner spektakulären Flüge international vermutlich der bekanntere der beiden war?

Um Monate verpasst

Wir sind der reizvollen Frage nachgegangen. Saint-Exupéry war von 1927 bis 1928 während 18 Monaten Posten-
chef in Cap Juby. Ende 1929 wurde er nach

Buenos Aires als Direktor der Aeroposta Argentina versetzt. Bereits ein gutes Jahr später, im Januar 1931, kehrte er nach Frankreich zurück, heiratete und nahm wegen finanzieller Sorgen im Mai seine Arbeit als Kurierpilot auf der Linie Casablanca – Port-Etienne wieder auf. Leider erst im Mai, sodass ihn Mittelholzer in Cap Juby, wenn auch nur um wenige Monate, verpasst hat.

Es sei denn, Saint-Exupéry sei bereits in den ersten Januartagen nach Europa zurückgekehrt und habe aushilfsweise den Sonderflug übernommen. Auch in Argentinien war er bei Bedarf eingesprungen. Aber in seiner Biographie findet sich kein entsprechender Hinweis, und wenn man den nicht unumstrittenen Memoiren seiner Gattin Consuelo de Saint-Exupéry – Kritiker behaupten, Denis de Rougemont, der Neuenburger Essayist und spätere Liebhaber Consuelos, habe sie geschrieben – glauben darf, war ihr



Tonio nach seiner Ankunft in Spanien dermassen in sie verliebt, dass er sie kaum eine Stunde aus den Augen liess.

Elly Beinhorn in Cap Juby

Hingegen begegnete Mittelholzer in Cap Juby einer der später zur Fliegerlegende gewordenen Pilotinnen: Die noch nicht 24-jährige Elly Beinhorn war mit ihrem einmotorigen Kleinflugzeug unterwegs nach Westafrika: «Sie hat auf ihrem Fluge mit einem nur 40 PS starken Klemm-Sportflugzeug recht Beachtliches geleistet und, ohne vollauf der Gefahr bewusst zu sein, ihr Steuer

über schlimmen Gegenden gut gemeistert», meint Mittelholzer grosszügig. Bleibt noch anzufügen, dass Elly Beinhorn nach Rekordflügen, unter anderem 1932 rund um die Welt, 1979 freiwillig ihren Pilotenschein abgegeben hat und 2007 im Alter von 100 Jahren verstorben ist. ●

Wettbewerb in der Flugsicherung – Fluch oder Segen?

Besonders seitens der Fluggesellschaften steht die Flugsicherung immer wieder in der Kritik, zu teuer und zu ineffizient zu sein. Ein zunehmender Wettbewerb unter den Flugsicherungsanbietern in Europa soll helfen, Kosten zu senken und das Flugverkehrs-Management fit für die Zukunft zu machen. Der nachfolgende Artikel befasst sich mit der Frage, ob Wettbewerb in der Flugsicherung zweckmässig ist.

*Text: Siegfried Ladenbauer,
Präsident Aerocontrol Switzerland*

Spätestens seit dem Bestreben, im Rahmen des «Single European Sky» (SES) eine vereinheitlichte europäische Flugsicherung zu schaffen, hat der Wettbewerbsgedanke auch im Bereich des Flugverkehrs-Managements Einzug gehalten. Dazu beigetragen hat zum einen die Praxis zahlreicher Staaten, ihre Flugsicherungen in die finanzielle Selbständigkeit zu entlassen oder gar zu privatisieren.

Andererseits ist das Flugsicherungs-Monopol den Fluggesellschaften – die sich im Zuge der Deregulierung einem harten Wettbewerb ausgesetzt sehen – ein Dorn im Auge: Während Airlines in Zeiten konjunkturellen Abschwungs zu rigoroser Kostenkontrolle gezwungen sind, besteht für die Flugsicherungs-Organisationen das sogenannte «Cost Recovery»-Prinzip, das es ihnen grundsätzlich erlaubt, durch Anhebung der Flugsicherungsgebühren Ertragsausfälle wegen abnehmenden Luftverkehrsaufkommens zu kompensieren.

Von der national organisierten Flugsicherung zu SES und FABEC

Dieser Umstand trägt den Flugsicherungs-Unternehmen wiederholt den Vorwurf ein, weder kosteneffizient zu arbeiten noch ihre Dienstleistungen zu optimieren. Hinzu kommt noch, dass die Flugsicherung aus Souveränitätsgründen im nationalen Rahmen organisiert ist: Jeder Staat unterhält seine eigene Flugsicherungs-Organisation. Der so entstandene «Flickenteppich» staatlicher Flugsicherungen mit ihren unterschiedlichen technischen Ausrüstungen, operationellen Verfahren, Luftraumstrukturen und Routenführungen erschwert es, ein gesamteuropäisches, den Verkehrsströmen und Bedürfnissen der Luftraumnutzer angepasstes Flugverkehrs-Management zu betreiben.

Vor allem auch auf Druck der in Europa domizilierten Airlines hat sich die Europäische Union dieser Problematik angenommen. Vordringliches Ziel des 2004 von der Europäischen Kommission lancierten «Single European Sky»-Projekts ist es, schrittweise eine grösstmögliche Harmonisierung und Interoperabilität von

Systemen und Verfahren innerhalb der europäischen Flugsicherungs-Architektur herbeizuführen, die Flugsicherungstechnologie umfassend zu modernisieren sowie eine grenzübergreifende Luftraumüberwachung im Rahmen sogenannter «Functional Airspace Blocks» (FAB) zu realisieren. Damit sollen Kapazitäten erhöht und neben Kosten auch die Umweltbelastung gesenkt werden.

Weil aber die EU nicht über die Kompetenz verfügt, solche FABs eigenständig festzulegen, wurden die Mitgliedstaaten damit beauftragt, diese in gegenseitiger Zusammenarbeit – sozusagen «bottom-up» – zu errichten. Mittlerweile haben sich die europäischen Staaten zu neun verschiedenen FAB-Projekten zusammengeschlossen (siehe Grafik Seite 37), die sich in unterschiedlichen Entwicklungsstadien befinden. Auch die Schweiz ist beteiligt: Sie wirkt gemeinsam mit Deutschland, Frankreich und den Benelux-Staaten am «Functional Airspace Block Europe Central» (FABEC) mit. Dabei wird stets betont, dass das schweizerische Flugsicherungsunternehmen skyguide über eine starke Wettbewerbsstellung verfügen muss, um sich im Rahmen dieses Integrationsprojekts möglichst gut positionieren zu können. Während Wettbewerbsfähigkeit günstige Voraussetzungen schaffen kann, um als Kooperationspartner attraktiv zu sein, stellt sich allerdings die Frage, inwiefern ein Wettbewerb auf dem Gebiet der Flugsicherung überhaupt sinnvoll ist.

Unerwünschte Konsequenzen des Wettbewerbs

Grundsätzlich handelt es sich bei der Haupttätigkeit der Flugsicherung um ein natürliches Monopol: In einem bestimmten Abschnitt des Luftraums kann aus praktischen Gründen nur ein Anbieter Flugverkehrs-Leitdienste erbringen. Zwar besteht die Möglichkeit, in besagtem Luftraum eine andere, «bessere» Organisation mit dieser Aufgabe zu betrauen. Der Wettbewerbsspielraum ist jedoch begrenzt: Art, Umfang und zeitliche Verfügbarkeit einer Flugsicherungs-



Siegfried Ladenbauer ist 36 Jahre alt und arbeitet als Flugverkehrsleiter und Instruktor im Kontrollturm und in der Anflugleitstelle Zürich. Er ist Präsident von Aerocontrol Switzerland, dem grössten der vier schweizerischen Fluglotsenverbände.

Im Rahmen einer politikwissenschaftlichen Dissertation befasst er sich mit den Integrationsbestrebungen auf dem Gebiet der europäischen Flugsicherung.

Dienstleistung in einem bestimmten Luftraum oder auf einem Flugplatz sind in der Regel durch die staatliche Luftfahrtbehörde vorgeschrieben; die Flugsicherungs-Infrastruktur muss im selben Ausmass weiterbetrieben werden; auch die Methode der Gebührenberechnung ist nicht frei wählbar.

Spielraum könnte allenfalls bei der Qualität der angebotenen Dienstleistungen (vor allem in Bezug auf die



Flugsicherungskapazität), beim Personalaufwand oder im Zusammenhang mit Investitionstätigkeiten gesehen werden. Hierbei gilt es aber zu bedenken, dass eine Wettbewerbssituation zwischen Flugsicherungs-Anbietern unerwünschte Anreize zulasten der Sicherheit produzieren könnte.

Kapazität versus Sicherheit

Kernaufgabe der Flugsicherung ist es, einen sicheren und effizienten Verkehrsfluss zu gewährleisten. Diese beiden Zielsetzungen stehen in einem gewissen Widerspruch zueinander, weil das Risiko einer gefährlichen Überlastung des Flugsicherungssystems mit zunehmendem Verkehrsaufkommen steigt. Die Anzahl Flüge, die innerhalb eines gegebenen Zeitraums in einem Kontrollsektor der Flugsicherung oder auf einem Flughafen abgewickelt werden kann, ist nicht unbegrenzt. Die Flugsicherung hat deshalb laufend Sicherheit und angebotene Kapazität gegeneinander abzuwägen, wobei natürlich die Sicherheit höchste Priorität geniessen muss. Dieser Balanceakt gestaltet sich oftmals als schwierig, da «Sicherheit» keine eindeutig messbare Grösse darstellt, das Kapazitätsangebot dagegen direkte und konkrete Auswirkungen auf die Pünktlichkeit und damit auf die Kosten der Fluggesellschaften hat.

Echte Kapazitätssteigerungen ohne potenzielle Sicherheitseinbussen sind vor allem durch die Vereinfachung von Flugsicherungsverfahren und Luftraumstrukturen, die Bereitstellung zusätzlicher Flugverkehrsleiter oder mit neuen Flugsicherungs-Technologien zu erreichen. Diese Massnahmen sind jedoch mit hohen Investitionen und mitunter grossem Zeitaufwand bei der Einfüh-

rung verbunden. Weil aber Investitionen in die Kapazität nicht zwingend eine grössere Nachfrage durch die Luftraumnutzer nach sich ziehen, ist ein entsprechender Anreiz nur begrenzt vorhanden.

Der Antrieb wettbewerbsorientierter Flugsicherungs-Anbieter, ihre Dienstleistungen möglichst kostengünstig zu erbringen, könnte deshalb dazu führen, dass eine Kapazitätserhöhung ohne weitgehende Investitionen in Personal, technische Systeme und Verfahren angestrebt wird. Dies kann jedoch – über lange Zeit unbemerkt – negative Auswirkungen auf das Sicherheitsniveau haben. Strengere Regulierung und Aufsicht durch die Luftfahrtbehörden können hier korrigierend wirken; doch Aufsichtstätigkeit in einem derart komplexen Umfeld kann niemals vollständig sein. Ausserdem stünde wegen der beschriebenen Unschärfe des Sicherheitsbegriffs die Höhe des Sicherheitsniveaus ständig zur Debatte.

Zu teures Personal?

Auch eine auf Wettbewerb und Kostenminimierung ausgerichtete Personalpolitik kann unerwünschte Effekte hervorrufen. Die Tatsache, dass das Personal rund 60 Prozent des finanziellen Gesamtaufwands einer Flugsicherungs-Organisation ausmacht, lässt in diesem Bereich ein hohes Kostensenkungspotenzial vermuten. Gehaltsanpassungen und Mehrarbeit drohen. Dass sich ein Fluglotsenverband solchen Massnahmen zu widersetzen sucht, überrascht nicht. Dabei geht es aber nicht nur darum, den eigenen Status zu schützen. Vor allem das operative Personal der Flugsicherung, insbesondere die Flugverkehrsleiter, sieht sich ständig mit steigenden Anforderungen konfrontiert.

Sowohl Verkehrsaufkommen als auch Komplexität sind in den letzten zehn Jahren insgesamt gewachsen – trotz dazwischenliegenden Rezessionen –, und das bei beinahe unverändertem Personalbestand. Diese Belastungszunahme muss durch angemessene Arbeits- und Ruhezeitregelungen kompensiert werden, um Ermüdungszuständen vorzubeugen und durch Stress bedingte Ausfälle langfristig zu vermeiden. Es gilt zudem, mittels angemessener Entlohnung die Berufattraktivität unvermindert zu gewährleisten, damit qualitativ hochstehendes Personal für diese anspruchsvolle Tätigkeit gewonnen werden kann.

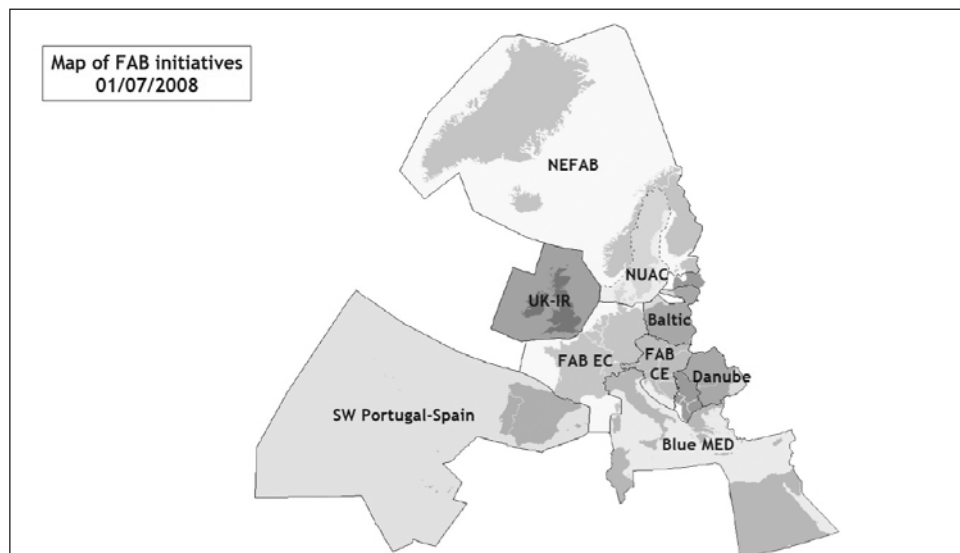
Ein gewisser Wettbewerb unter Flugsicherungs-Anbietern zugunsten einer höheren Kooperationsbereitschaft ist höchstens dort sinnvoll, wo kein unmittelbarer sicherheitsrelevanter Zusammenhang besteht, so zum Beispiel im Bereich der Technologieentwicklung, in der Grundausbildung von Fluglotsen oder beim Luftfahrt-Informationsdienst. Jedes wettbewerbsbasierte Kooperationsmodell läuft jedoch immer Gefahr, an den individuellen Interessen der Kooperationsteilnehmer zu scheitern.

«MOSAIC» und «Performance Objectives» als Alternativen zum Wettbewerb

Aus Sicht der schweizerischen Flugverkehrsleiter-Verbände hat die Flugsicherung einen öffentlichen Grundversorgungsauftrag zu erfüllen, bei dem es darum geht, Flugsicherungs-Dienstleistungen permanent auf hohem Qualitätsniveau bereitzustellen – ungeachtet konjunktureller Verkehrsschwankungen. Dieser Anspruch hat einen Preis und lässt kein kurzfristiges Kostendenken zu. Das eingangs erwähnte «Cost Recovery»-Prinzip kommt deshalb nicht von ungefähr. Das Gesamtsystem kann sicherlich durch eine möglichst weit gehende Harmonisierung des europäischen Flugverkehrs-Managements im Sinne des SES stark optimiert werden. Diese Harmonisierung soll aber nicht auf gegenseitigem Wettbewerb beruhen, sondern auf einer echten Partnerschaft, die einem höheren Ziel verpflichtet ist: einer gemäss funktionalen Gesichtspunkten konzipierten, nach maximaler Sicherheit und Effizienz strebenden europäischen Flugsicherung.

Dies ist nach Auffassung der Fluglotsenverbände nur im Rahmen eines internationalen, öffentlich-rechtlich organisierten Konstrukts möglich. Die «MOSAIC»-Initiative, ein Projekt europäischer Lotsengewerkschaften mit Beteiligung der schweizerischen Verbände, propagiert ein solches Konzept, das sich als praktikable und sinnvolle Alternative zu den Privatisierungstendenzen in der Flugsicherungslandschaft Europas versteht (siehe www.project-mosaic.eu). Die durch das staatliche Monopol bedingten, potenziellen Anreizschwächen können dabei über die Vereinbarung für die Flugsicherung verbindlicher Leistungsziele aufgefangen werden. Diese Leistungsziele müssen Sicherheit, Kapazität, Kosteneffizienz, Umweltschutz und weitere relevante Leistungsbereiche in angemessener Weise berücksichtigen.

In jedem Fall ist zu erwarten, dass hoheitliche Aspekte und andere individuelle nationale Interessen einen wesentlichen Einfluss auf die künftige Ausgestaltung des europäischen Flugverkehrs-Managements haben. Inwieweit die Staaten bereit sein werden, umfassende grenzübergreifende Restrukturierungen des Luftraums zuzulassen, wird sich in den kommenden Jahren zeigen. ●



Aktuelle Projekte zur Einrichtung funktionaler Luftraumblöcke (FABs).

On The Air ...

Text: Zbigniew Bankowski

LOCAL NEWS ...

Die **Pilatus Flugzeugwerke AG** haben mit der Übergabe des 900. PC-12 einen weiteren Meilenstein erreicht. Die feierliche Übergabe an den neuen Besitzer, den mehrfachen Kunden Ron Roma (USA), fand am Hauptsitz der Gesellschaft in Broomfield, Colorado statt. Roma, der bereits vier PC-12 besitzt, konnte nicht nur das Meilenstein-Flugzeug entgegennehmen, sondern hat seine Flottenzahl mit dem neuen PC-12NG auch auf fünf PC-12 erhöht. Der PC-12NG weist signifikante Neuerungen gegenüber seinem Vorgänger auf: ein voll integriertes Honeywell-Primus-Avioniksystem, ein komplett neues Cockpit, das von der Firma BMW Group Designworks USA entworfen wurde, und ein leistungsfähigeres PT6A-67-P-Triebwerk von Pratt and Whitney Canada.



Der neue PC-12NG Next Generation.

Bisherige Pläne des Eidgenössischen Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) gingen davon aus, dass der gesamte noch verbleibende militärische Flugbetrieb mit Helikoptern und leichten Flächenflugzeugen am **Flugplatz Dübendorf** im Jahr 2014 eingestellt wird. Nun zeichnet sich aber ab, dass die Schweizer Armee den Flugplatz möglicherweise gerne länger in seiner jetzigen Form nutzen möchte und auch entsprechende Szenarien prüft. Die Stadt Dübendorf und die umliegenden Gemeinden haben derweil Planstudien für eine zukünftige, nichtaviatische Nutzung des Flugplatzareals in Auftrag gegeben, deren erste Resultate kürzlich vorgestellt wurden. Die Gemeinden betonen, nur an einer «hochkarätigen» Nutzung, etwa im Stile eines Forschungs- und Innovationsparks, interessiert zu sein, das Areal aber keinesfalls bloss mit weiteren Wohnsiedlungen zupflastern zu wollen. Im Lichte der nun wieder aufflammenden Diskussion um eine Beibehaltung des Flugbetriebs haben die Anliegergemeinden die Planung für einige Monate sistiert und zusammen mit dem Regierungsrat des Kantons Zürich sowohl den Bund als auch den Flughafen Zürich bis zum Herbst 2009 um eine Klärung der Frage nach der Zukunft des Flugplatzes Dübendorf gebeten.

WORLD NEWS ...

First deliveries of the **Boeing 747-8I** have slipped another three to six months to the fourth quarter of 2011, says the airframer. Deliveries of this variant, for which Lufthansa is the only customer, had originally been due to start in late 2010. The new slip means that B-747-8I now trails the freighter version B-747-8F by more than a year, with first delivery of the latter due to begin to launch customer

Cargolux in the third quarter of 2010. The B-747-8I order-book stands at 28 aircraft, including 20 for Lufthansa and eight more for VIP customers. Freightler orders stand at 78 aircraft. Meanwhile, Boeing says that deliveries of 60 airliners due in 2010 and 2011 have been deferred, and that the delay of at least another 60 is being discussed with airlines.

Une passagère russe de 45 ans voyageait à bord d'un Boeing 767 **d'Aeroflot** entre Moscou et Los Angeles et se plaignait de douleurs à la poitrine. Les douleurs ont empiré pendant le vol et la passagère s'est évanouie pendant la descente. Les médecins de l'hôpital où elle a été transportée ont vite trouvé la cause de ce malaise : un (gros) implant mammaire en silicone avait éclaté dans sa poitrine, ayant sans doute déjà été abîmé avant de le début du vol.

Airbus has radically modified the interface pilots use to react to resolution advisories from the aircraft's on-board traffic alert and collision avoidance system (TCAS). Reaction to a resolution advisory at present can only be flown manually, so even if the autopilot is connected when the advisory is generated, it has to be disconnected and the pilots have to transfer their attention to the resolution advisory indicator, which is relatively unfamiliar, to carry out a very delicate operation. The result of this is often that the pilots over-react. Airbus's solution is to integrate the TCAS resolution advisory with the flight director and the autopilot, so if the autopilot is engaged, it will fly the advisory, and if it is not the pilots follow the flight director, with which they are familiar, to make a correct manoeuvre.



The DC-10 Tanker in action.

A **McDonnell Douglas DC-10** firefighting-configured aircraft is available for lease to European governments. The US-registered aircraft, the second of only two DC-10s available in this configuration, is owned and operated by Victorville, California-based 10 Tanker Air Carrier. The DC-10 water bombers took four years to develop and can fly as low as 200 feet (60 meters) above ground level, hold 45'500 litres of fire retardant or water, up to 10 times more than other mainstream firefighting aircraft, than can be released in a continuous 800 meter line as wide as a football pitch.

The **International Air Transport Association (IATA)** says all its members have passed a required safety audit, but the group's membership list is missing 21 airlines that did not meet audit deadlines and had to leave. Aeropostal de Venezuela was the final carrier to have its IATA membership terminated for not passing the IATA Operatio-

nal Safety Audit (IOSA). The eight airlines resigning last year were Air Botswana, Air Malawi, Air Tanzania, TAAG Angola, Rwandair Express, Tassili Airlines (Algeria), Varig Log (Brazil) and Zambian Airways. Three others, namely Ariana Afghan Airlines, Solomon Airlines and Palestinian Airlines, gave up already before.

Als zweiter Kunde nach Lufthansa/SWISS bestellte die in Irland ansässige **Lease Corporation International Aviation (LCI)** 20 Exemplare der neuen Bombardier C-series. Drei CS100 (die frühere C-110 für 110 Passagiere) sollen ab Mitte 2014, 17 CS300 (die frühere für 130 Passagiere) ab Anfang 2015 geliefert werden. Auf weitere 20 C-series nahm LCI Optionen. Die SWISS will ihre 20 BAE Avro RJ100 ab 2014 ersetzen und sollte noch weitere 10 C-series ab 2016 bekommen.

Airbus is in talks with an airlines to provide at least one high-capacity **Airbus A380** to transport people to the annual Muslim pilgrimage to Mecca in Saudi Arabia. Airbus won't identify the buyer, but says the configuration would be modeled on the 840-seat version that Air Austral plans to buy for use for the La Reunion-Paris route. Airbus hopes to close that deal for two A380s by year-end.

CRASH NEWS ...

A flight crew's faulty data entry resulted in an **Emirates Airbus 340-500** overrunning on takeoff by almost 300 meters (1000 feet) at Melbourne. A wrong weight figure, 100 metric tons less than the true weight of 362.9 tons, resulted in the engines generating less thrust than needed for the 3'660 meters runway. Sixty-five seconds after brake release and 964 meters before runway end of the runway, the aircraft was traveling too slowly (at 147kts calculated speed) to respond to the first officer's attempt to rotate it. A further attempt resulted in a tail strike, the first of three. As the aircraft passed the end of the runway, still dragging its tail, the captain commanded and the Rolls-Royce Trent 500s delivered full takeoff thrust. The A340 did not climb until it was 292 meters past the end of the runway, demolishing ground equipment along the way. None of the 275 people on board was hurt.



Contact marks on overrun area and runway.

An **Arrow Air** McDonnell Douglas DC-10-30F was climbing out of Manaus when the tail-mounted engine emitted a loud bang, described as an explosion by witnesses below. The crew shut down the engine immediately but strangely decided to continue with flight JW431 to Bogota on the remaining two engines. In the meantime emergency services were rushing to Terra Nova, a neighbourhood of Manaus, where parts of the engine had fallen from the plane and damaged 12 houses and a number of cars. The largest part weighed around 250 kg. Manaus Authorities

reported that the control tower was notified of the debris on the ground and radioed the crew of the DC-10 Freighter. The operation of the airplane was not impaired, so the crew decided to continue across the border to Colombia and to divert to Medellin, where a safe landing was performed. Arrow Air confirmed later that the airplane had dropped parts of an engine and said it would provide compensation for all damages incurred. Meanwhile CENIPA, Brazil's Centre for Research and Prevention of Accidents, has opened an investigation, describing the incident as serious. The Brazilian authorities are likely to want to know why the crew elected to continue the flight on two engines instead of returning to Manaus, where they probably would have been arrested and held.

SHORT NEWS ...

Emirates hat ihre Bestellung über zehn B-747-8F und acht B-777F an die Leasinggesellschaft DAE (Dubai Aerospace Enterprise) transferiert und will nur noch jeweils die Hälfte der Flugzeuge selbst einsetzen, spricht von DAE mieten.

Im April wurden weitere 25 Boeing 787-8 storniert. Dabei handelte es sich um zwei sogenannte UFO-Bestellungen eines ungenannten Kunden aus 2006 (zwei Maschinen) und 2008 (23 Maschinen). Jetzt wurde bekannt, dass es sich dabei um die angeschlagene **Royal Bank of Scotland** handelte. Ausserdem wurde eine B-747-8 BBJ storniert.

Hainan Airlines halbierte ihre Bestellung über 50 Embraer ERJ-145 auf 25 Stück. Die Lizenzfertigung der ERJ-145 im chinesischen Harbin entwickelt sich nicht so üppig wie gedacht.

Air Berlin und TUIFly gaben eine Kooperation ab Oktober 2009 bekannt. Dabei übernimmt die **Air Berlin** die **TUIFly**-Citystrecken inklusive 17 B-737, die allerdings weiterhin von TUI-Besatzungen operiert werden. Mit den 21 restlichen B-737 konzentriert sich die TUI auf das Chartergeschäft.

Qantas stornierte 15 Boeing 787-9, da man inzwischen gemerkt hat, dass die ursprünglich bestellten 65 Dreamliner (plus Optionen für weitere 50) doch etwas übertrieben waren für den australischen Markt. Konkret erwartet die Qantas-Gruppe jetzt zunächst 15 B-787-9 für Jetstar International ab Mitte 2013 als Ersatz für die A330 der Gesellschaft. Die Lieferungen der B-787-8, die eigentlich ab 2010 für Jetstar vorgesehen waren, wurden verzögert. Sie sollen jetzt ab Ende 2014 kommen und bei Qantas die B-767 ablösen.

All Nippon bestellte noch fünf B-787-8. Zeitgleich wurden zwei B-787-3 in B-787-8 umgewandelt (total 28 B-787-8). Bei den neuen 787 handelt sich um einige der ersten Serienmaschinen, deren Positionen ANA von anderen Airlines übernommen hat, welche die übergewichtigen Flieger nicht haben wollen. Die Zweifel, ob die für Mittelstrecken ausgelegte **Boeing B-787-3** jemals gebaut wird, haben neue Nahrung erhalten. Japan Airlines wandelte sämtliche 13 bestellten -3 in -8 um und hat jetzt in Summe 35 B-787-8 bestellt. Ausser JAL und ANA gab/gibt es keine weiteren Kunden für die B-787-3. ●



Die zweite B-787 hat schon die ANA-Bemalung.

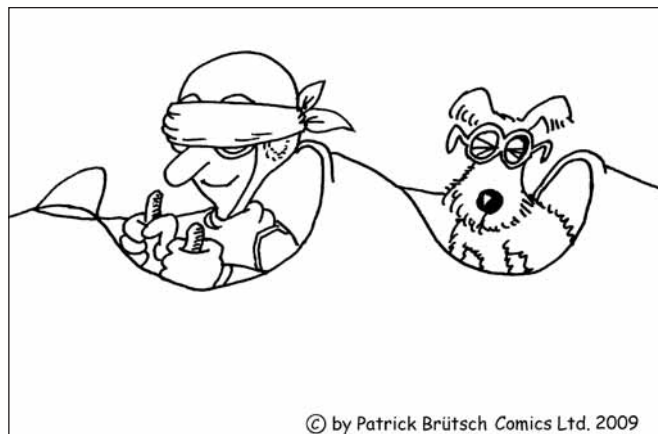
Zeitreise

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

Text: Christoph Jordan

... vor 80 Jahren

Long Island, New York, 24. September 1929: Leutnant Jimmy Doolittle hatte die Möglichkeit des Blindflugs unter Beweis gestellt, als er vom Mitchell Field in Long Island, New York, startete. Er flog einen 15 Meilen langen Kurs ab und landete anschliessend sicher - ohne Sicht aus dem Cockpit. Der Schlüssel zu seinem Erfolg waren ein künstlicher Horizont, ein sehr genauer barometrischer Höhenmesser und ein Kreiselkompass. Ebenfalls halfen ihm speziell entwickelte, radiomagnetische Anflughilfen. Für alle Fälle sass bei diesem Flug Leutnant Benjamin Kelsey als Sicherheitspilot im vorderen Cockpit der Consolidated NY-2, um notfalls die Steuerung im Sichtflug zu übernehmen. Die ersten Schritte zur Allwettertauglichkeit des Flugzeugs waren damit eingeleitet worden.



Der erste Blindflug mit Passagier!

... vor 60 Jahren

Hertfordshire, England, 27. Juli 1949: Schon im Kriegsjahr 1943 machten sich in Grossbritannien Luftfahrtexperten Gedanken über die Zivilluftfahrt nach dem Krieg. Ein Komitee schlug den Bau eines zivilen Transportflugzeugs mit Strahlantrieb vor, entweder als Langstrecken-Postmaschine mit zwei Sitzen für VIPs oder als Kurzstreckenflugzeug für 14 Passagiere. Nach der Auftragserteilung an De Havilland im Februar 1945 wurden diese Varianten geprüft. Der endgültige Entwurf zeigte dann eine vierstrahlige Maschine mit 36 Sitzplätzen für Kurzstrecken.

Die D.H. 106 Comet, wie das Flugzeug genannt wurde, war ein revolutionärer Entwurf. Die Tragflächen wiesen eine positive Pfeilung von 20 Grad auf und waren fast vollständig als Treibstofftank genutzt. Die vier Turbojet-Triebwerke vom Typ Rolls-Royce Ghost 50 und vier Raketenmotoren (De Havilland Sprite) zur Starthilfe waren nebeneinander im Flügelansatz untergebracht. Die Druckkabine der Comet war doppelt so hoch belastet wie bei bisherigen Verkehrsmaschinen. Klebetechniken für «Metall auf Metall» wurden zum ersten Mal

bei stark beanspruchten Teilen angewandt. Trotz einer bisher unerreichten Reisegeschwindigkeit von 788 Stundenkilometern war die Überziehggeschwindigkeit der Comet geringer als bei gleich alten Verkehrsflugzeugen mit Kolbenmotoren. Am 27. Juli 1949 fand der Erstflug statt. Die ersten Serienmaschinen kamen Anfang 1951 zur Auslieferung. Am 9.5.1951 führte die British Overseas Airways Corporation (BOAC, heute British Airways) den ersten Linienflug von London nach Johannesburg mit etlichen Zwischenlandungen durch.



D.H. 106 Comet.

... vor 50 Jahren

Melun-Villaroche, Frankreich, 25. Juli 1959: Mitte der 1950er Jahre forschten die französischen Unternehmen Nord Aviation und SNECMA an einem Konzept für einen Senkrechtstarter. Bereits Jahre zuvor hatte SNECMA die Rechte an der Ringflügelbauweise vom Bureau Technique Zborowski (BTZ) erworben. Es wurden verschiedene Modelle und ein erstes bemanntes Muster (C.400 Atar Volant) erforscht, bis im April 1958 die C.450 Coléoptère (Celeopter/Ringflügler) fertiggestellt wurde. Es handelte sich um einen Heckstarter mit Ringflügel. Wie bei der US-amerikanischen Ryan X-13 nutzte man ein Strahltriebwerk, jedoch kam die Coléoptère ohne Startrampe aus. Stattdessen waren an der hinteren Kante des Ringflügels starre Rollen angebracht, auf denen das Flugzeug senkrecht ruhte. Rumpf und Tragfläche waren von Nord Aviation, das Triebwerk und einige Kontrollelemente konstruierte SNECMA. Der erste Schwebeflug fand am 17. April 1959 statt, jedoch war das Flugzeug noch mit einem Drahtseil an einem Mast befestigt, um bei einem Kontrollverlust nicht verloren zu gehen. Der erste freie Schwebeflug gelang bereits am 3. Mai desselben Jahres und dauerte 3 Minuten und 38 Sekunden.

Während des neunten Testflugs am 25. Juli 1959 geriet die Maschine bei Transitionsversuchen ausser Kontrolle. Der Pilot Auguste Morel musste in einer Höhe von weniger als 50 Metern mit dem Schleudersitz aussteigen und wurde schwer verletzt. Die Maschine wurde völlig zerstört. Nach diesem Rückschlag wurde das Programm vollständig eingestellt.



Coléoptère C.450.

... vor 40 Jahren

Edwards, Kalifornien, 16. August 1969: Die Grumman F8F Bearcat war ein von Grumman gebauter, kolbenmotorgetriebener, trägergestützter Jagdeinsitzer in Ganzmetallbauweise. Die Produktion dieser Serie begann erst gegen Ende des Zweiten Weltkrieges, weshalb es zu keinem Kriegseinsatz mehr kam.

Die Produktion endete im Mai 1949. Zu dieser Zeit flogen zwölf Navy-Staffeln die F8F-2. Zum Ende des Jahres 1952 wurde die F8F bei der US Navy ausser Dienst gestellt. Insgesamt wurden zirka 1265 Maschinen aller Varianten gebaut. Nach dem Zweiten Weltkrieg



F8F-2 Bearcat.

erfreute sich die Bearcat als Rennflugzeug grosser Beliebtheit. Der bekannteste Vertreter ist die seit Jahren erfolgreich eingesetzte Modifikation einer F8F-2 namens «Rare Bear». Damit erreichte Darryl F. Greenamyer am 16. August 1969 den bis heute gültigen Geschwindigkeitsrekord für kolbengetriebene Flugzeuge von 850,24 Kilometern pro Stunde.

... vor 20 Jahren

Palmdale, Kalifornien, 17. Juli 1989: Als die US Air Force Ende der 70er Jahre mit ihrem ATB-Programm (Advanced Technology Bomber) einen strategischen Bomber als Ergänzung zu ihren Schwenkflüglern Rockwell B-1B und als Ersatz für die immer noch aktiven Boeing B-52 ausschrieb, stand die Fähigkeit zur Durchdringung aller vorhersehbaren gegnerischen Verteidigungssysteme im Vordergrund. Northrop beteiligte sich mit einem technologisch völlig neuartigen Konzept, das aufgrund der Nurflügel-Konstruktion zwar an die alte YB-49 aus den 40er Jahren erinnerte, aber in praktisch jeder Hinsicht neue Lösungen aufwies. Sie gingen 1981 als Gewinner aus dem Wettbewerb hervor. Unter Mitwirkung der Firmen Boeing Advanced Systems und LTV Aircraft Products Group entstand ein erster Entwurf, der 1983 jedoch im inneren Flügelbereich abgeändert werden musste. Der erste Prototyp wurde am 22. November 1988 im Werk Palmdale vorgestellt, und am 17. Juli 1989 fand hier auch der Erstflug von rund zwei Stunden Dauer statt.

Fast unsichtbar, dafür unbezahlbar! Diese Kritik musste sich die Northrop B-2 zu einem Stückpreis von rund 500 Millionen Dollar gefallen lassen. Ursprünglich hatte die US-Luftwaffe mit 132 Flugzeugen gerechnet, später wurde auf 75 Einheiten gekürzt. Bis heute wurden nur 21 Maschinen dieses Typs gebaut. 20 Maschinen sind bei den amerikanischen Streitkräften in Betrieb.



Northrop B-2.

... vor 10 Jahren

San Antonio, Texas, 9. August 1999: Die Dornier 328JET war die konsequente Weiterentwicklung der Dornier 328, einem der leisesten Turboprop Commuter. Der Unterschied zur Dornier 328 besteht praktisch nur im Antriebssystem, den zwei Pratt & Whitney Canada PW306B-Triebwerken. 1997 war die Entwicklung dieses Jetflugzeugs beschlossen worden.

Durch den neuen Antrieb mussten natürlich auch einige Modifikationen im Cockpit vorgenommen werden. Dornier wollte allerdings nicht sehr viel verändern, denn das Flugzeug sollte sich dort verkaufen, wo schon andere Dornier 328 im Einsatz standen.

Aufgrund einer Bestimmung der europäischen Luftfahrtbehörde – es handelte sich um einen verlangten, steilen Anflugwinkel von 7,5 Grad – musste der Hersteller die Spoiler neu konstruieren. Im Herbst 1998 liess Fairchild neue Ventile zertifizieren, mit denen sich diese Störklappen auf den Tragflächen gleichzeitig nach oben ausfahren lassen. Normalerweise unterstützten diese Spoiler in erster Linie durch asymmetrische Ausschläge die Rollbewegung des Flugzeugs. Nun aber konnten sie zur Vergrösserung des Luftwiderstandes verwendet werden. Es wurden vier Testmaschinen gebaut, die rund 1160 Flugstunden absolvierten. Am 9. August 1999 wurde die Do. 328JET von den europäischen und amerikanischen Behörden gleichzeitig zertifiziert.

Die amerikanische Version der 328JET kann 34, die europäische Version 32 Passagiere aufnehmen. Zudem bietet Fairchild den 328JET unter den Namen «Envoy 3» auch als Geschäftsreiseflugzeug an. Dieses ist für 12 bis 19 Passagiere ausgelegt. Eine für knapp 50 Passagiere ausgelegte längere Version mit dem Namen 428JET wurde geplant, aber Mitte 2000 auf Eis gelegt. ●



Air Engiadina Do. 328JET.

Wir trauern

Folgende Mitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

Maurice Chabloz 3.12.1945 – 16.6.2009
CMD B-747, pensioniert am 29.2.2000

Erich Keller 16.5.1944 – 23.6.2009
ehemaliges Mitglied, CMD F-100, pensioniert am 31.5.1994

Moritz Soland 26.3.1937 – 4.7.2009
CMD DC-10, pensioniert am 30.11.1992

Karl Bissig 26.3.1936 – 12.7.2009
ehemaliges Mitglied, SFE B-747, pensioniert am 31.7.1992

Louis Jeanmaire 20.11.1922 – 2.8.2009
Pilot DC-10, pensioniert am 30.11.1977

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Termine & Mitteilungen

Vorstandswochen

20. bis 25. September 2009 (Strategieseminar mit Spezialisten)

26. bis 30. Oktober 2009

23. bis 27. November 2009

Penionierten-Stamm

29. September 2009

27. Oktober 2009

24. November 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

Gedanken eines Fliegenden

Nordic Walking

Text: Peter Tilly



Das OM A betont im Artikel 6.1.1.1 deutlich, wie sehr es dem Arbeitgeber am Herzen liegt, dass seine Piloten Sport treiben. Ein Blick in den Spiegel bestätigte die Notwendigkeit. Vor mir stand der Herr der Ringe, und das gefiel mir ganz und gar nicht. So nahm ich das Buch der Bücher ernst und traf

mich mit Gleichgesinnten zum Nordic Walking in Dietlikon.

Am Sammelplatz standen viele Geländewagen herum, was von grosser Frauenbeteiligung zeugte. Ein Rentner wies uns freie Parkplätze zu und zeigte mürrisch den Weg zum Startgelände.

Dort wurden Gehhilfen gegen ein bescheidenes Pfand abgegeben. Mein Herz pochte, die Nervosität stieg. Die Teilnehmerinnen waren von oben bis unten gestylt und zeigten Entschlossenheit. Ich war der Einzige in der Gruppe mit Bartwuchs.

Bänder mit der Aufschrift «Välkommen» hielten die Menschenmenge von einem Frühstück ab. Natürlich drängte ich mich als Neuling nicht vor. Umgeben von Hardcore-Nordic-Walkerinnen, wäre das auch nicht empfehlenswert gewesen.

Eine Tafel neben der Startflagge orientierte über die Streckenführung. Der Veranstalter achtete peinlich darauf, dass Gross und Klein dem Parcours gewachsen waren. Abkürzungen wurden ausgeschildert und genügend Ruhebänke auf der Strecke platziert. Meine Frau buchte die Runde für ambitionierte Nordic Walker.

Schon kurz nach dem Startschuss ging es steil aufwärts. Die Gehhilfe störte bei jedem Schritt, und ich beobachtete die geübten Geherinnen dabei, wie sie mit aufrechtem Rücken dem ersten Hochplateau entgegenliefen. Der Puls stieg, die Motivation sank. Endlich oben! Ich wischte mir die Schweissperlen von der Stirn und erholte mich auf einer niedlichen Holzbank ohne Rückenlehne. Was würde ich jetzt für ein kaltes Bier geben!

Diese Hochebene war weitläufiger, als mir lieb war. Mal links, mal rechts, mal rauf, mal runter. Der ausgeschilderte Weg schlängelte sich um künstliche Hindernisse, und regelmässig staute sich das Teilnehmerfeld vor ärgerlichen Engpässen. Nicht alle konnten sich mit der Temporeduktion abfinden, und

böse Worte waren da und dort zu hören. So friedlich, wie es uns die Lifestyle-Berater einreden wollen, scheint diese neue Freizeitbeschäftigung nicht zu sein.

Nach einer scharfen Rechtskurve erreichten wir endlich die Verpflegungsstation. Wer trockene Riegel und farbige Sportlergetränke erwartete, wurde enttäuscht. Heisse Würstchen und kalte Cola wurden verteilt. Zum ersten Mal am heutigen Tag entwickelte ich Sympathien für den Hausfrauensport. Viele legten eine Pause ein, Ehepaar Tilly nicht. Frau drängte auf ein schnelles Weitergehen. Mann folgte artig.

Plötzlich ging es steil bergab. Ich bremste mit der Gehhilfe, so gut es nur ging, und konnte nur knapp einer Frontalkollision entgehen. Ich war müde – todmüde. Zu meiner Rettung war das öffentliche Klo in Sichtweite.

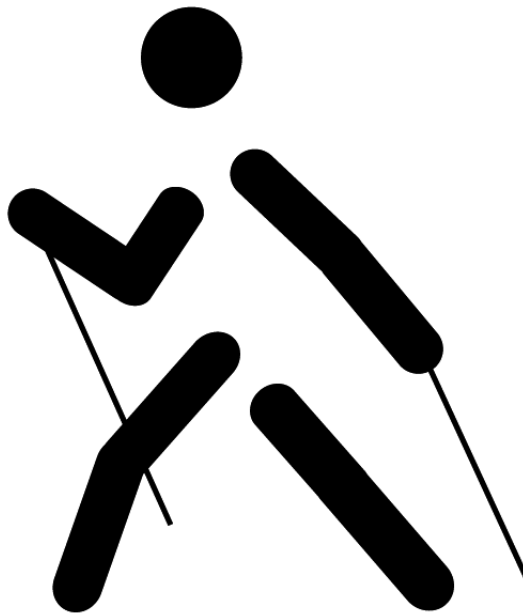
Die Gehhilfe stand noch da, wo ich sie vor dem Wasserlassen hingestellt hatte. Von meiner Frau war jedoch weit und breit keine Spur zu sehen. Langes Suchen war zwecklos in diesem Tohuwabohu. So setzte ich mich auf eine Bank neben einer Tafel mit der Aufschrift «Heja» und wartete. Endlich schoss mein Herzblatt um die Ecke. Glücklicherweise erzählte sie mir von Sehenswürdigkeiten und Unglaublichem, noch nie Gesehenem und Phänomenalem. Ich wollte nur noch nach Hause!

Schlaff stützte ich mich auf diese Nordic-Walkings-Dinger. Ich machte einen erbärmlichen Eindruck. Nach meinem Gefühl sollte die Zielflagge jeden Moment hinter der nächsten Ecke erscheinen. Es folgten noch eine Ecke, dann noch eine und plötzlich wieder eine Steigung, ein paar weitere Ecken und ein steiler Abgang. «Jöö, schau mal, diese hübschen Pflanzen.» Jetzt interessierte sich meine Frau auch noch für die Flora Dietlikons!

Am Rande des Zusammenbruchs, erspähte ich Stunden nach dem Startschuss das erlösende Ziel.

Von den 15 IKEA-Kassen waren deren drei geöffnet, und die Schlangen davor waren entsprechend lang. Nach dem Verstauen des 45 Kilogramm schweren HÖGLÖFÖ-Gestells und den zwölf Schubladen mit dem harmonisch klingenden Namen BLÖMÖ versank ich abgekämpft im Autosessel.

Was finden die Frauen am Nordic Walking nur so toll?



Bei unserer Mutter Lufthansa stehen sehr harte Tarifgespräche mit ihren Piloten an. Die Piloten der Trans State Airlines sind seit Februar 2006 mit dem Management in Gesprächen um einen neuen Vertrag, der auch die Lebensqualität verbessern soll. Nun wurde mit einer Abstimmung der Weg für Streikmassnahmen geebnet, falls die Gespräche nicht zum Ziel kommen sollten. Die Piloten der British Airways stimmten einem 26-Millionen-Pfund-Hilfspaket zu. Sie akzeptieren unter anderem eine höhere jährliche Flugstundenzahl und kürzere Turnaround-Zeiten auf der Kurzstrecke. Im Gegenzug erhalten sie ab Juni 2011 Aktien.

Text: André Ruth

+++ Die **Lufthansa** steht vor den wohl härtesten Tarifgesprächen ihrer Geschichte. Mitten in der grössten Krise seit Jahrzehnten fordern die Piloten weit mehr als «nur» eine Lohnerhöhung von 9,6 Prozent. Im Kern geht es den Flugzeugführern darum, künftig wieder stärker in Unternehmensentscheidungen eingebunden zu werden. Für die Airline eine schwer zu erfüllende Bedingung. 2001 streikten die Lufthansa-Piloten schon einmal. Damals setzten sie drastische Gehaltserhöhungen durch. +++

+++ The pilots at **Trans States Airlines** have voted to authorise their local pilot union leaders of the Air Line Pilots Association, International (ALPA), to call for strike action if a mutually agreeable contract cannot be achieved through talks. Of those who voted nearly 96 per cent were in favour of action. Captain Jason Ruszin, chairman of the TSA arm of ALPA, said "TSA pilots are unified in their desire to achieve a new contract that benefits both our professional quality of life and the company's financial bottom line. However, while we remain optimistic that our goals at the negotiating table can be achieved without a strike, our strike preparations are complete, and we stand ready to support our membership if it becomes necessary." Negotiations for a new contract have been ongoing since February 2006 with assistance by the National Mediation Board (NMB) since February 2007. However "the two sides remain apart on many key issues. The NMB could release both sides into economic self-help after the expiration of a 30-day cooling-off period if it concludes that further mediated negotiations will not produce an agreement, at which point a strike could ensue" said ALPA. +++

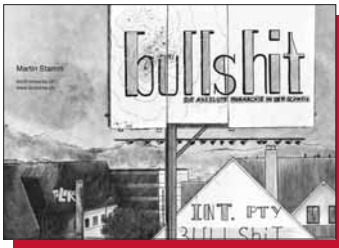
+++ 'Call To Action' meeting involving officials from **US Airlines**, pilot unions and the FAA agreed on major actions for improving safety programmes and pilot training at the country's carriers. Among the items discussed and agreed on were the best methods for pilot record checks "that would result in a more expansive search for all records available from a pilot's career. The expanded search would include all the records the FAA maintains on pilots in addition to the records airlines already receive from past employers". Randy Babbitt, the FAA Administrator, in an effort to address pilot fatigue concerns, said that the FAA will start rewriting the rules on pilot flight and duty time incorporating recent research on the factors that cause fatigue. +++

+++ The **Association Marocaine des Pilotes de Ligne** (AMPL) has announced that it is to commence a series of strike actions. Criticising the airline's management for not keeping to its commitments, Captain Najib Ibrahim, Deputy Secretary General of AMPL, said the management had "prepared a roadmap in October 08, the date of our last strike. Since then, nothing has been done" and that there "is a breakdown in dialogue with the Royal Air Maroc". One of the grievances cited is that foreign pilots are receiving higher salaries than Moroccan pilots at Royal Air Maroc's subsidiary Atlas Blue. +++

+++ **BA pilots** have voted overwhelmingly in favour of a package which is expected to save the airline £26 million per year. The package, which was negotiated by BALPA last month and recommended to its members, will mean the pilots taking a 2.6 per cent pay cut and a 20 per cent reduction in flying time allowances. A productivity deal was also included in the package which involves an increase in annual duty hours, shorter turnaround times on short-hauls and reductions to crew arrangements on certain long haul routes. In return the pilots will be eligible to receive shares in BA from June 2011 worth a total of £13 million. Jim McAuslan, BALPA's General Secretary, said: "This is an unaccustomed position for a union to be in but we have pressure tested the company's trading position and cost base and are satisfied that this step is necessary to help BA recover its position as one of the world's most successful airlines ... Our members have backed that judgment and are leading the way in contributing to the turn-round plan. The package of measures will be implemented as soon as BA demonstrates delivery of the cost saving targets across the whole company". +++

(no) bullshit!

Text: Viktor Sturzenegger



Unser bekannter, zeichnender, inzwischen pensionierter M/C Martin Stamm hat seine neu gewonnene Freizeit genutzt, um ein erstes Bilderbuch zu veröffentlichen. Seine dichten Zeichnungen sind

begleitet von einem Text, der sich Insidern (allenfalls Epigonen Piotr Kraskas) besser erschliessen kann, mir allerdings oft zu verschlüsselt ist. Sein zeichnerisches Talent beweist er auf vielen schönen Seiten, die Story spielt dabei nicht die wichtigste Rolle. Sind wir gespannt auf seine angekündigten nächsten Bildbände.

Erhältlich ist das Buch beim Autor selbst:

Martin Stamm
Obstgartenstrasse 30
8303 Bassersdorf
Tel./Fax: +41 44 836 74 84
E-Mail: tim@timswiss.ch
www.timswiss.ch

Humlikon – Dürrenäsch



Ein Mosaik aus Eindrücken und Aussagen von Menschen, die am 4. September 1964 vom Caravelle-Unglück in Dürrenäsch direkt betroffen wurden. Aus vielen Einzelbeiträgen entsteht das Bild einer Tragödie, die in schicksalhafter Verkettung die Gratwanderung zwischen Leben und Tod zeichnet.

Lotty Wohlwend, Redaktorin, Autorin und Filmerin, hat mit Gefühl verschiedene Beteiligte zu einer intensiven Auseinandersetzung mit der Katastrophe geführt, die Aussagen zusammengetragen und dokumentiert. Die Bilder springen von Humlikon nach Dürrenäsch, vom Unfallort zum Ort der Opfer. Es entsteht eine dichte Sammlung von direkten Einblicken in die Befindlichkeit von unmittelbar Betroffenen des Unglücks: von Kindern, die zu Waisen wurden; anderen, die in Suchtrupps nach Flugzeugteilen suchten; Brüdern, deren Lebensweg sich durch den Tod des älteren Bruders grundlegend wandelte, weil sie plötzlich den Hof der Eltern übernehmen und von ihren Lebensplänen von heute auf morgen Abschied nehmen mussten.

September ist ein schwieriger Monat in der schweizerischen Luftfahrt – was dieses Buch bestätigt. No more Souls to save.

Lotty Wohlwend: S.O.S. in Dürrenäsch,
Frauenfeld 2009-08-12
ISBN 978-3-7193-1504-7

Eintritte

Silvan Bühler



Da ich nicht genau sagen kann, wann ich den Wunsch, Pilot zu werden, zum ersten Mal verspürte, gehe ich davon aus, dass er schon seit jeher da war.

Aufgewachsen in Abtwil im Freiamt, gelernter Hochbauzeichner, durfte ich meine ersten fliegerischen Gehversuche in den FVS-Kursen und im Militär machen. Da die Aussichten, meine Pilotenkarriere zivil fortzusetzen, im Jahr 2002 nach meinem Ausscheiden aus der Pilotenschule der Luftwaffe nicht sehr rosig waren, begrub ich meine Träume kurzfristig und arbeitete in einer Transportfirma als Chauffeur und Disponent.

Doch fünf Jahre Europa in nur zwei Dimensionen waren im Sommer 2007 genug des Guten. Die dritte Dimension musste wieder her! Ich entschloss mich zum Go-Around meiner Pilotenlaufbahn und trat in den PK 3/07 der SAT ein, dem nach dem MCC-Kurs nahtlos die Einstellung und das Type Rating folgten.

Ich wohne noch immer in Abtwil, bin aber oft (und vor allem im Winter) in Davos anzutreffen, weil dort meine Freundin wohnt und es doch bei ihr am schönsten ist. In meiner Freizeit treibe ich gerne Sport: Volleyball, Joggen, Biken und Wandern im Sommer und Skifahren im Winter gehören zu meinen Favoriten. Auch hoffe ich, dass in Zukunft wieder mal eine Fahrt mit dem Lkw nach Spanien oder so drinliegen wird.

Ich freue mich auf viele spannende Flüge und interessante Bekanntschaften.

Beste Grüsse, Silvan

Eintritte

Tristan Hauser



Die Fliegerei hat mich schon in frühen Kinderjahren gepackt – ausschlaggebend war wohl das Magazin «Aircraft», das mir meine Mutter eines Tages nach Hause gebracht hatte. Das Interesse wurde durch Besuche im Fliegermuseum Dübendorf, im Verkehrsmuseum und bei diversen Airshows immer grösser, sodass ich dann auch schon bald die Fliegerische Vorschulung (FVS) entdeckte und diese während der Maturazeit absolvierte. Auch nach der FVS suchte ich die Distanz zum Boden, indem ich das Gleitschirmbrevet machte und seit da begeistert jeden noch so sportlichen Thermikschlauch ausdrehe.

Nach einem Praktikum und der Rekrutenschule ging es dann für vier Jahre an die Hochschule für Kunst und Gestaltung Zürich, wo ich mir mein Diplom zum New Media Designer erarbeitete. Nach dieser kreativen Phase habe ich schnell den Einstieg in die Realwirtschaft gefunden und arbeitete in einer Werbe- und Internetagentur als Projektleiter und Entwickler mit. In dieser Zeit suchte die SWISS wieder Piloten. Ich packte diese Chance, erfüllte mir meinen Lebens Traum und konnte im Juli 2007 in der Pilotenklasse 3/07 durchstarten.

Nebst dem immer noch starken Interesse an der Arbeit mit den neuen Medien verbringe ich meine Freizeit mit Ski- und Snowboardfahren sowie Eishockey im Winter. Im Sommer bin ich dann oftmals mit dem Gleitschirm unterwegs, wenn die Luft nicht gerade mit CBs gesättigt ist. Ich freue mich auf ein spannendes Umfeld und eine gute Zeit mit Euch!

Liebe Grüsse, Tristan

Pensionierungen

Hansruedi Mutzner



Eintritt: 1.4.1979, Pensionierung: 31.7.2009

Total Flugstunden: 15 925; Karriere: F/O: DC-9-32/33/34/51, B-747
Captain: MD-80, MD-11, A330/340

Ein weiterer, schöner Lebensabschnitt mit vielen Höhen und auch ein paar Tiefen geht für mich zu Ende; der nächste hat aber schon begonnen ...

Ich danke allen Kolleginnen und Kollegen am Boden und in der Luft, die mir geholfen haben, meine über 30 Jahre dauernde persönliche Luftfahrtgeschichte unfallfrei zu Ende zu schreiben. Ich habe die Zeit wirklich genossen.

Alles Gute für die Zukunft, Hansruedi Mutzner

Peter Aschwanden



Eintritt: 1.11.1979, Pensionierung: 31.8.2009

Total Flugstunden: 15 113, Karriere: F/E: DC-8, DC-10, F/O: F-100, A310, Captain: A320

Eine faszinierende Zeit habe ich abgeschlossen. Fast ein Vierteljahrhundert durfte ich für einen tollen Arbeitgeber tätig sein, und ich war stolz, dazuzugehören.

Den Rest meiner Laufbahn half ich mit, einen überladenen Lastwagen aus dem Morast zu ziehen. Ein Teil der faulen Ladung wurde weggeworfen, und wir Mitarbeiter schaufelten und schufteten, bis die geteerte Strasse erreicht wurde. Jetzt fährt der Laster wieder selbständig, aber wir schufelten und schaufeln immer noch!

Liebe Kolleginnen und Kollegen: Ich wünsche euch viel Glück bei der Änderung der Arbeitsbedingungen.

Tschau zäme und mached's guet, Peter

Exklusiv Wohnen - in Flughafennähe



Buchberg: Für gehobene Ansprüche

Wohnfläche ca. 300 m², Grundstücksfläche ca. 1.200 m²,
Anzahl Zimmer: 7, Kaufpreis: CHF 3'700'000.-



Bassersdorf: Schmuckstück mit Aussicht

Wohnfläche ca. 153 m², Grundstücksfläche: ca. 478 m²,
Anzahl Zimmer: 5.5 Kaufpreis CHF 1'100'000.-



Embrach: Aussergewöhnliche Architektur mit Flair

Wohnfläche ca. 350 m², Grundstücksfläche ca. 884 m²,
Anzahl Zimmer: 8.5, Kaufpreis CHF 2'350'000.-



Gockhausen: Grüne Oase stadtnah

Wohnfläche ca.185 m², Grundstücksfläche ca. 592 m²,
Anzahl Zimmer: 5.5, Kaufpreis CHF 2'100'000.-



Wangen: Komfort am Sonnenhang

Wohnfläche ca. 166 m², Grundstücksfläche ca. 660 m²,
Anzahl Zimmer: 5.5, Kaufpreis CHF 1'480'000.-



Nürens Dorf: Klein aber fein , mitten im Grünen

Wohnfläche ca. 133 m², Grundstücksfläche ca. 667 m²,
Anzahl Zimmer: 5.5, Kaufpreis CHF 1'140'000.-

ENGEL & VÖLKERS, Zürich Nord
8180 Bülach · Poststrasse 1 · 8400 Winterthur · Obertor 7
Tel +41-(0)43-500 38 38 · Fax +41-(0)43-500 38 39
ZuerichNord@engelvoelkers.com · www.engelvoelkers.ch/zuerichnord



ENGEL & VÖLKERS®

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.



SWISSALPA
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.