

RUNDSCHAU

Publikation der AEROPERS Pilotenverband SWISS • Nr. 4/2003



Flughafen Zürich:

Neue Verfahren – komplizierte
Verordnungen

Nationale Pilotenverbände:

Vereint in die Zukunft

Neue Kollektiv-Lebensversicherung
für AEROPERS-Mitglieder



Liebe Mitglieder

Im Zentrum aller Aktionen steht der Turnaround. Es scheint, dass die Vorgaben des Businessplanes durch die Beiträge aller Beteiligten erfüllt werden. Damit wäre eine der wichtigsten Bedingungen für ein Investment in unsere Airline gegeben. Das Konzept SWISS in der Gröszenordnung, wie es am 23. Juni 2003 präsentiert wurde, hat nach Meinung des Vorstandes für unsere Anzahl Arbeitsstellen heute immer noch die grössere Chance als alle Alternativkonzepte.

Christoph Flügel, Präsident



Diese Worte richte ist an euch am Tag nach der Zustimmung der SPA-Mitglieder zu ihrer Vereinbarung mit der SWISS. Diese Zustimmung soll ein äusserst wichtiger Meilenstein für einen erfolgreichen Turnaround-Prozess sein. Denn das Interesse eines potenziellen Investors an unserer Firma soll sehr stark davon abhängig sein, ob juristisch absehbare und quantifizierbare Risiken bestehen oder nicht – unabhängig davon, ob zum Beispiel die Struktur einer Airline einem internationalen und wirtschaftlich sinnvollen Standard ent-

Obwohl übergeordnet diese Entscheidungen nachvollzogen werden können, sprechen sie auf operationeller Ebene gegen jede ökonomische Vernunft. Die Konsequenz ist ein wirtschaftlich nicht optimales Konzept für minimal zwei weitere Jahre. Auch soll die Charter-Operation nicht funktionell und kaum nachvollziehbar organisiert werden. Als weitere Folge wird das Regional-Segment durch den Verzicht auf eine selbstständig geführte Einheit und durch die Vereinbarungen zwischen SPA und der SWISS nicht unter optimalen Benchmark-Konditionen arbeiten. Das heisst, an der Konkurrenzfähigkeit werden bewusst Abstriche gemacht.

All dies verursacht in beiden Teilbereichen zu hohe «unit costs» und führt zu einer erneuten Quersubventionierung durch die erarbeiteten Erträge aller andern Angestellten der SWISS. Wie ich schon in meinem Mail an die Mitglieder erklärte, ist dieses fragwürdige

«Nach wie vor sind wir in engem Kontakt mit dem Businessplan-Team und können unsere Daten vergleichen und kontrollieren.»

spricht. Dies erstaunt zwar sehr, scheint aber nach eigenen Recherchen und Analysen in der Investorenwelt in unserem Falle Tatsache zu sein.

Diese Abstimmung war darum also wichtig, und als Folge war unser verhandlungstechnischer Aufwand unüblich hoch sowie emotional sehr belastend. Vor allem das «Main-Carrier»-Korps wurde durch diese sehr unsichere Phase einer Prüfung der Geduld unterzogen. Ich möchte euch allen für das Verständnis in dieser Situation und unserem Vorgehen gegenüber herzlich danken. Ihr habt mitgeholfen und uns unterstützt, die Lage zu meistern.

Zu den Entscheidungen des Verwaltungsrates betreffend «Charter im CCC» und dem «Verzicht auf Swiss Express» darf aber trotzdem nicht einfach geschwiegen werden.

Konzept der Preis für die Beendigung des Streites zwischen der SPA und dem Management – somit also für alle SWISS-Mitarbeiter. Das einzige Ziel war die Sicherstellung einer möglichst «risikofreien» Situation für Investoren, was ja nun mit der Zustimmung erreicht sein sollte. Es ist klar geworden, dass das Management – inklusive aller Mitarbeiter der SWISS – in diesem Prozess vieles mitgemacht hat, um dem Erreichen des Ziels genügen zu können. Ob verständlich oder nicht, auf übergeordneter strategischer Ebene wird sich die Richtigkeit dieses Verhaltens schon bald beweisen müssen.

Erstens, indem nun das bitter nötige Geld fliessen müsste. Zweitens, indem bis Ende 2005 eine Situation geschaffen werden kann, um ein erneutes Aufflammen des Konfliktes zwischen den Regionalpiloten und

Inhalt

Liebe Mitglieder	2-5
Editorial	3
Flughafen Zürich:	
Erlebnisbericht: HB-IWR Ferry nach Mojave	6-7
Nationale Pilotenverbände: Vereint in die Zukunft	8
Beim nächsten mal könnte es ins Auge gehen	9-14
Die Hintergründe zum gekröpften Nordanflug	15-16
Wir sind kein aviatischer «Wilder Westen»	17-18
Civilized thinking	19
Das «Déjà-vu» der Schweizer Luftfahrt	20-21
Buchvorstellung: Eden und Kerosin	22-23
Kranichruf: Zweifel und Spass	23-24
Termine und Mitteilungen	24
Kollektiv-Lebensversicherung der AEROPERS	25
Krankenkassen-Kollektivvertrag SWICA	26-27
Kaleidoskop	27-29
Boeing Stearman	30
Echo / Goodbye	31

Impressum

Herausgeber

AEROPERS, Pilotenverband SWISS,
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten.
Telefon 01 816 90 70, Fax 01 816 90 75,
E-Mail aeropers@aeropers.ch

Redaktion

E-Mail rundschau@aeropers.ch
Dieter Eppler, Redaktionsleiter
Christoph Ulrich, Geschäftsführer Aeropers
Henry Lüscher
Roland Zaugg
Lukas Viglietti, Illustrationen

Layout

Kathrin Kreutzer, Beat Schoch
Akeret AG

Druck

Akeret AG, 8600 Dübendorf

Erscheinungsweise

Sechsmal pro Jahr
Cover vierfarbig, Innenseiten schwarz/blau

Inseratenannahme

Druckerei Akeret AG, Druckerei am Lindenplatz,
Wallisenstrasse 2, 8600 Dübendorf
Telefon 01 801 80 10
Fax 01 801 80 11
akeret.ag@bluewin.ch

Foto Frontseite

© Markus A. Jegerlehner, www.fotojeger.ch

Redaktionsschluss Rundschau 5/2003: 17. Oktober

dem SWISS-Management zu verhindern, damit nicht wieder die gleiche Handlungsunfähigkeit entstehen wird.

Noch hat es Wolken vor dem Leuchtturm

Im Mai habe ich gesagt, dass die erste Phase auf dem Weg zum Leuchtturm – dem Überleben – das «Erstellen der Kurfähigkeit» überhaupt sei. Auf Grund unseres Informationsstandes über die Entwicklung der Verhandlungen mit den anderen Verbänden und den Suppliers beurteilen wir diese Phase heute als Erfolg versprechend. Ausser der Störung durch den Charter- und Express-Entscheid zeigt der Trend Richtung eines «Matching» des Businessplanes. Dieser wird mit grossem Aufwand immer noch verfeinert und von Bain & Co betreffend die zukünftigen, so genannten «running costs»

mit grösster Vehemenz verteidigt. Dies erfahren wir selbst in unseren Verhandlungen. Geht es um die laufenden Kosten (unit costs) nach der Sanierung, stossen wir auf Granit. Im Gegensatz zu den Einmalkosten des Restrukturierungsprozesses kann dies auch nachvollzogen werden. Wollen wir nicht nur überleben, sondern danach auch noch weiterbestehen, geht dies nur durch eine nachhaltige Profitabilität. Nur dadurch werden wir wieder «gesund» und konkurrenzfähig und somit interessant im Markt, an der Börse und für ein Wachstum, welches uns stärker machen sollte gegenüber unseren Konkurrenten.

Nach wie vor sind wir in engem Kontakt mit dem Businessplan-Team und können unsere Daten vergleichen und kontrollieren. Wir stehen denn auch immer noch hinter dem Businessplan und dem Erarbeitungsprozess.

Auch wenn die zweite Phase auf dem Weg zum Leuchtturm – der Gesundungsprozess – durch eine nicht ganz wirtschaftliche Airline-Struktur nicht optimal vorgegeben ist, darf nicht aufgegeben werden. Das Ziel bleibt, es muss aber anders erreicht werden. Die Wolken stören zwar, verhindern aber nicht die Erreichung des Ziels.

Auf dem Boden bleiben, obwohl wir in die Luft gehen

Im heutigen labilen Umfeld entstehen immer wieder Ideen für Alternativ-Konstrukte zur SWISS. Es ist klar, dass die einen die Airline anders als durch einen Turnaround retten wollen, währenddem andere die Situation mit «quick-deals» auszunützen versuchen und durch Herauskaufen der Filetstücke kurzfristigen Gewinn anstreben. Das Kon-



Editorial



Im Grunde genommen haben auch SWISS-Piloten einen Monatszyklus: Der Rhythmus ihres Lebens ist geprägt von den Einsatzplänen, die früher jeweils pünktlich am 24. des Monats in den persönlichen Postfächern lagen und heute – leider nicht immer so pünktlich – selbigen Datums im Computer abrufbar sind. Ein Dokument von

nicht zu unterschätzender Wichtigkeit, besteht doch nachweislich ein direkter Zusammenhang zwischen den vom Zufallsgenerator zugewiesenen Rotationen und der Lebensqualität der Besatzungsmitglieder. Und so mag es verständlich sein, dass sich jeweils nach vier Wochen, wenn das Ende des Monats naht – beinahe instinktiv – latente Unruhe und stille Vorfreude breit machen.

So weit, so gut.

Wie wir alle wissen, hat ein Monat vier Wochen, oder anders ausgedrückt bedeutet dies, dass der motivierte Berufsflieger im Verlaufe einer Einsatzperiode viermal mit den reisserischen, quälenden, oftmals widersprüchlichen und in seltenen Fällen einen Hauch von Zuversicht versprühenden Schlagzeilen der Sonntagspresse konfrontiert wird! Dass dies nicht spurlos an ihm vorübergehen kann, dürfte auch denjenigen klar sein, deren Lektüre sich normalerweise auf den montäglichen Computerteil ihrer Tageszeitung beschränkt. Einzelne Artikel der Wochenendblätter lesen sich wie das Protokoll einer Sitzung des Verwaltungsrates: Spannen wir mit den vornehmen Briten zusammen oder werden wir nächste Woche von der Lufthansa eingenommen? Oder hat der Verwaltungsrat bereits die Nachlassrunde eingeläutet? Viele offene Fragen und kühne Behauptungen, aber keine Antworten. Die Aktie tanzt, den Investor freuts. Wir werden damit leben müssen: Für die nächste Zeit ist nicht mehr der Monateinsatz für unser persönliches Glücksmoment verantwortlich, sondern die Sonntagspresse – ob in Rot, Blau oder in dezenten Schwarztönen.

Inwiefern die Lektüre der «Rundschau» für Glücksgefühle zu sorgen vermag, darf natürlich ebenfalls hinterfragt werden. Dafür ist die Lage zu ernst. Immerhin bietet sich Gelegenheit, Informationen aus erster Hand zu bekommen, beispielsweise im Grusswort des Präsi-

denten. Jenen Mitgliedern, die immer wieder die Informationspolitik des Vorstandes kritisieren, mögen seine Erläuterungen vielleicht helfen, den Aufwand des Vorstandes abzuschätzen und gewisse Hintergründe zu verstehen.

Im Weiteren befasst sich diese Ausgabe zu grossen Teilen mit den Problemen des Flughafens Zürich. Der Artikel von Christian Frauenfelder in der letzten «Rundschau» hat teilweise heftige Reaktionen ausgelöst. Wie viel wissen wir Piloten eigentlich über unseren Heimatflughafen und dessen überaus komplexe Rahmenbedingungen, über skyguide und über Zertifikationen neuer Anflugverfahren?

Das vorliegende Heft versucht, Antworten auf immer wieder gestellte Fragen zu geben und Hintergrundinformationen zu liefern. Unser Dank geht an dieser Stelle an die zahlreichen Informanten von Unique, skyguide und BAZL.

Mit der Kündigung der Kollektiv-Lebensversicherung zwischen der AEROPERS und der La Suisse im Jahre 2002 entfiel auch die Möglichkeit zum Abschluss einer Berufsunfähigkeitsrente. Nun bietet sich diesbezüglich eine Alternative an, die für Mitglieder des Verbandes – speziell auch in Anbetracht der reduzierten Versicherungsleistungen der Pensionskassenstiftung SWISS II – interessant sein dürfte. Ihr findet die Angaben zusammen mit einigen Modellrechnungen ebenfalls in diesem Heft.

Und dass ichs nicht vergesse – auf Wunsch einiger Mitglieder erscheint in dieser Ausgabe zum ersten Mal die Rubrik «Good-Bye». Eine Plattform für Abschiedsworte, Grüsse und Kontaktangaben austretender Kollegen und Kolleginnen. Zugegeben, mir persönlich wäre «welcome» auch lieber gewesen...

Happy Reading

Dieter Eppler, Redaktionsleiter

zept SWISS in der Grössenordnung, wie es am 23. Juni 2003 präsentiert wurde, hat nach Meinung des Vorstandes für unsere Arbeitsstellen heute immer noch die grösste Chance. Es muss deshalb mit allen Mitteln und unter Einbezug aller unterstützenden Möglichkeiten zielstrebig und ohne «Bremsklötze» umgesetzt werden. Das «Kaputtreden» der SWISS durch die Medien, Hinderlichkeiten der Politik aus Angst vor Gesichtverlust oder Ängste vor Stimmenverlusten in den Wahlen schaden unserem Turnaround enorm. Kunden und Investoren dürfen nicht unbegründet verängstigt werden. Von Printmedien, gerade im Umfeld von Zürich, dürfte man etwas mehr Weitblick erwarten, da bei einem Untergang der SWISS wahrscheinlich etliche Abonnenten ebenfalls verschwinden würden. Hier haben «Corporate Communication» und der Verwaltungsrat der Airline eine erhöhte Verantwortung wahrzunehmen und entsprechend stark zu wirken.

Wir sind der Meinung, dass gute Ideen sicher Chancen hätten. Aber nur, wenn viel mehr Zeit, im Minimum sechs bis neun Monate, zur Verfügung stehen würde. Auch müssten ein hoher Betrag an Geld und der Wille vieler kompetenter Personen, von den Shareholders über Politiker bis hin zu Investoren, Planern und den Verbänden, für ein solches Projekt vorhanden sein. Die Idee allein, oder das Fehlen nur einer einzigen dieser Komponenten reicht nicht aus für nachhaltige und seriöse Alternativkonstrukte. Wir verfolgen heute mit den Erfahrungen der letzten zwei Jahre auf diesem Gebiet alle chancenreichen Ideen, wenden uns aber aus Ressourcengründen mit vollem Engagement dem Projekt mit der grössten Erfolgchance zu. Dies ist heute der neue Businessplan der SWISS!

Ob eine Fusion, ein Beitritt zu einer Allianz oder die Beteiligung einer anderen Airline am Aktienkapital der SWISS die Überlebenschancen erhöhen oder verringern würde, steht auch immer wieder im Raum. Die Frage hier ist, ob die SWISS als «stand-alone Airline» eine Partnerschaft eingehen will oder ob sie als schwacher Partner einen Retter sucht. Der grundsätzliche Unterschied ist, dass die Machtbalance im zweiten Fall nicht gegeben ist und die SWISS als die schwächere Firma vom Partner dominiert würde. Obwohl möglicherweise Teile unseres Managements und Politiker sich durch einen Verkauf der SWISS an eine andere Airline aus der Verantwortung stehlen wollen, zielt der Turnaround – für den nun alle Beteiligten ihren Beitrag leisten – auf eine «stand-alone»-Lösung. Gelingt der Turnaround, wird eine Partnerschaft ihr volles Potenzial entfalten können und stärkend wirken und nicht zur Rettung dienen müssen. Das Ziel muss unbedingt «stand-alone» sein. Wir unterstüt-

zen diese Linie mit all unseren Mitteln, auch mittels unserer Vereinbarung mit der SWISS für den Turnaround.

Der Turnaround

Zurück zur AEROPERS, einem von vielen Playern im Überlebenskampf 2003. Alle die Verbände und Suppliers betreffenden Massnahmen dienen im Moment einem einzigen Ziel: dem Überleben. Man kann dies nicht oft genug sagen. Schlechte Nachrichten werden gerne verdrängt, speziell wenn sie existenzgefährdend sind. Schafft die SWISS den Turnaround nicht, wird die Chance für einen Cockpit-Platz in einer Airline in der Schweiz ab 2004 äusserst klein oder gar

«Die Verantwortung eines Managers ist zu gross, als dass wir hier Kompromisse dulden dürfen.»

nicht mehr bestehen. Es stellt sich uns immer wieder die Frage, ob wir denn auch auf dem richtigen Weg sind in den Verhandlungen und betreffend unseren Vereinbarungen mit dem Management. Denn vieles muss stimmen, damit unser Beitrag zum Ganzen Sinn macht und vertreten werden kann. Die Diskussionen über Kurs, optimales Verhalten oder Einsatz unserer Mittel werden seit Mai 03 wöchentlich strukturiert geführt, täglich überprüft und, wenn nötig, angepasst. Wir sind immer bereit für grobe und feine Kursänderungen innerhalb von Stunden. Viele davon kommen nie zur Ausführung.

Es braucht die richtige Einstellung zu Lösungen in einer Überlebensphase. Wir nehmen an, dass diese Phase nur temporär sein und dass die Situation für uns in einigen Jahren wieder anders aussehen wird. Doch nur wenn wir jetzt überleben, werden wir sehen, ob wir Recht hatten, und in der Lage sein, später wieder Terrain zurückzugewinnen.

Darum ist heute ein temporäres Teilzeitmodell, eine temporäre Lohnreduktion oder eine andere, zeitlich befristete Lösung unbedingt als eben temporär und mittelfristig als notwendiger Überlebensakt zu betrachten. Auch wenn wir unverschuldet und leider durch die Abhängigkeit von etlichen Teilen des Ganzen, beispielsweise dem Management, der Politik, den Investoren, den andern Verbänden, Staatsverträgen oder der Lärmpolitik, in diese Lage geraten sind, ist dies so. Die heutigen Lösungen sind, nicht mehr auf fünf Jahre optimiert und sollen es auch nicht sein. Dies bitte ich zu berücksichtigen bei der Beurteilung der eigenen persönlichen Situation und der Abmachungen in der neuen Vereinbarung. Ich persönlich finde, das Resultat der jetzigen Vereinbarung für die kommenden zwei Jahre der Restrukturierung, zusam-

men mit dem GAV 2002 als vereinbarte Ausgangslage für die neuen GAV-Verhandlungen im Jahr 2005, darf sich in Bezug auf die heutige Situation sehen lassen. Ich bin mir sicher, dass weder quantitativ noch qualitativ ein besseres Resultat hätte ausgehandelt werden können.

Klar ist, dass wir trotz allem so rasch wie möglich wieder in einen «normalen» Zustand kommen wollen. Dieser Vorgang ist in allen Modellen implementiert.

Im ganzen Prozess ist eines klar: Es müssen alle Parteien am selben Strick ziehen, sonst wird ein Grundbedürfnis der menschlichen Wesensart verletzt, wodurch der Prozess zum Scheitern verurteilt ist. Gleichzeitig

müssen die Verantwortlichen die Konsequenzen ziehen. Nur die Fähigsten sollen unser Unternehmen führen. Die Verantwortung eines Managers ist zu gross, als dass wir hier Kompromisse dulden dürfen. Wir haben erfahren, wer am Schluss die Folgen von Missmanagement tragen muss. Darum sind wir weiterhin daran, zwecks Wahrnehmung unserer Verantwortung als langjährige Arbeitnehmer Einsitz, Einsicht und Kontrolle, wenn immer möglich, zu institutionalisieren. Es darf nie mehr zum gleichen Eklat kommen wie im Herbst 2001 und wie es auch heute wieder der Fall ist. Investitionen in unsere Zukunft sollen nur in einem überlebensfähigen Konstrukt mit fähigem Management getätigt werden. Dass dem so geschieht, dafür sind unter anderem auch wir verantwortlich.

Was braucht es noch für eine erfolgreiche Sanierung?

Wenn die Kontribution aller Beteiligten gesichert ist, von den Verbänden, den Suppliers und dem Management selbst, ist ein erster grosser Schritt gemacht. Dies zeigt, das Personal macht mit, es steht hinter dem Projekt. Dieser Prozess ist erfreulicherweise «on Track». Neben der Zustimmung der SPA zu ihrer Vereinbarung benötigt die Firma aber noch zusätzliches Airline-Know-how. Die Reorganisation des Managements wird noch im August in Angriff genommen. Auch diesen Prozess «dürfen» wir sehr nahe verfolgen und wollen sicherstellen, dass der Abbau, das Re-Design und die Assessments nach seriösen Kriterien ablaufen. Betreffend Übersicht über die Beiträge des Managements am Turnaround sind wir bereits eingebunden und können einige Zufriedenheit signalisieren.

Kommt dies alles zustande, zusammen mit neuen Investitionen und ohne grosse Verhinderungen durch Unvorhergesehenes, wird die Umsetzung zum Thema werden. Bain & Co. wird deswegen für weitere zwölf Monate präsent sein. Nach dem Motto «Glauben ist gut, Kontrolle ist besser» werden auch wir unsere Positionen und Absichten weiterhin wahrnehmen, und ich bin sicher, dass diese Phase II genauso schwierig sein wird wie die heutige Phase I.

Dies ist einer der Gründe, warum wir uns als Investoren sehen. Aus diesem Grund wollen und müssen wir für unsere Zukunft zwecks Übersicht auch die entsprechende Verantwortung und Kontrolle wahrnehmen. Vor zwei Jahren wurden bereits einmal Millionen in unsere Zukunft investiert. Man hat uns den Weiterbestand unserer Arbeitsplätze versprochen, aber keine Verantwortung übergeben wollen. Das Resultat ist, dass wir als am besten ausgestattete Airline der Welt heute bereits nach eineinhalb Jahren wieder vor dem Nichts stehen. Dies darf nicht noch einmal passieren, und dafür werden wir sorgen müssen. Heute sind wir in einer ganz anderen Position, und unsere Ziele sind klar. Noch läuft dieser Prozess und sollte bald einmal Früchte tragen.

Wir befinden uns hier auf einem neuen Track in der Geschichte der AEROPERS. Aber heute ist das Fahren auf diesen Gleisen unum-

gänglich geworden, wenn wir sicher sein wollen, dass uns ein Management nie mehr in die gleiche Lage bringt wie im Oktober 2001 und heute wieder, im Sommer 2003.

Wir schaffen es!

Darum, liebe Kolleginnen und Kollegen, bin ich überzeugt, dass für uns der Verband immer bedeutungsvoller wird. Zusammen mit verantwortungsvollen Managern sind wir es, die unsere Arbeitsplätze und die Existenz der Firma mit wirklich nachhaltigem Interesse schützen und fördern. In den Ebenen des Top Managements wechseln sich die Manager ab und haben deswegen nur mittelfristige Interessen am Gedeihen einer Firma.

Deshalb, und weil unsere Alternativen heute nicht gerade auf der grünen Wiese liegen, ist es so wichtig, dass wir verstärkt zusammenhalten, zusammen vorwärtsgehen, und uns nicht demotivieren lassen, auch wenn es wahrscheinlich nie mehr so sicher sein wird wie früher. Je länger, desto mehr ist ein starker Verband ein wichtiger Hüter unserer Existenz.

Es ist verfrüht, heute von Aufbruch zu sprechen. Es ist aber klar das Ziel. Diesen Punkt müssen wir unbedingt erreichen – und es ist nicht unmöglich. Ich habe erste positiv verlaufende Punkte angetönt, auch wenn ich äusserst vorsichtig sein muss. Noch gibt es viele Unbekannte.

Gute Zusammenarbeit mit den wirtschaftlich gesinnten, verantwortungsvollen und fähigen Personen im Management der SWISS findet täglich statt. Einige Verbesserungen auf strategischer Ebene betreffend unser Überleben sind in Sicht.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, es hat sich bereits enorm gelohnt, anzupacken und all die Probleme zu lösen, die es in den letzten zwei Jahren zu lösen galt.

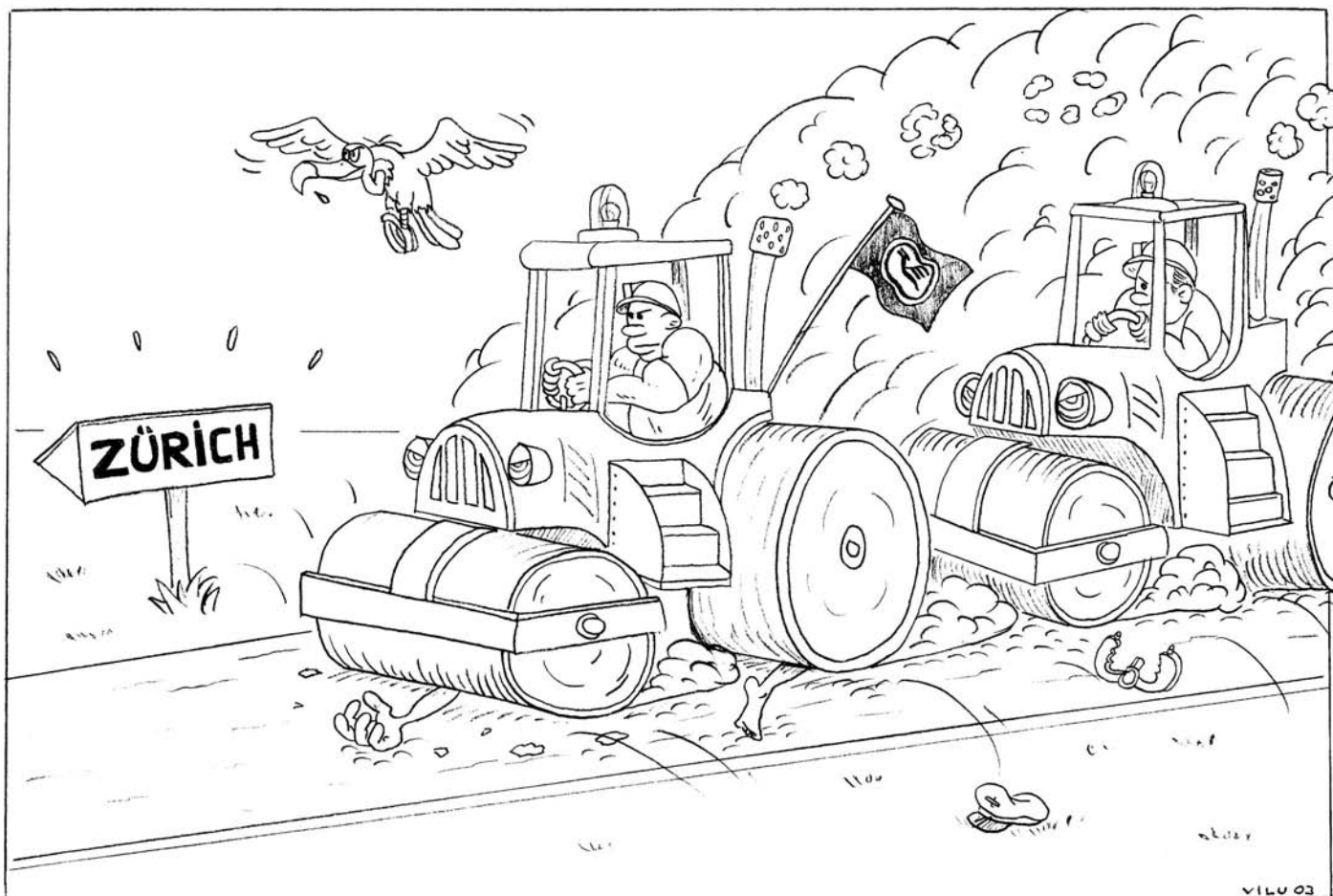
Wir haben bewiesen, dass wir resistent sind und unsere Ziele erreichen können.

Dass die unbeschwerten Zeiten vor dem Grounding heute und auf längere Sicht vorbei sind, hat hoffentlich jedermann wahrgenommen. Trotzdem, wir werden auch die Probleme der kommenden Jahre lösen, immer mit dem Ziel, wieder eine florierende Airline zu werden. Erreichen wir dieses Ziel, werden uns die Früchte sicher sein.

Unsere Prioritäten sind klar: Der Einsatz 100 Prozent und die Arbeit analytisch und basierend auf Seriosität und mit Sicht auf das Gesamte und das erwähnte Ziel.

Ich danke euch für das Mitziehen und für eure Unterstützung!

Mit herzlichen Grüssen



- Mit Lufthansa würde es glatt funktionieren -

HB-IWR Ferry nach Mojave

Bei der HB-IWR handelt es sich um eine MD-11, die sich zur Zeit des Groundings bei der South African Technics (SAT) in der HMV (Heavy Maintenance Visit) befand. Da nicht klar war, wann die fälligen Zahlungen für die Arbeiten erfolgen würden, behielten die Südafrikaner das Flugzeug in Johannesburg.

Text: F/O Sergio Pulitano, Technischer Pilot MD-11

Die SWISS International Airlines erhielt von der Eigentümerin den Auftrag, einen Testflug durchzuführen und das Flugzeug anschliessend in die Mojave-Wüste zu überfliegen.

Die Mojave-Wüste befindet sich nordöstlich von Los Angeles und erstreckt sich über ein riesiges Gebiet von der Sierra Nevada bis nach Las Vegas. Das trockene Wüstenklima ist denn auch einer der Hauptgründe, weshalb die Flugzeuge dort parkiert werden.

Zurück in die Vergangenheit

Das Flugzeug war seit dem Grounding bis zum Zeitpunkt des Testfluges nicht mehr geflogen. Wer nun glaubt, dass es der IWR während dieser Zeit an Aufmerksamkeit gefehlt hätte, liegt völlig falsch. Dies ist auch eine der Tatsachen, die mich an diesem Projekt am meisten beeindruckt haben: die Aufmerksamkeit, die Hingabe und die Freude des Stationsmechanikers in JNB, Albert Rüttimann, und einiger SAT-Mechaniker, welche sich dieses gestrandeten und verwaisten Flugzeuges annahmen. Die IWR wurde seit dem Grounding wöchentlich bewegt. In analogen Intervallen wurden engine run-ups gemacht und sorgfältig dokumentiert. Und dies notabene ohne vertragliche Vereinbarung und im Wissen, dass SAT beim Swissair-Grounding viel Geld verloren hatte. Es ging sogar so weit, dass einige SAT-Mechaniker



Die «Ablieferungs-Truppe».

die IWR als ihr Baby betrachteten und sie regelmässig inspizierten und putzten!

Neben einer generellen Kontrolle mussten speziell die Triebwerke, die beweglichen und unbeweglichen Hydraulikteile, Air-System- und Fuel-System-Komponenten sowie die Pneus genauer untersucht werden. SRTechnics hat hier zusammen mit South African Technics eine tolle Leistung vollbracht. Es mussten ja nicht nur die Arbeiten selbst durchgeführt, sondern auch die Unterlagen aller Komponenten auf den neuesten Stand gebracht werden. Nach 18 Monaten eine Riesenarbeit...

Als wir zum ersten Mal auf die IWR kamen, schienen die Zeit seit Oktober 2001 stillge-

standen zu haben. Alle Manuals, Checklisten, Zeitschriften, Gazetten waren ja seither nicht ausgetauscht worden.

Die Vorarbeiten verliefen gut, und wir, Captain Beat Bosshard, Captain Andreas Heer, Flight Test Engineer Urs Alber und ich, konnten am 3. Mai 2003 den dreieinhalbstündigen Testflug nordwestlich von Johannesburg absolvieren.

Die Testflug-Ergebnisse waren gut, und somit stand dem Ferry-Flug der IWR nach Zürich am 5. Mai nichts mehr im Weg. Am Tag

des Abfluges waren die SAT-Mechaniker sehr traurig – einige mussten richtiggehend die Tränen unterdrücken. Zum Abschied versammelten sich alle Mechaniker und das gesamte Hilfspersonal vor dem Hangar und winkten der IWR zu. Goodbye, South Africa...

Reise in die Wüste

Die gleiche Crew des Ferry-Fluges von JNB-ZRH übernahm die IWR wieder, um sie an ihre «final destination» zu bringen. Der Flugplatz, den wir anfliegen, war der Mojave airport (KMHV/MHV). Der Mojave airport liegt ca. 100 Meilen nördlich von Los Angeles und ist ein ehemaliger Militärflugplatz. Die National test pilot school ist hier beheimatet. Denjenigen Kollegen und Kolleginnen, die sich im Experimental-Flugzeugbau betätigen, dürfte dieser Flugplatz bekannt sein. Es handelt sich nämlich um die Basis von Burt Rutan, einem der bekanntesten und erfolgreichsten Konstrukteure von Experimental-Flugzeugen.

Das Wetter in Mojave ist über das Jahr hindurch ziemlich konstant. Selten bedeckt, und wenn, dann eher mit einer hohen Bewölkung.

Aber der Wind ist ein Thema. Die Windstärke variiert ebenfalls mit der Jahreszeit, doch bläst der Wind stets stark und aus westlicher Richtung. Die nahegelegenen Berge kanalisieren den Wind und bewirken einen Venturi-Effekt, der zu starken und turbulenten Winden bis in Bodennähe führt.





Seitenwind auch nach der Landung (von links): Andreas Heer, Sergio Pulitano und Beat Bosshard.

Da Mojave keinen Instrumentenanflug für CAT-D-Flugzeuge besitzt, erfolgt der letzte Teil des Anfluges vollständig nach Sichtflugregeln (VFR), dabei muss der «Restricted area» der Edwards airforce base ausgewichen werden. Erinnerungen an Hausen kommen hoch...

Der Überflug

SATCOM- und ACARS-Software (Satellitenkommunikationssysteme) waren vertragsgemäss deaktiviert worden, ansonsten befand sich das Flugzeug in bester Verfassung. Eine reduzierte Auswahl Catering-Material sowie die Crewessen waren auch schon geladen. Es konnte losgehen.

Start und Überflug bis nach Kanada verliefen problemlos. Es war schon ungewohnt, in einer leeren, dunklen Kabine herumzulaufen...

Das TAF (Terminal Area Forecast) von Mojave für die Flugplanung sagte Winde aus West/Nordwest mit 20 bis 25 Knoten voraus. Über den Rocky Mountains versuchten wir über eine Flight Service Station einen aktuellen Wetterbericht unserer Destination zu bekommen. Der Wetterbericht, den wir bekamen, war einige Stunden alt und meldete 46 Knoten Crosswind, das konnte es ja wohl nicht sein...

Wir beschlossen vorsichtshalber, die SWISS Station in Los Angeles auf eine allfällige Ausweichlandung vorzubereiten. Da wir kein ACARS und kein SATCOM hatten, nahmen wir die Dienste der LX 40 (ZRH-LAX) in Anspruch, die eine halbe Stunde vor uns gestartet war.

Der Flug führte über die Sierra Nevada Richtung Shafter VOR. Von dort wichen wir von der üblichen LAX-Flugroute ab und

drehten Richtung Palmdale. Während des Sinkfluges versuchten wir, eine aktuelle Wettermeldung vom Tower in Mojave zu bekommen. Als wir endlich durchkamen, meldete man uns 27 Knoten Seitenwind. Also doch high wind season...

Kurz nach Bakersfield sahen wir den Platz und setzten den Flug nach Sichtflugregeln fort. Die Aufmerksamkeit war auf den möglichen VFR-Verkehr gerichtet, das TCAS (Traffic Collision and avoidance system) half sehr. Captain Heer flog eine left hand base und landete das ungewöhnlich leichte Flugzeug (147 t statt den üblichen 180 bis 190 t) auf der Piste 30.

Nachdem wir das Flugzeug auf dem Rollweg anhalten mussten, wurden wir an unsere Parkposition gezogen. Nach Immigration und Customs sagten wir der HB-IWR Adieu und dankten für die geleisteten Dienste. Sie hat in Tausenden von Flugstunden Tausende von Passagieren in die weite Welt befördert. Jetzt wird sie – in einwandfreiem Zustand – für längere Zeit oder womöglich für immer in der Mojave-Wüste parkiert... ■

Hier einige Fakten:

ZRH-MHV

Flugnummer: LX7010

Take off: 1036LT

ZFW: 135 t

Fuel: 88 t

Flugzeit: 11:33

On Sept.14, 2001, SR2750 is assigned to me. A flight number not mentioned in the flight schedule. What does it stand for? With just the cockpit crew, a few technicians and some material on board we fly south to JNB. There I will get an overhaul, to be ready for further operations with Swissair.

On Sep.15, 2001, I landed in JNB, and after being towed to a hangar plenty of motivated technicians start crawling in and around me. I am told that I am the first MD11 aircraft to be overhauled here in JNB. What an honour for me.

During my groundtime in the huge hangar I can see that many friendships between the Swiss and South African technicians started to grow while they are working jointly on my body. But in Oct. 2001, suddenly things changed.

Almost ready to fly again I feel that something is not going as planned. Why is my testflight postponed, why did the SRT technicians leave?

With the main overhaul job completed I am parked in front of the hangar. From here I watch my sisters flying in and out of JNB Airport.

But what blocks me here? I also want to fly all around the world as my sisters do.

Some of them even have a different livery than what I just got painted a few weeks ago. It just reads SWISS; where has the AIR gone?

Then they even moved me to a long term parking position behind the hangars, out of sight from the public. What is going on?

Once in a while some people come and do some checks on me to find out if I am still fit. Some don't use my given name HB-IWR, but call me «our baby» or «my baby».

I don't mind – but I want to fly again – whatever they call me.

Sitting here in JNB, hidden behind a hangar is frustrating. I want to fly, that's what I'm built for.

More than 18 months after I last touched down in JNB I'm pulled back into a hangar, were they first wash me and afterwards do a close inspection of my whole body and systems. Then the white cross on my tail and the company name SWISSAIR are overpainted.

Finally, on May 03, 2003, I'm airborne again. What a nice feeling being on the testflight in the clear skies over South Africa.

Text: Albert Rüttimann, Stationsmechaniker, Johannesburg

Vereint in die Zukunft...

Der Dachverband des Schweizerischen Berufspilotenverbandes, SwissALPA, schliesst sich dem Pilotenverband AEROPERS an. Somit wird in Zukunft die nationale und internationale Interessenvertretung der wichtigsten Schweizer Pilotenverbände aus einer Hand erfolgen. Der neue, gesamtschweizerische Pilotenverband wird unter dem Namen AEROPERS-SwissALPA auftreten und dank der neuen, vereinten Struktur noch effizienter agieren können.

Text: Christoph Ulrich, Geschäftsführer
AEROPERS



Seit einiger Zeit vertritt die SwissALPA als Dachverband der Schweizerischen Berufspiloten die arbeitgeberübergreifenden Belange ihrer Mitgliederverbände in nationalen und internationalen Gremien und gegenüber den Behörden. Den Schwerpunkt der SwissALPA bilden das Air Safety Committee (ASC) sowie die intensive Mitwirkung im internationalen Pilotenverband IFALPA (International Federation of Air Line Pilots Associations). Das Air Safety Committee wurde vor ein paar Jahren zusammen mit der IFALPA-Mitgliedschaft von der damaligen AEROPERS in die SwissALPA transferiert und befasst sich mit sämtlichen sicherheitsrelevanten Fragen in der Schweizer Luftfahrt.

Nachdem der Pilotenverband der ehemaligen Crossair-Piloten (damals CCP) im Winter 2002 die SwissALPA im Zwist verlassen und die damalige AEROPERS infolge der Redimensionierung der ehemaligen SWISS-AIR-Flotte eine massive Reduktion im Mitgliederbestand zu verbuchen hatte, wurden die finanziellen Mittel, mit welchen die SwissALPA haushalten konnte, knapp. Daher wurde bereits vor gut einem Jahr entschieden, Teile der SwissALPA-Administration an die AEROPERS auszulagern und mit den entsprechenden Büros in Untermiete bei der AEROPERS einzuziehen. Dank diesen Veränderungen wurden die Strukturen kostengünstiger und effizienter. Nun wurde im Frühjahr der verdiente SwissALPA-Präsident Patrick Sutter in den Vorstand der IFALPA gewählt; es ist selbsterklärend, dass dieses Amt von Patrick unser Gewicht auf dem internationalen Parket enorm vergrössert. Als sich die Frage der Nachfolge für Patrick Sutter stellte, haben sich die Vorstände von

SwissALPA und AEROPERS nochmals über die Strukturen der Verbände unterhalten und sind zum Schluss gekommen, dass ein vereinter Verband auf den Strukturen der etablierten AEROPERS für alle Pilotenverbände der Schweiz die beste Option wäre. Die Gelegenheit wurde gepackt, und es wurde beschlossen, die SwissALPA in die AEROPERS zu integrieren. Dass dank dieses «Mergers» verstärkt Synergien genutzt werden können, versteht sich von selbst. Die Ge-

«Die Generalversammlung der SwissALPA hat der Integration der SwissALPA in die AEROPERS bereits zugestimmt. Die AEROPERS-Mitglieder haben darüber im Rahmen einer Statutenänderung noch definitiv zu entscheiden.»

Warum der Zusammenschluss?

neralversammlung der SwissALPA hat dem Vorhaben der Integration der SwissALPA in die AEROPERS bereits zugestimmt. Die AEROPERS-Mitglieder haben darüber im Rahmen einer Statutenänderung noch definitiv zu entscheiden.

Bekommen wir auch von dieser Seite grünes Licht, wird die bisherige SwissALPA neu im Ressort «Aussenbeziehungen» der AEROPERS unter Marc Vionnet geführt. Regelmässig werden Network-Meetings mit Vertretern aller angeschlossenen Mitgliederverbände organisiert, um die gemeinsamen nationalen und internationalen Anliegen zu besprechen und Vorstösse zu koordinieren. Damit insbesondere auch die Interessen der kleineren Verbände nicht zu kurz kommen, werden im Rahmen dieser Network-Meetings Entscheide unter Berücksichtigung eines ausgewogenen Abstimmungssystems (analog Stände- und Nationalrat) durchgeführt. Ohnehin werden die kleineren Pilotenverbände dank der Effizienz von der neuen

ren bedeutungsvollen Luftfahrtunternehmen der Schweiz in unserem Magazin lesen. Wir sind überzeugt, dass diese «neuen» Beiträge eine Aufwertung unserer «Rundschau» darstellen. Unseren neuen Lesern von den der neuen AEROPERS-SwissALPA angeschlossenen Pilotenverbänden wünschen wir viel Spass bei der Lektüre! ■

Struktur profitieren und bei Bedarf auf die jahrelange Erfahrung der AEROPERS zurückgreifen können. Zudem sind diese Mitglieder neu via die AEROPERS-SwissALPA automatisch Mitglied beim europäischen Pilotenverband ECA, welcher in den letzten Jahren auf dem politischen Parkett in Europa massiv an Bedeutung gewonnen hat. Bisher war die ECA-Mitgliedschaft den AEROPERS-Mitgliedern vorenthalten. Für die AEROPERS-Mitglieder ändert sich relativ wenig. Die neue Struktur beschränkt sich auf das Ressort «Aussenbeziehungen» der AEROPERS. Sämtliche SWISS-spezifischen Belange erfahren keine Veränderung. Auch werden keine Mitgliedschaftsrechte beschränkt oder verwässert. Details werden anlässlich der bevorstehenden Statutenänderung Anfang September erläutert.

Eine der ersten sichtbaren Änderungen finden wir in dieser «Rundschau». Ab sofort werden auch Texte von Mitgliederverbänden der SwissALPA publiziert. In unregelmässigen Abständen dürfen wir neben Artikeln rund um die SWISS auch Beiträge von ande-

Derzeit gehören der Organisation (AEROPERS-)SwissALPA die Pilotenverbände der SWISS (mit Ausnahme Regional-segment Ex-Crossair), der Rega, der Edelweiss sowie der Nationale Berufspilotenverband ASPPA an. Die Belair-Piloten haben ihr Interesse an einer Mitgliedschaft deklariert.

Beim nächsten Mal könnte es ins Auge gehen

Die Erarbeitung ständig neuer Anflugverfahren braucht Zeit und kostet Geld. Diese Ressourcen sind bei privaten Unternehmen, die Gewinne erzielen müssen, jedoch nicht unbeschränkt vorhanden. Deshalb bräuchte ein Flughafen möglichst stabile Rahmenbedingungen, die nur durch eine nationale Luftfahrtpolitik erreicht werden können. Andernfalls ist der Wirtschaftsstandort Schweiz weiterhin auf glückliche Fügungen angewiesen.

Text: Roland Zaugg, Redaktor und CMD
A320 / Fotos: Markus A. Jegerlehner



Im letzten Moment ist es Bundesrat Leuenberger am 26. Juni 2003 gelungen, ein drohendes temporäres «Meteo-Grounding» des Flughafens Zürich abzuwenden. Mit einem solchen Grounding wäre nicht nur das Schicksal der SWISS und vieler weiterer Unternehmen vermutlich endgültig besiegelt gewesen, sondern auch der vom Bundesrat im Herbst 2000 verabschiedete SIL-Konzeptteil (siehe Kasten «Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt») bereits nach kurzer Zeit wieder Makulatur geworden. In diesem Konzeptteil wird über den Flughafen Zürich unter anderem festgehalten, dass er in der Lage sein soll, eine bedeutende Rolle unter den europäischen Drehscheiben (Hubs) des Weltluftverkehrs spielen zu können – was mit einem derart eingeschränkten Betriebsreglement sicher nicht mehr möglich wäre.

Den Anstoss zu der für die Schweiz fast dramatisch ausgegangenen Entwicklung um den Flughafen Zürich lieferte bekanntlich der schon lange Zeit schwelende Fluglärmstreit zwischen Deutschland und der Schweiz, der im Mai 2000 in der Aufkündigung der «Regelung zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland für An- und Abflüge zum/vom Flughafen Zürich über deutsches Hoheitsgebiet» (so genannte Verwaltungsvereinbarung) durch die Deutschen gipfelte.

Erste deutsche Klagen schon 1977

Die schweizerische Flugsicherungsgesellschaft skyguide übt seit Jahrzehnten in einem Teil von Süddeutschland die Flugverkehrskontrolle aus, um den Flugverkehr von

und nach dem Flughafen Zürich optimal organisieren zu können. Die Durchführung der Flugsicherung durch skyguide erfolgte jedoch allein auf der Basis von Betriebsab-sprachen zwischen der schweizerischen und der deutschen Flugsicherung, so genannten «Letters of agreement».

Erste deutsche Klagen gegen den Zürcher Fluglärm erfolgten bereits im Jahre 1977 – nach einem starken Wachstum des Flugverkehrs, das 1976 auch die Inbetriebnahme der neu gebauten Piste 14 als Hauptlandepiste zur Folge gehabt hatte. Anfangs der 80er Jahre klagten deutsche Grundeigentümer sogar gegen ihren eigenen Staat, der es unterlassen habe, Massnahmen gegen den Fluglärm zu ergreifen. Deutschland verlangte deshalb von der Schweiz eine Regelung der An- und Abflugverfahren zum und vom Flughafen Zürich, welche über süddeutsches Gebiet führen. Dies mündete im Jahr 1984 in einer Verwaltungsvereinbarung, die unter anderem eine mehr oder weniger gleichmässige Verteilung der Anflüge auf die Pisten 14 und 16 vorsah und eine Kündigungsmöglichkeit für beide Seiten mit einer Frist von einem Jahr enthielt.

Nachdem der Flugverkehr in den 80er und 90er Jahren weiter angewachsen war, rasant weiter zu wachsen drohte (oder verhiess – je nach Standpunkt) und die meisten Anflüge trotz Verwaltungsvereinbarung aus betrieblichen Gründen immer noch auf die Piste 14 erfolgten, machte Deutschland schliesslich im Jahr 1998 die weitere Überlassung der Flugverkehrskontrolle über Süddeutschland an die skyguide von einem neu auszuhandelnden Staatsvertrag abhängig. Eine mögliche deutsche Zustimmung zu einem solchen Vertrag wurde an eine massive Entlastung des süddeutschen Luftraums vom Zürcher Fluglärm gekoppelt.

Die folgenden Verhandlungen erwiesen sich als äusserst schwierig, und nachdem

mehrere Verhandlungsrunden trotz Zugeständnissen der Schweizer keine Lösung gebracht hatten, erhöhte Deutschland den Druck auf die Schweiz und stellte unter anderem folgende einschneidenden Forderungen:

- Maximal 80000 An- oder Abflüge pro Jahr über deutsches Gebiet (bereits im Jahr 1997 waren in Zürich mehr als 270000 Flugbewegungen zu verzeichnen gewesen)
- Nachtflugverbot für An- und Abflüge zwischen 21.00 und 07.00 Uhr über deutsches Gebiet
- Durchgehendes Wochenendflugverbot für An- und Abflüge über deutsches Gebiet
- Übergangsfrist von einem Jahr – wobei jedoch bereits vorher die Anzahl der Anflüge über deutsches Gebiet auf 100000 pro Jahr reduziert werden musste.

Nach weiteren erfolglosen Verhandlungsrunden machte Deutschland schliesslich im Mai 2000 von seiner Möglichkeit Gebrauch, die Verwaltungsvereinbarung aus dem Jahr 1984 per 31. Mai 2001 zu kündigen, und wies die Schweiz darauf hin, dass ab 1. Juni 2001 die oben aufgeführten Forderungen durchgesetzt würden.

Luftverkehrs-Staatsvertrag

Daraufhin machte die Schweiz zwar nochmals Zugeständnisse, die Verhandlungen auf der Ebene der Fachbehörden waren jedoch endgültig gescheitert und wurden nun auf die Ebene der Verkehrsminister gehoben. Wegen der Landtagswahlen in Baden-Württemberg im März 2001 fand das Treffen der Verkehrsminister erst am 23. April 2001 statt. Bei diesem Treffen einigten sich Bundesrat Leuenberger und der deutsche Verkehrsminister Bodewig unter anderem auf folgende, den süddeutschen Luftraum entlastende betriebliche Eckwerte des Staatsvertrags:

- Allgemeine Nachtflugsperrung von 22.00 bis 06.00 Uhr für An- und Abflüge durch süddeutschen Luftraum unter FL 100
- Ausgedehnte Nachtflugsperrung an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen von 20.00 bis 09.00 Uhr für An- und Abflüge durch süddeutschen Luftraum unter FL 100
- Übergangszeit von 41 Monaten ab Unterzeichnung – wobei aber die allgemeine Nachtflugsperrung bereits einen Tag nach Unterzeichnung des Staatsvertrags und die zusätzliche Wochenend- und Feiertagssperre ab Winterflugplan 2002 (27. Oktober) in Kraft treten sollte.

In den nachfolgenden Detailverhandlungen, die wiederum auf Fachebene geführt wurden, konnte die Schweiz noch weitere, für den störungsfreien Betrieb des Flughafens Zürich wichtige Rahmenbedingungen aushandeln:



Angewiesen auf gute Partnerschaft.

- eine umfassende Ausnahmeregelung zur Benützung des süddeutschen Luftraums, so z.B. aus Sicherheitsgründen oder bei ungünstigen Wetterbedingungen
- eine befriedigende Regelung bezüglich der Warteräume (keine Verlegung der heutigen Warteräume in die Schweiz).

Am 18. Oktober 2001 fand schliesslich die Unterzeichnung des Staatsvertrags statt. Skyguide sprach sich von Anfang an für diesen Vertrag aus, während der Zürcher Regierungsrat ihn zuerst nur als das kleinere von zwei Übeln betrachtete, im Frühling 2002 jedoch umschwenkte und ihn nun wie Unique und die SWISS ablehnte. Die Folgen waren jetzt abzusehen: Nachdem sich am 19. Juni 2002 schon der Nationalrat gegen den Staatsvertrag ausgesprochen hatte, lehnte am 18. März 2003 auch der Ständerat das Vertragswerk ab. Damit war das Luftverkehrsabkommen zwischen Deutschland und der Schweiz definitiv gescheitert.

Deutsche Verordnung

Deutschland reagierte nun sehr schnell. Nicht nur blieben die vorgezogenen Massnahmen des Staatsvertrags weiterhin in Kraft (allgemeine und ausgedehnte Nachtflugsperrung), sondern es wurden sofort weitere Verschärfungen angekündigt, die bereits am 4. April 2003 in einer deutschen Verordnung verfügt wurden:

- Ab 17. April 2003: zeitlich verlängerte und vertikal ausgedehnte allgemeine Nachtflugsperrung von 21.00 bis 07.00 Uhr für An- und Abflüge durch süddeutschen Luftraum unter FL 120
- Ab 10. Juli 2003: verschärfte Ausnahmeregelung zur Benützung des süddeutschen Luftraums – keine Ausnahmen mehr aus Sicherheitsgründen und fest definierte, für einen VOR-Anflug auf Piste 28 jedoch viel zu tiefe Wetterlimiten, unterhalb welchen ausnahmsweise auch während der Sperrzeiten ein Anflug auf eine der «Allwetterpisten» 14 oder 16 erlaubt gewesen wäre; konkret hätte dies gemäss Interpretation von Unique beispielsweise bedeutet, dass der Flughafen Zürich während der süddeutschen Sperrzeiten bei Sichtweiten zwischen 1800 und 4000 Meter geschlossen gewesen wäre (Bemerkung: Offenbar ist man sich nicht ganz einig, ob das temporäre «Meteo-Grounding» des Flughafens nur schweren

Grossraumflugzeugen bei nasser Piste oder generell allen Flugzeugen gedroht hätte. Unique interpretiert die Verordnung so, dass alle Flugzeuge davon betroffen gewesen wären. Wesentlich ist das jedoch nicht – beides ist für einen potenziellen Hub inakzeptabel.)

Am 26. Juni 2003 erreichte Bundesrat Leuenberger bei Verkehrsminister Stolpe, dem Nachfolger von Bodewig, eine Aussetzung der verschärfen Ausnahmeregelung bis zum 30. Oktober 2003. Weiter einigten sich die beiden Minister darauf, Verhandlungen für einen «kleinen» Staatsvertrag über die Durchführung der Flugsicherung im deutsch-schweizerischen Grenzgebiet aufzunehmen.

Zusammen mit der Verschiebung der Ausnahmeregelung erreichte Bundesrat Leuenberger auch eine Erhöhung der Wetterlimiten, unterhalb welchen die Ausnahmeklausel in Kraft treten sollte. Ausserdem wurden diese auf das jeweils aktuelle Anflugminimum für die Piste 34 abgestimmt: Ab 30. Oktober 2003 wird somit das VOR-34-Minimum, ab Frühling 2004 das LOC-34-Minimum und ab Herbst 2004 das ILS-34-Minimum von den Deutschen als Limite für die Anwendung der Ausnahmeklausel akzeptiert. Das folgenschwere temporäre «Meteo-Grounding» des Flughafens war damit im allerletzten Moment abgewendet worden.

Für das Entgegenkommen Stolpes bezahlte die Schweiz jedoch einen Preis: Nicht nur hat Deutschland in Zukunft ein gewisses Mitspracherecht in Zürich, sondern die Schweiz muss nun auch bis im Februar 2005 die zwei Warteräume EKRIT und SAFFA aufgeben und in die Schweiz verlegen.

Ein Instrumenten-Landesystem (ILS) wird geplant

Wenn man sich heute – mit dem Wissen über den Verlauf, den die Entwicklung schlussendlich genommen hat – die Frage stellt, wie man das drohende temporäre «Meteo-Grounding» des Flughafens von Anfang an hätte verhindern können, ist eine Antwort einfach: Es hätte beispielsweise auf den 10. Juli 2003 ein ILS-Anflug auf Piste 34 oder aber der so genannte «gekröpfte Nordanflug» auf die bisher schon als Hauptlandepiste verwendete Piste 14 vorliegen müssen, bei dem man jedoch den süddeutschen Luftraum im Gegensatz zum heutigen ILS-Anflug auf diese Piste nicht mehr tangieren würde. Dies ist leider schneller gesagt als getan, denn bevor ein neuer Anflug zum ersten Mal benützt werden kann, sind auch dann langwierige Bewilligungsverfahren (und anschliessende Bau- und Testphasen) notwendig, wenn kein grosser politischer Widerstand gegen den neuen Anflug vorliegt – schliesslich ist die Schweiz kein «aviatischer Wilder Westen», wie das Andreas Heiter von skyguide in einem Gespräch mit dem «Rundschau»-Team formuliert hat (siehe Bericht Seite 17/18).

Zuerst muss die Gesuchstellerin (Unique) die Grundlagen für den geplanten Anflug erarbeiten lassen:

- Rechnerische Konstruktion – so genannte PANS-OPS-Berechnungen – des Anfluges nach Vorschriften der ICAO (International Civil Aviation Organization); diese Berechnungen liefern im positiven Fall einen gültigen Anflug, im negativen Fall den Nachweis, dass der gewünschte Anflug



Komplizierte Strukturen erhöhen den Planungsaufwand – nicht nur für die Piloten.

nicht machbar ist. Sogar Hinweise, durch welche Anpassungen allenfalls ein besseres Resultat möglich wäre, können aus diesen Berechnungen gewonnen werden: Veränderung des Gleitwinkels, Realignment des Endanfluges oder des Missed Approaches, Verschiebung des Missed Approach Points usw.

- Abklärung und Standortbestimmung der benötigten Navigationshilfsmittel
- «Anbindung» des Anflugverfahrens an Holdings
- Abklärung und gegebenenfalls «Umbau» der bereits vorhandenen Luftraumstruktur (der Südanflug auf die Piste 34 war diesbezüglich zum Glück nicht allzu kritisch, erforderte also keinen kompletten «Umbau» der bestehenden Luftraumstruktur um Zürich).

Dazu kommt eine ganze Reihe von weiteren Aufgaben wie z.B. die Erarbeitung eines operationellen Konzeptes zur Radarführung der Flugzeuge auf den Endanflug, die an dieser Stelle jedoch nicht alle aufgeführt werden können. Sind all diese Vorarbeiten, die zum Teil nicht unabhängig voneinander ausgeführt werden können, erledigt, muss als Nächstes ein Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) erstellt werden, der im Wesentlichen folgende Fragen zu klären hat:

- Lärmabklärungen und -berechnungen (durchgeführt durch die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt EMPA)
- Eine so genannte Störfallberechnung
- «BUWAL-Angelegenheiten» (Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft).

Entspricht der geplante neue Anflug einem ICAO-Standardverfahren (Bsp.: normaler ILS-Anflug), sind nun die wesentlichen Grundlagen zur Erstellung der Gesuchsunterlagen beisammen.

Zeitlich gesehen ist es so, dass bei einem «luftraum-unkritischen» Anflug, der ohne grossen Aufwand an die bestehenden Holdings angebunden werden kann und keinen «Luftraumumbau» erfordert, die vier oben aufgeführten Prozesse vor dem UVB im besten Fall in ungefähr drei Monaten abgeschlossen werden können. Wird der bereits bestehende Luftraum jedoch vom neuen Anflug so stark beeinflusst, dass er effektiv «umgebaut» werden muss (Verlegung von Holdings, Anflug- und Abflugrouten), dann nehmen allein dieser Umbau und die Anbindung des neuen Anflugs an den veränderten Luftraum ohne weiteres 9 bis 18 Monate in Anspruch; mit den fast drei Monaten, die für die ersten beiden Prozesse in jedem Fall benötigt werden, kommt man in diesem Fall also gut und gern auf 12 bis 21 Monate.

Der zeitliche Aufwand für den UVB liegt bei etwa sechs Monaten, so dass man also insgesamt auf folgende Zeitspanne kommt,



Der reibungslose Betrieb eines Hubs ist eine äusserst komplexe Aufgabe.

bis die Gesuchstellerin dem Bund die Unterlagen für den neuen Anflug einreichen kann:

- «Luftraum-unkritischer» Anflug: etwa neun Monate
- «Luftraum-kritischer» Anflug: etwa 18 bis 27 Monate.

Um die eingereichten Dossiers zu bearbeiten und zu bewilligen, braucht der Bund ein knappes Jahr (zum Teil müssen dabei mehrere tausend Einsprachen behandelt werden). Liegt die Bewilligung schliesslich vor, kann mit dem Bau der Anlagen begonnen werden. Für Bau und Inbetriebnahme ei-

«Um die eingereichten Dossiers zu bearbeiten und zu bewilligen, braucht der Bund ein knappes Jahr.»

nes ILS rechnet man jetzt nochmals mit einem knappen Jahr – ein ILS muss nach ihrer Erstellung zuerst noch einen ausgedehnten Zuverlässigkeitstest bestehen, bevor es dann zum ersten Mal «kommerziell» verwendet werden darf (siehe Kasten «ILS, GBAS, Differenzial GPS und MLS», zu dem Aldo Bravo von skyguide die wesentlichen Informationen geliefert hat).

Daraus ergeben sich für den Fall eines «luftraum-unkritischen» Anfluges summa summarum im Idealfall etwa zweieinhalb Jahre Planungs-, Bau- und Testzeit. Dies ist zwar eine «halbe Ewigkeit», jedoch keine Schweizer Spezialität: Die Deutsche Flugsicherung (DFS) veranschlagt für diesen Prozess über den Daumen gepeilt ebenfalls etwa zwei Jahre – bei einem politisch absolut problemlosen Fall.

Knapp Ressourcen bei Unique und skyguide

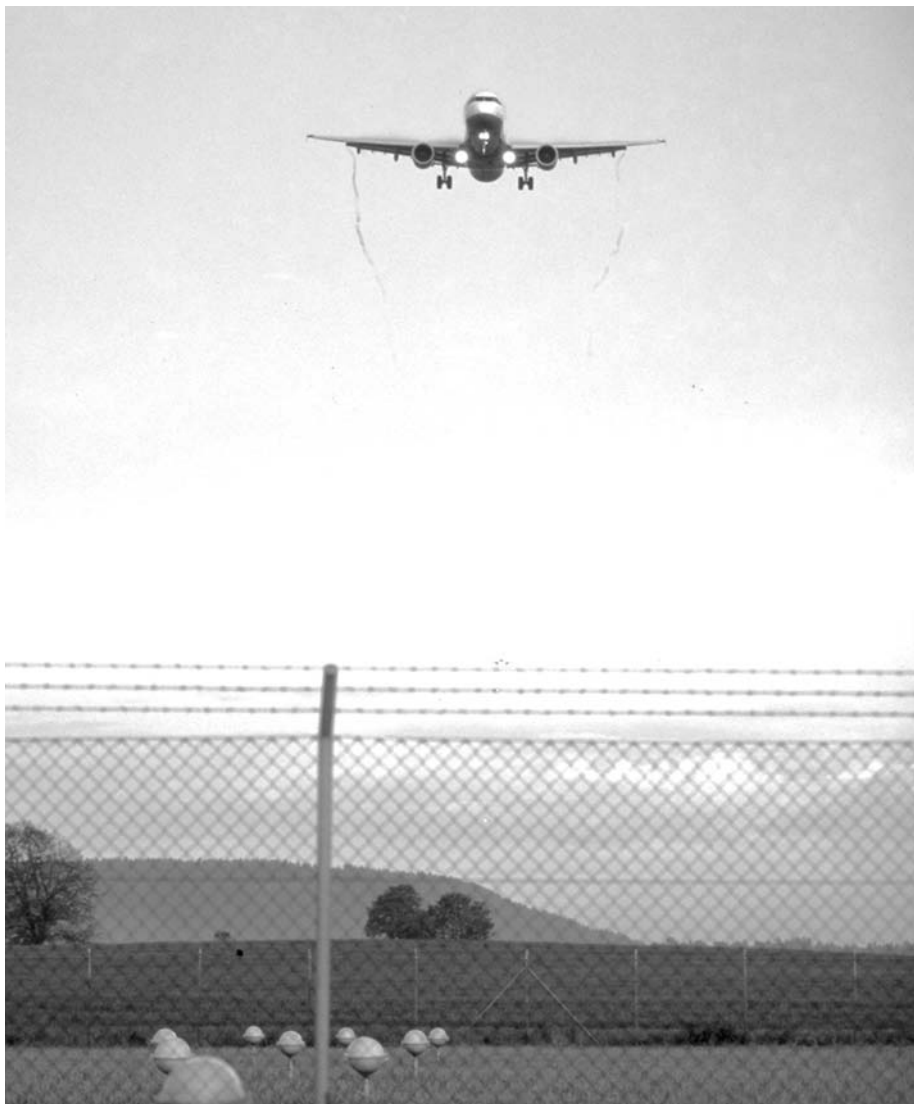
Wenn Zürich also am 10. Juli 2003 mit einem ILS-Anflug auf Piste 34 hätte bereit sein wollen, dann hätten die ersten Arbeiten daran allerspätestens Anfang 2001 in die Hand genommen werden müssen – vor Bekanntwerden der Eckwerte des Staatsvertrags! Dann wäre Unique – die oben aufgeführten Zeitspannen und eine absolut «luftraum-unkritische» Situation zugrunde gelegt – im Frühherbst 2001 in der Lage gewesen, dem Bund die Dossiers für den ILS-Anflug einzureichen, worauf eine Inbetriebnahme im Sommer 2003 theoretisch möglich gewesen wäre. Tatsächlich hat Unique jedoch die entsprechenden Dossiers erst am 30. August 2002 eingereicht, so dass am 10. Juli 2003 statt eines fertig ausgetesteten ILS auf Piste 34 erst die Baubewilligung dafür vorlag.

Gemäss Aussagen von Sonja Zöchling, der Mediensprecherin von Unique, müssen für diese Verzögerung von fast einem Jahr hauptsächlich finanzielle Gründe verantwortlich gemacht werden: Man wollte nicht Geld für die Planung eines von Unique ohnehin von Anfang an als politisch falsch abgelehnten Südanfluges ausgeben, bevor der Staatsvertrag definitiv unter Dach war. Als sich dann im Frühling des Jahres 2002 (nach dem Meinungsumschwung im Zürcher Regierungsrat) immer mehr abzuzeichnen begann, dass der Staatsvertrag vermutlich scheitern würde, machte sich Unique trotzdem an die Arbeit (erste Vorarbeiten waren von skyguide bereits früher geleistet worden) und reichte, wie oben erwähnt, im Au-

gust 2002 die notwendigen Gesuche für den ILS-Anflug auf Piste 34 ein.

Bleibt der gekröpfte Nordanflug. Weshalb hat Unique erst jetzt, im Sommer 2003, ernsthaft damit begonnen, abzuklären, ob ein solcher überhaupt machbar ist? Hierfür werden von Sonja Zöchling letztlich ebenfalls wieder finanzielle Gründe angegeben: Man habe bis heute keine Kapazität dafür gehabt.

Auch jetzt gibt es aber immer noch genügend Probleme mit den Arbeiten am gekröpften Nordanflug. Es wäre nun nämlich die Aufgabe von skyguide, die PANS-OPS-Berechnungen für diesen Anflug weiterzuführen, nachdem sie bereits im Jahr 2002 erste Studien dazu gemacht hat (siehe Kasten «Die Hintergründe zum gekröpften Nordanflug» von Daniel Leiser, Unique). Da aber auch skyguide gemäss deren Presse-



Die Bewilligung für die neue Gleitweganlage ist erst im September 2003 zu erwarten.

sprecher Patrick Herr im Moment «am Anschlag» mit ihren Ressourcen ist, wird Unique diese weitergehenden Berechnungen vermutlich an ein ausländisches Unternehmen vergeben müssen, damit die Arbeiten am gekröpften Nordanflug nicht zum Stillstand kommen.

Beweisen die hoffentlich bis Ende 2003 abgeschlossenen Berechnungen die theoretische Machbarkeit des gekröpften Nordanfluges, dann zeichnet sich allerdings bereits das nächste Zeit- bzw. Ressourcenproblem bei skyguide ab: Können nämlich die PANS-OPS-Berechnungen noch von einem externen Unternehmen ausgeführt werden, so müssen der durch einen gekröpften Nordanflug vermutlich nötig werdende Umbau des Luftraumes und die Anpassung der operationellen Konzepte zwingend von skyguide vorgenommen werden. Diese ist jedoch bis auf weiteres mit voller Kraft damit beschäftigt, zusammen mit Unique ein neues Betriebsreglement für den Flughafen Zürich zu erarbeiten (eine «Altlast» der Konzessionerteilung im Jahre 2001 an Unique) und dabei auch die beiden Holdings EKRIK und SAFFA in die Schweiz zu «zügeln». Diese Arbeiten

sind sehr aufwändig, weshalb sich die Leute von skyguide etwas einfallen lassen müssen, damit sie vor deren voraussichtlichem Abschluss im Februar 2005 die Arbeiten am «Luftraumbau» für den gekröpften Nordanflug – falls überhaupt machbar – in Angriff nehmen können.

Aktueller Zeitplan für den Südanflug und das ILS 28

Die verschärfte Ausnahmeregelung zur Benützung des süddeutschen Luftraums wurde vom 10. Juli auf den 30. Oktober 2003 verschoben. Das Verschiebungsdatum wurde so gewählt, dass Zürich nun (gerade) genügend Zeit hat, den VOR-Anflug auf die Piste 34 vorzubereiten. Da das entsprechende VOR bereits installiert war und die nötigen PANS-OPS-Berechnungen für diesen Anflug längst ausgeführt worden sind, konnte Unique praktisch unmittelbar auf die Verfügung der deutschen Verordnung das Gesuch für einen VOR-Anflug auf Piste 34 beim Bund einreichen, der es postwendend am 23. Juni 2003 genehmigte. Nachdem die endgültigen Unterlagen zum Anflug in der Zwischenzeit erarbeitet worden sind, werden

sie noch im August publiziert, so dass die Operators anschliessend genügend Zeit haben – mindestens zwei AIRAC Cycles (Aeronautical Information Regulation And Control) à vier Wochen –, um ihre Anflugkarten und Navigationsdatenbanken entsprechend anpassen zu können. Der 30. Oktober 2003 wurde nicht ganz zufällig gewählt: An diesem Tag endet ein solcher AIRAC Cycle und treten die frühzeitig vorher publizierten Änderungen in Kraft.

Die ebenfalls zwingend notwendige Umschulung der Fluglotsen findet während der drei Monate vor Inkrafttreten der Änderungen statt und verursacht keine zusätzlichen Verzögerungen des VOR-Anfluges.

Da die Bewilligung des ILS-Anfluges auf Piste 34 ebenfalls am 23. Juni 2003 erteilt worden ist, erwartet der geneigte Leser, dem es vor lauter Zeitspannen, Daten und Zahlen nicht schon längst schwindlig geworden ist, per Frühling 2004 die Inbetriebnahme des ILS-Anfluges auf Piste 34. Schliesslich ergibt 23. Juni 2003 plus ein knappes Jahr (für die Bau- und Testphase) ungefähr Frühling 2004. Tatsächlich rechnet man aber auf diesen Termin hin erst mit einem Localizer-Anflug. Was ist jetzt wieder passiert?

Von Anfang an war klar, dass an der geplanten Position der Pistenschwelle keine konventionelle Gleitwegantenne installiert werden konnte, weil man dort mit der Verregnungsanlage für die Enteisereffizienz in Konflikt gekommen wäre. Diese Anlage beinhaltet nämlich auch noch eine so genannte Monitorfläche zur Überprüfung der Umweltverträglichkeit – eine Auflage des BUWAL im Zusammenhang mit der 5. Bauetappe des Flughafens Zürich. Skyguide hatte deshalb in der Machbarkeitsstudie nicht nur diese, sondern auch zwei alternative Positionen für die Pistenschwelle vorgesehen, wo die Installation einer konventionellen Gleitwegantenne möglich gewesen wäre. Unique entschied sich jedoch definitiv für die ursprünglich ge-



Optimale Infrastrukturen für erhöhte Pünktlichkeit.

«Man wollte nicht Geld für die Planung eines von Unique ohnehin von Anfang an als politisch falsch abgelehnten Südanfluges ausgeben, bevor der Staatsvertrag definitiv unter Dach und Fach war.»

plante Position und reichte im Jahr 2002 das Gesuch mit einer konventionellen Gleitwegantenne ein – die Zeit drängte. Da ein Versetzen der Monitorfläche nicht möglich war und ein Neubau der Verregnungsanlage an einem anderen Standort für Unique zu teuer gekommen wäre, musste sich skyguide etwas einfallen lassen und plant nun für den Gleitweg der Piste 34 einen neuen Typ von Antenne, von dem es in Europa (in Norwegen) erst drei Installationen gibt – eine so genannte «End-Fire»-Antenne. Dies führte in der Folge zu höheren Investitionskosten für skyguide.

Die im Juni dieses Jahres eingetroffene Bewilligung für den Bau des ILS 34 war somit bezüglich Gleitweg von Anfang an hin-fällig, weshalb man im Moment erst die Localizer-Anlage bauen kann. Die Bewilligung für die neue Gleitweganlage wird im September dieses Jahres erwartet, worauf es dann wiederum ein knappes Jahr dauern wird, bis sie in Betrieb genommen werden kann. Voraussichtlich wird es also Herbst 2004, bis zum ersten Mal in Zürich ein kommerzieller ILS-Anflug auf die Piste 34 möglich sein wird.

Für das ILS auf Piste 28, für das ebenfalls eine End-Fire-Gleitwegantenne vorgesehen ist, sieht die Planung so aus, dass im Herbst dieses Jahres die Bewilligung für den Bau eintreffen sollte. Da skyguide jedoch auch in diesem Bereich zu wenige Spezialisten hat, um zwei ILS-Anlagen gleichzeitig zu installieren und in Betrieb zu nehmen, verzögert sich der Beginn der technischen Installationen des ILS 28, bis diejenige des ILS 34 mehr oder weniger abgeschlossen ist. Skyguide rechnet deshalb im Moment mit der Inbetriebnahme des ILS 28 erst gegen Herbst 2005.

Moral der Geschichte

Nicht nur dem Laien wird es ob der verschachtelten Prozesse, langwierigen Verfahren und zahllosen Daten und Zahlen fast schwindlig: Der reibungslose Betrieb eines Hubs ist eine äusserst komplexe Aufgabe. Kommen dann noch sich ständig ändernde Rahmenbedingungen und ein politisches Umfeld dazu, das die volkswirtschaftliche Bedeutung des Hubs nicht richtig erkennt und deshalb immer weniger Verständnis für den Fluglärm hat, wird die Aufgabe praktisch unlösbar.

Man kann nicht mit Verfahren, welche jeweils Jahre in Anspruch nehmen, auf Rahmenbedingungen reagieren, die sich alle paar Monate ändern, und man kann nicht von privaten Unternehmen wie beispielsweise Unique und skyguide, die Gewinne erwirtschaften müssen, verlangen, dass sie sich immer frühzeitig auf jede denkbare Eventua-

lität mit teuren und aufwändigen Planungen vorbereiten, die ihnen niemand bezahlen wird, wenn sie sich im Nachhinein als überflüssig herausstellen.

Eine nationale Luftfahrtpolitik, wie sie von unserem Vorstandsmitglied Christian Frauenfelder in der letzten «Rundschau»-Ausgabe, von Unique-CEO Josef Felder in einem Interview im «Tages-Anzeiger» vom 31. Juli 2003 oder beispielsweise auch vom Kantonalen Gewerbeverband Zürich in der neusten Ausgabe seiner Monatszeitschrift gefordert wird, ist also dringender denn je. Denn nur diese kann wieder für stabile Verhältnisse um den Flughafen und die nötige Akzeptanz für den Flugbetrieb sorgen, ohne welche Zürich je länger, desto aggressiver an die Wand gespielt wird. Warum locken denn beispielsweise viele vor kurzem noch brachliegende Flugplätze die wie Pilze aus dem Boden

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Aus der Tatsache, dass zwar einerseits jeweils der Kanton die raumplanerische Hoheit in seinem Gebiet hat (kantonale Richtpläne), andererseits aber der Bund für die Zivilluftfahrt verantwortlich ist, welche raumplanerisch natürlich erhebliche Auswirkungen auf die Kantone hat (Flughafeninfrastruktur, Lärmbelastung durch startende und landende Flugzeuge etc.), ergeben sich Abgrenzungsprobleme, die mittels Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) gelöst werden sollen.

Dieser SIL behandelt alle dem zivilen Betrieb von Luftfahrzeugen dienenden Infrastrukturanlagen und besteht – vereinfacht gesagt – aus zwei Teilen. Der Konzeptteil hält die Globalziele für die langfristige Luftfahrtpolitik sowie die Konkretisierung dieser Globalziele für die Landesflughäfen, Regionalflugplätze usw. fest. Der anlagespezifische Objektteil enthält für jede im Konzeptteil aufgeführte Anlage die Rahmenbedingungen zum Betrieb, zum Flugplatzperimeter, zu Lärmbelastung und Hindernisbegrenzung, zu Natur und Landschaft sowie zur Erschliessung. Diese Rahmenbedingungen werden auf den so genannten SIL-Objektblättern festgehalten.

Der SIL-Konzeptteil, der vom Bundesrat am 18. Oktober 2000 genehmigt wurde, definiert beispielsweise die drei Flughäfen Zürich, Genf und Basel als so genannte Landesflughäfen, für welche unter anderem folgende Grundsätze gelten:

- Sie sind die nationalen Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs und Teil des Gesamtverkehrssystems. Der Flughafen Zürich soll dabei seine Rolle als eine der grossen europäischen Drehscheiben (Hub) des Weltluftverkehrs wahrnehmen können.
- Sie sollen eine ihrer Funktion entsprechende, leistungsfähige Infrastruktur anbieten. Die erforderlichen Entwicklungsschritte sind rechtzeitig einzuleiten und unter räumlichen, ökonomischen, ökologischen und sozialen Kriterien zu optimieren.

Zur Ausarbeitung der einzelnen SIL-Objektblätter ist ein so genannter Koordinationsprozess vorgesehen, in dem die Interessen der von der Anlage betroffenen Bundesstellen, Kantone und weiteren Parteien in partnerschaftlicher Zusammenarbeit möglichst in Übereinstimmung gebracht werden sollen. Resultat dieses Prozesses ist das Koordinationsprotokoll, in dem unter Umständen jedoch auch mögliche Differenzen, die nicht ausgeräumt werden konnten, festgehalten werden. Das Koordinationsprotokoll dient dem BAZL schliesslich als Grundlage zur Erarbeitung des definitiven Objektblatts.

Viele dieser SIL-Objektblätter sind immer noch in Bearbeitung, insbesondere auch dasjenige für den Flughafen Zürich. An dessen Koordinationsprozess, der vom Herbst 2001 bis zum Herbst 2002 dauerte, waren 14 Kantone, die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA), die Flughäfen Basel und Zürich, skyguide und die SWISS beteiligt; der Bund war vertreten durch das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) und das Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS). Auf regionaler Ebene koordinierte der Kanton Zürich die verschiedenen Interessen am Runden Tisch.

Roland Zaugg

schliessenden Billig- und «Sut-Airlines» mit allen möglichen Vergünstigungen an? Wohl kaum, um freundlicherweise lärmgeplagten Grosse Stadtbewohnern wie den «armen Zürichern» einen Teil ihres Lärms abzunehmen.

Im Zusammenhang mit einer umfassenden nationalen Luftfahrtspolitik muss sich die Schweiz in Zukunft jedoch auch über die Rolle der einheimischen Airline klar werden – ein gut gemeinter, hehrer SIL-Konzeptteil allein, in welchem geschrieben steht, dass der Flughafen Zürich das Potenzial zu einer grossen europäischen Drehscheibe haben soll, reich-

te vielleicht früher noch aus, als man sich über die einheimische Fluggesellschaft noch keine Gedanken machen musste, weil sie sozusagen zum Inventar des Landes gehörte. Heute, da dies nicht mehr der Fall ist, braucht es mehr, denn ein potenzieller Hub ohne einheimischen Netzwerk-Carrier ist wie eine grosse Windmühle in den Rossbreiten – zwar möglicherweise ein architektonisches Meisterwerk, darüber hinaus jedoch ziemlich nutzlos.

Apropos Lärm und Lärmdiskussion: Ich war kürzlich am Abend an einem Konzert im Innenhof der Kyburg bei Winterthur. Ab und

zu war dort zwar Fluglärm zu hören, das Freiluftkonzert wurde dadurch aber nicht wirklich gestört. Sowohl in der Pause als auch nach dem Anlass hörte ich jedoch links und rechts Unmut über den «Anfluglärm» (auf Piste 28). Interessant dabei: Das Einzige, was man im Innenhof der Kyburg praktisch nicht hörte, war Anfluglärm. Akustisch wahrnehmbar waren dort vielmehr die Flugzeuge, die auf Piste 32 oder 34 Richtung Nordwesten gestartet waren und dann auf schon relativ grosser Höhe Richtung Osten, über die Gegend der Kyburg, abgedreht hatten. ■

ILS, GBAS, Differential GPS und MLS

- Planung und Bau eines ILS sind das Resultat einer Projektarbeit, deren Leitung bei skyguide liegt. Zum Projektteam gehören ausserdem Unique, MeteoSchweiz und die involvierten Bauunternehmen, welche im Prinzip für die Infrastruktur im Unterflurbereich zuständig sind (Fundamente, Gräben etc.):
- Skyguide führt (im Normalfall) die PANS-OPS-Berechnungen für den Anflug aus, bindet diesen an die Holdings an und nimmt nötigenfalls den «Umbau» der Luftraumstruktur vor; technische Evaluationen und Installationen sowie Inbetriebnahme des ILS sind ebenfalls Aufgaben von skyguide.
- Unique legt z.B. die Schwellenposition fest und plant und realisiert die Approach Lights inkl. PAPI.
- MeteoSchweiz ist für die Transmisso- und Ceilometers zuständig.
- Eine konventionelle Gleitweganlage besteht aus:
 - einer 14 Meter hohen Antenne, welche 75 Meter seitlich versetzt neben der Pisten-schwelle steht;
 - einem EMV(Elektromagnetische Verträglichkeit)-geschützten Betonshelter in der Nähe der Antenne; er enthält die Elektronik für die Gleitwegantenne;
 - einer genau definierten, ebenen Fläche vor der Antenne, in die ein Maschennetz eingelegt ist, sowie einer verhältnismässig grossen «Sensitive Area»; die Antenne strahlt ihre Signale zuerst Richtung Boden aus, wo sie dann am eingelegten Maschennetz reflektiert und im richtigen Winkel abgestrahlt werden.
 Für konventionelle Antennen gibt es Computerprogramme, mit denen man Hindernisse (z.B. Gebäude) und Topographie beliebig simulieren kann, so dass eventuelle Störungen schon auf dem Computer erkannt werden können.
- Eine Gleitweganlage mit einer neuartigen End-Fire-Antenne hat folgende Vorteile gegenüber einer Anlage mit konventioneller Gleitwegantenne:
 - Die Antennen-Installation über dem Boden ist nur noch ungefähr 1,2 Meter hoch und kann

- bis etwa drei Meter an den Pistenrand herangebaut werden; die aus dem Boden ragende Konstruktion ist «frangible»: Ein Flugzeug würde bei einer Kollision mit der Anlage also nur minimal beschädigt.
- Sie braucht keine definierte Vorfläche für die Reflexion der Gleitwegstrahlen, und die Sensitive Area ist wesentlich kleiner als bei konventionellen Systemen.
- Eine End-Fire-Anlage hat jedoch auch Nachteile:
 - Die «nackte» End-Fire-Antenne ohne Elektronik ist ungefähr fünfmal teurer (etwa Fr. 500 000.–) als eine «nackte» konventionelle Gleitwegantenne (ca. Fr. 100 000.–)
 - Gebäude und Topographie können nicht auf dem Computer simuliert werden; skyguide musste deshalb eine provisorische End-Fire-Antenne aufstellen und teure Messflüge durchführen, um zu demonstrieren, dass eine Antenne dieses Typs für die Pisten 28 und 34 in Zürich überhaupt benützt werden kann; die Messungen wurden im Juni 2003 durchgeführt und ergaben sehr gute Resultate.
 - Bevor ein ILS offiziell in Betrieb genommen werden kann, muss der Betreiber nachweisen können, dass sowohl die Localizer- als auch die Gleitweganlage störungsfrei funktionieren:
 - Localizer Cat I: im Minimum 2000 Betriebsstunden ohne technische und operationelle Störungen
 - Localizer Cat II/III: im Minimum 4000 Betriebsstunden ohne technische und operationelle Störungen
 - Gleitweg: im Minimum 2000 Betriebsstunden ohne technische und operationelle Störungen.
 Beim Zuverlässigkeitstest für den Localizer 34 gilt es ferner Folgendes zu beachten: Sobald der Localizer 16 eingeschaltet wird, muss derjenige für Piste 34 ausgeschaltet werden (Kreuzstrahlen sind nicht erlaubt). Der Zuverlässigkeitstest für den Localizer 34 (Cat I) wird also voraussichtlich mindestens drei Monate in Anspruch nehmen, obwohl skyguide während dieser Zeit den Localizer 16 möglichst wenig in Betrieb zu nehmen gedenkt.

- Die Investitionskosten inkl. der notwendigen Infrastruktur eines Cat I ILS bewegen sich für skyguide zwischen gut 4 Mio. (mit konventioneller) und 4,5 Mio. Franken (mit End-Fire-Antenne). Die jährlichen Betriebskosten für ein Cat III ILS liegen bei knapp 400 000 Franken (inkl. Maintenance etc.).
- Skyguide ist in Europa Vorreiter eines zukünftigen GBAS-Anfluges (Ground-Based Augmentation System), welcher auf Satellitennavigation beruhen wird. Die Absicht von skyguide ist es, 2005 mit einem Testbetrieb anzufangen, so dass man in Zürich ungefähr im Jahr 2005/06 ein zertifiziertes Cat-I-GBAS-Anflugverfahren anbieten könnte. Entsprechende Feldversuche im schwierigen Gelände von Sitten wurden bereits durchgeführt und verliefen vielversprechend. Ähnliche Versuche in Lugano, jedoch mit Differential GPS, verliefen dagegen weniger gut (Zuverlässigkeit), weshalb diese Variante in Zürich nicht weiterverfolgt wird.
- GBAS verspricht gegenüber dem ehrwürdigen ILS einige Vorteile:
 - Mit einer einzigen lokalen Bodenanlage könnten Anflüge auf alle Pisten ausgeführt werden.
 - Äusserst stabile Signale, die durch vorausfliegende Flugzeuge wesentlich weniger gestört werden.
 - Führung auch bei komplexen Anflug-, Roll- und sogar Abflugverfahren.
- Das Thema MLS (Microwave Landing System) ist in Zürich noch nicht ganz vom Tisch, allerdings darf man sich auch mit einem MLS für den Moment keine gekrümmten Anflüge erhoffen: solche sind von der ICAO bis heute nicht spezifiziert worden. MLS hat gegenüber dem ILS jedoch Vorteile bezüglich Signalstörungen, die in Zürich ein Problem sind. Das Problem würde aber auch ohne MLS hinfällig, sobald man den noch aus der Urzeit der ILS-Technologie stammenden grossen Localizer Coverage Sector von $\pm 35^\circ$ auf beispielsweise $\pm 10^\circ$ einschränken könnte.

Zusammengestellt von Roland Zaugg nach Angaben von Aldo Bravo, Bereich Technics, Leiter Navigation & Surveillance Systeme skyguide

Die Hintergründe zum gekröpften Nordanflug

Zurzeit werden viele mögliche Benutzerszenarien des Flughafens Zürich diskutiert. Der so genannte «gekröpte Nordanflug» ist eines davon. Doch wie realistisch ist diese nicht alltägliche Variante wirklich?

Text: Daniel Leiser, Projektleiter OPS Engineering Unique (ehemals F/O A320 Swissair)

Wie mittlerweile bekannt ist, können die für Zürich publizierten ILS-Anflüge auf die Pisten 14 und 16 während der Sperrzeiten der deutschen Verordnung nicht benutzt werden. Unique sah sich deswegen gezwungen, den Südanflug auf die Piste 34 einzuführen – nicht zuletzt, weil die Piste 28 mit einer Länge von 2500 Metern je nach Pistenzustand und Windverhältnissen nicht für alle Flugzeugtypen genügt. Obwohl auch Unique daran interessiert ist, die bisherige Hauptan-

Für das Design eines Anflugverfahrens sind Rahmenbedingungen aufzustellen, die dafür sorgen, dass der Flughafen das Wellenprinzip für den Home Carrier (wichtig für Umsteigebeziehungen) mit diesem Verfahren auch garantieren kann. Die aktuelle Nachfrage in der Morgenspitze (33 Landungen zwischen 08:00 und 09:00LT) zeigt, dass ein alternativer Anflug mit geringerer Kapazität nur zu gewissen Randstunden wirklich geflogen werden könnte.

Aus diesen Gründen hat Unique folgende Anforderungen an den gekröpften Nordanflug gestellt:

- Standard: International gängiges Verfahren
- «Rasch» realisierbar
- Robustheit: Bei möglichst vielen Wetterbedingungen fliegbar (ILS Cat I)
- Kapazität: Einschränkungen werden in Kauf genommen.

Derzeit werden Verfahren verfolgt im Rahmen ILS 14 mit verkürztem Final und Line-up mit VOR (voraussichtlich mit einem neu zu erstellenden VOR wegen Abdeckungslücken von ZUE) oder IGS 14/16,

wobei Letzterer natürlich ein schlechteres Anflugminimum ergibt. In Zusammenhang mit dem gekröpften Nordanflug zeichnen sich jedoch bereits heute weitere mögliche Probleme ab:

- Kritische Hindernissituation
- Gleichzeitige Starts auf Piste 28 und gekröpte Anflüge eventuell nicht mehr möglich (Separation)
- Eventuelle Klassifizierung des Flughafens Zürich als Kategorie-C-Flughafen, was nicht das Ziel einer vernünftigen Flughafenpolitik sein kann.

Generell muss deshalb darauf hingewiesen werden, dass die Machbarkeit der Varianten noch keineswegs garantiert ist und im Falle von Abweichungen von internationalen Vorschriften für die Zulassung weitere umfangreiche Sicherheitsüberprüfungen notwendig wären, deren Ausgang ebenfalls noch völlig offen ist. Selbstverständlich werden sich mit der Entwicklung und Einführung neuer Technologien wie z.B. P(recision)-RNAV und GBAS neue Wege öffnen, alle diese Varianten stehen aber in unmittelbarer Zukunft nicht zur Verfügung.

Um auf den Südanflug verzichten zu können, ist zwingend eine hohe Wetterrobustheit (etwa Cat I) zu berücksichtigen. Andere Verfahren wie z.B. Sichtanflüge (Charted Visual Approach) könnten den Süden höchstens bei gutem Wetter etwas entlasten.

Für alle, die noch immer der Überzeugung sind – «mit FMS sind solche Anflüge überhaupt kein Problem – EKRI 6000 Fuss direkt D6 IKL 3370 Fuss funktioniert doch prima» –, gilt es zu bemerken, dass der heutige RNAV/RNP5-Standard (Basic-RNAV) bordeigene Navigation nur bis MSA gestattet (5300 Fuss in Zürichs Nordwesten). Das Problem lässt sich auch mit «radar vectors» nicht lösen, liegt doch die Minimum Vectoring Altitude in diesem Bereich bei 4000 Fuss.

Nicht zu vernachlässigen sind auch die Auswirkungen auf das Flughafengesamtsystem. Wegen der in den Schweizer Luft-

«Generell muss deshalb darauf hingewiesen werden, dass die Machbarkeit der Varianten noch keineswegs garantiert ist.»

flugrichtung von Norden her auch in Zukunft beizubehalten, kann vorerst nicht auf den Südanflug verzichtet werden, lässt sich doch der gekröpte Nordanflug als Alternative entgegen verschiedener anders lautender Aussagen nicht in nützlicher Frist realisieren.

Mit der Einführung des Südanfluges auf Piste 34 (VOR/DME per 30. Oktober 2003, Localizer per Frühjahr 2004 und ILS per Herbst 2004) und der durch Bundesrat Leuenberger am 26. Juni 2003 ausgehandelten schrittweisen Einführung der deutschen Verordnung wird es möglich sein, den Flughafen Zürich während seiner gesamten Betriebszeit anzufliegen, wenn auch nur mit reduzierter Kapazität. Es existiert damit keine Angebotslücke oder Zwangslage im Sinne der Betriebskonzession. Für die Einführung eines anderen Anflugverfahrens, wie z.B. des gekröpften Nordanflugs sind daher die üblichen gesetzlichen Vorgaben seitens Unique einzuhalten.

Als Grundvoraussetzung für die Konstruktion und Benutzbarkeit eines Anfluges von Westen südlich des Rheins müssen die dazugehörigen Holdings in den Schweizer Luftraum zu liegen kommen, was mit umfangreichen Luftraumanpassungen per Februar 2005 auch geschehen wird.



Nicht nur die Aerodynamik hinterlässt ihre Spuren.

(Foto: Jegerlehner)

raum zu verlegenden Holdings müssen die Abflugrouten Richtung Westen (HOC, LA-SUN) weiter nach Süden umgelegt werden. Durch die zusätzlich zu errichtende Vectoring Area für den gekröpften Nordanflug, welche nur im Bereich SW des neuen EKTRIT Holdings zu liegen kommen kann (Norden: gesperrter Luftraum, Westen: Basel), werden alle Abflugrouten Richtung Westen voraussichtlich noch weiter nach Süden verlegt werden müssen, womit sich bereits ein weiterer Konflikt mit den neuen Holdings für den Anflug 34 abzeichnet.

Es scheint daher klar zu sein, dass für die Einführung des gekröpften Nordanflugs eine komplette Reorganisation der An- und Abflugrouten sowie des Luftraumes unumgänglich sein wird.

Aus all diesen komplexen Vorgaben lässt sich für den Fall einer Umsetzung – vorausgesetzt, skyguide kann die Arbeiten am gekröpften Nordanflug überhaupt parallel zur Verlegung der Holdings durchführen – folgender Zeitplan erstellen:

- Planung bis zum eingabebereiten Gesuch bis Ende 2004
- Anschliessend Bewilligungsverfahren durch das BAZL
- Eventuelle Verzögerungen wegen Rechtsweg.

Die Planungsphase besteht dabei aus der PANS-OPS-Studie des Verfahrens inkl. Anbindung an Holdings, der Definition der Vectoring Area, der Festlegung der eventuell benötigten NAV-Hilfsmittel und, falls neue Einrichtungen nötig sind, der Bestimmung von deren Standorten. Anschliessend an diese Verfahrensausarbeitung erfolgen der Nachweis über die Sicherheit (Safety Case) sowie die Zertifizierung der Verfahren. Für die allenfalls zusätzlich benötigten NAV-Hilfsmittel müssen die Plan-genehmigungsunterlagen zusammengestellt werden, die aus den Plänen und dem Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) bestehen, der insbesondere die Ausführungen über Strahlung, Wald und Biosphäre enthält. Parallel dazu könnten auch schon Kaufverhandlungen mit den Landbesitzern der für die NAV-Anlagen benötigten Grundstücke begonnen werden. In einem aufwändigen Prozess muss skyguide nach der Verfahrensausarbeitung die neuen An- und Abflugrouten sowie die Luftraumstruktur festsetzen. Ist dies erfolgt, können das Gesuch für die Betriebsreglements-Änderung und der dazugehörige UVB über Lärm und Störfälle erstellt werden. Erst wenn all diese Unterlagen vorliegen, kann schliesslich das Gesuch für den gekröpften Nord-

anflug beim BAZL eingereicht werden. Ein weiterer, ernst zu nehmender Aspekt ist das am 26. Juni 2003 von Bundesrat Leuenberger zugestandene Mitspracherecht Deutschlands in Zürich, welches nach Auslegung von Unique insbesondere ein Mitspracherecht bei An- und Abflugverfahren beinhaltet, welche den deutschen Luftraum tangieren. Dies führte zur im Moment immer noch ungeklärten, aber sehr wichtigen Frage über den nötigen Grenzabstand, der beim gekröpften Nordanflug dereinst eingehalten werden muss.

Damit das BAZL überhaupt ein Gesuch für einen gekröpften Nordanflug bewilligen kann, muss dieser im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL), Objektblatt Flughafen Zürich, entsprechend festgesetzt sein, was derzeit auch noch nicht der Fall ist. Die Kantone Zürich, Aargau, Thurgau und Schaffhausen werden in dem Erarbeitungsprozess SIL in der Vernehmlassungsrunde ihre Anliegen und/oder Bedenken einbringen können.

Vielleicht helfen diese Informationen, aufzuzeigen, dass nicht der Unwille zu einer unkonventionellen Lösung, sondern die unglaubliche Komplexität der Grund dafür ist, dass der gekröpfte Nordanflug nicht «sofort» eingeführt werden kann. ■



Der Landgasthof zur Birke ist das älteste noch existierende Gasthaus im Luftkurort Birkendorf auf 800 m ü.M.

Birkendorf ist meistens nebelfrei.

Unser Landgasthof liegt nur 8 Minuten vom Golfplatz Obere Alp und **60 Minuten von Kloten** entfernt.

Bei uns übernachten Sie in komfortablen Zimmern, alle mit Dusche/WC, Fön und Sat-TV ausgestattet.

Finnische Sauna und Solarium im Haus.

Kommen Sie und fühlen Sie sich bei uns wie in Mamas guter Stube mit viel Ambiente. Bei einem frisch gezapften Bier, einem guten Tropfen Wein speisen Sie bei uns gut bürgerlich oder exotisch.

Gönnen Sie sich ein paar schöne Stunden und lassen Sie sich bei uns verwöhnen.

Weitere Infos bei:

www.landgasthof-zur-birke.de

Schwarzwaldstrasse 35
D-79777 Ühlingen-Birkendorf
Telefon 0049 7743 5141
Telefax 0049 7743 5937

E-Mail

familie.scharp@landgasthof-zur-birke.de

ab September Dienstag Ruhetag

Juni bis September ohne Ruhetag

Der Hotelbetrieb, auch mit Halbpension, hat **keinen** Ruhetag.



Unser traditionelles Oktoberfest im Birken-Stadl

27. September 2003, 19.00 Uhr
Für gute Stimmung sorgt **Sepp Horn**.
Bayrische Schmankerln aus dem Birken Kucherl.
Für gute Laune sorgen Sie!

Ab **September 2003** kocht für Sie **Claudia** Spezialitäten aus ihrer peruianischen Heimat, probieren lohnt sich.

Am **14. September 2003** ab 10.30 Uhr
Frühschoppen mit der **Dixieland-Band JAZZTIMER**

Herzlich willkommen!

Ihr Ernst Scharp
«Alt-Kapitän» Swissair,
und das **charmante**
«Birken»-Team

Wir sind kein aviatischer «Wilder Westen»

Ergänzend zu den vorliegenden Berichten hat die «Rundschau» ein Gespräch mit Andreas Heiter, Chef Kontrollturm und Approach Zürich, geführt. Hier seine Gedanken zu den Varianten Südanflug, gekröpfter Nordanflug und «Swing-over» auf Piste 16.

Gespräch: Dieter Eppler und Roland Zaugg

Südanflug

«Rundschau»: Für uns Piloten gibt es keine spezielle Einführung, wenn wir neue Destinationen anfliegen. ILS bleibt ILS, VOR bleibt VOR – ob in Zürich oder New York. Brauchen Flugverkehrsleiter für jedes neue Anflugverfahren ein Spezialtraining?

Andreas Heiter: Nicht unbedingt, es kommt auf die Art des neuen Anflugverfahrens an! Ein Side-step-Verfahren 16-14 musste damals selbstverständlich nicht speziell geübt werden. Je nach Anflugrichtung spielt aber das geografische Umfeld eine ausschlaggebende Rolle. Die Kompassrose kann – zumindest in der Schweiz – nicht beliebig gedreht werden, denn Topografie, Struktur der Lufträume oder Landesgrenzen haben einen immensen Einfluss auf die Taktik. Im Jahr 2005 wird der Flughafen ein neues Betriebsreglement einführen, die Warteräume in SAFFA und EKRIK sollen dann in die Schweiz verlegt werden. Zudem werden zwei neue Warteräume geschaffen (Regio RAPEX und BERSU), und fast sämtliche SIDs (Standard Instrument Departures) werden neu definiert. Dies hat für uns einen Schulungsaufwand von rund 33 Tagen pro Flugverkehrsleiter zur Folge! Dieser Trainingsaufwand erstreckt sich insgesamt über ein ganzes Jahr. Sofern es möglich sein sollte, die anzuwendenden Verfahren noch zu vereinfachen, würde damit auch der Aufwand für die Schulung markant gesenkt werden können. Jeder Controller sollte – um operationell selbstständig einsetzbar zu sein – mindestens einmal in jedem Konzept an jedem möglichen Arbeitsplatz eingeführt worden sein.

Wir beschäftigen hier im Tower Zürich zahlreiche ausländische Controller. Obwohl bereits voll ausgebildet, müssen auch sie vor ihrem Einsatz bei uns ungefähr ein halbes Jahr umgeschult werden. Ein neuer Luftraum mit völlig neuen Strukturen, Luftstrassen, Konfliktpunkten und Koordinationen setzt einfach ein sorgfältiges Einarbeiten voraus.

Bis anhin arbeiteten wir in Zürich mit dem Nordanflug und dem Ostanflug (VOR 28). Als

im April dieses Jahres wegen Deutschland für den VOR-Anflug die neue Variante mit dem Radial 305 von Zürich Ost und der Minimalhöhe von FL120 eingeführt wurde, konnten wir dies ohne vorheriges Training bewältigen. Es ist aber zu betonen, dass wir bei diesem Konzept praktisch von einer dreidimensionalen auf eine zweidimensionale Flugsicherung reduziert worden sind. Eine höhenmässige Entflechtung des Anflugverkehrs unter FL120 ist ja nicht mehr möglich. Um sich an diese Randbedingung zu gewöhnen, wurde die Anflugkapazität in der Anfangsphase um ca. 30 Prozent reduziert. In der Folge sind wir jedoch von unseren Berufsverbänden, die ein vorgängiges Training gewünscht hätten, entsprechend kritisiert worden.

Neue Taktik und reduzierte Kapazitäten

Mit dem Südanflug gehen wir nun einen Schritt weiter; vergleichbar mit einem neuen Flughafen, der neue Taktiken verlangt. Die Kreuzungen der An- und Abflugwege sind total anders gelagert. Bereits auf dem Downwind müssen die geforderten Abstände zwischen den Flugzeugen erstellt sein, denn ein Fächerprinzip wie im flachen Norden ist hier definitiv nicht mehr möglich. Damit verändert sich auch die Arbeitstechnik der Approachcontroller radikal.

Hinzu kommt, dass die SWISS aufgrund des steileren Anflugwinkels ein Auflinieren auf 6000 Fuss statt der von uns gewünschten 5000 Fuss verlangt. Dies ergibt einen um drei Meilen längeren Endanflug, was zur Folge hat, dass wir dem kritischen Gelände der Voralpen immer näher kommen. Damit wird der Luftraum zum Auflinieren sehr eng und lässt keine Fehler zu.

Auch die Kapazitäten werden sich bei der Variante Südanflug merklich verkleinern. Beginnen werden wir beim VOR-Anflug mit einer Rate von 18 Flugzeugen pro Stunde (Nordanflüge 36 Flugzeuge, Anm. der Red.). Mit dem Auflinieren auf 5000 Fuss – dies wird aber frühestens mit der Einführung des Localizer-Anfluges möglich sein – kann die Rate auf 22 bis 24 Bewegungen gesteigert werden. Zu bedenken gilt auch, dass die «runway



Andreas Heiter: «Verschiedene Fragen sind heute noch offen».

occupancy time» – ähnlich wie auf der Piste 28 – zwischen den einzelnen Flugzeugen stark variieren wird. Wir reden hier von einer Bandbreite von 55 Sekunden bis zwei Minuten. Auch damit müssen wir umgehen können.

Aufwändige Schulung

Der Schulungsaufwand für diesen Südanflug dauert dreieinhalb Tage, die theoretische Einführung umfasst einen halben Tag. Es folgen ein Tag Radarsimulation und ein Tag Towersimulation plus kurz vor Inbetriebnahme ein Tag Wiederholung der Radarsimulation. Für die Schulung unserer rund 60 Flugverkehrsleiter in Tower und Approach bedeutet dies einen Gesamtaufwand von rund zwei Monaten.

Der jetzt geplante Südanflug kann nicht verglichen werden mit dem Verfahren, wie es anlässlich der Schliessung der Piste 28 vor einigen Jahren angewendet wurde. Die Ausgangslage war damals völlig anders: Aufgrund der damaligen TMA-Struktur gab es auch keine Höhenaufgaben für das Auflinieren, dadurch konnte ein kürzerer Endanflug geflogen werden. Heute wird zwingend vor der Einführung eines neuen Verfahrens ein «Risk assessment» mit entsprechenden Konsequenzen verlangt.

Anzufügen ist noch, dass ab Oktober, mit Beginn der Südanflüge nicht mehr auf der Piste 28 gestartet wird. In diesen Phasen werden wir – zumindest anfänglich – Starts ausschliesslich auf der Piste 32 zulassen. Der Grund dazu ist die sehr grosse Komplexität für den einen Flugverkehrsleiter im TWR, und zwar in erster Linie bedingt durch die grosse Anzahl von Pistenkreuzungen an verschiedenen Orten.

Gekröpfter Nordanflug

Im Vergleich zum ehemaligen IGS-Approach (Instrument Guidance System) in Hong-Kong oder zum Canarsie-Approach auf dem New Yorker John-F.-Kennedy-Flughafen

Offene Fragen

Verschiedene Fragen sind heute noch offen, beispielsweise die Vermischung des Anflugverkehrs aus allen Warteräumen in einem Luftraum westlich des Flughafens bis in die Region Liestal, südlich des Rheins bis zu Limmat und Aare. Da die Radarführung für den gekröpften Nordanflug ausschliesslich über den Westsektor erfolgen würde, ergeben sich Koordinationsengpässe mit dem Abflugverkehr der Pisten 28 und 16 (in den Westen). Selbstverständlich können wir startende Flugzeuge höhenmässig begrenzen, das ergäbe aber sogleich wieder eine Kapazitätsreduktion.

Schliesslich verlangen auch unsere Nachbarn bestimmte Minimalhöhen bei der Übergabe, und dies könnte dann u.U. knifflig werden.

Auch der einzuhaltende Abstand zur deutschen Grenze ist ungeklärt. Unique wird eine externe Stelle mit Abklärungen zu dieser Anflugvariante beauftragen. Ich hoffe allerdings, dass skyguide zum richtigen Zeitpunkt ebenfalls in die laufenden Prozesse einbezogen wird. Denn es ist nicht möglich, ein Verfahren zu planen und einzuführen, ohne auf unsere Ressourcen zurückzugreifen. Sollte eine solche Abklärung ergeben, dass dieser Anflug machbar ist, dann wächst der politische Druck ungemein. Wenn dann skyguide zu bedenken gibt, dass Zeit und Mittel für eine rasche Einführung fehlen, dann wird das niemand glauben. Genau deshalb scheint mir wichtig, dass die politischen Entscheidungsträger erkennen, dass die Schweiz kein aviatischer «Wilder Westen» ist. Die Verfahren müssen für uns möglichst einfach, geordnet und überblickbar sein. Dies bedingt in jedem Fall eine sauber abgestimmte Einführung.

Viel hilfreicher wäre eine Öffnung des Betriebsreglements. So könnten mehr Möglichkeiten genutzt werden, beispielsweise der Sichtanflug. Der Flugverkehrsleiter hätte dann die Flexibilität, nach Bedarf Sichtanflüge anzubieten. Die heutigen Vorschriften erlauben dies im Grunde genommen nicht. Bietet für einmal ein Controller dennoch ein visuelles Verfahren an, nehmen die Piloten zwar dankend an, im Prinzip schaden aber diese persönlichen Interpretationen der Sache. Es gibt immer zwei Seiten: einerseits die festgelegten Verfahren, auf der anderen Seite die Frage der Anwendung. Unser Spielraum heute ist extrem eng. Wenn der verantwortliche Controller beispielsweise ein Flugzeug eine Minute später als erlaubt auf der Piste 28 landen lässt, müssen wir vom BAZL mit einem Verwaltungsstrafverfahren unter Androhung einer Busse von 20000 Franken rechnen.

Granit im Süden und Politik im Norden: In diesem Umfeld müssen wir leben und dürfen dabei ja keine Fehler machen.

Swing-over

Hier handelt es sich um einen gewöhnlichen ILS-Anflug auf die Piste 14 mit einem visuellen Abdrehen, damit auf der Piste 16 gelandet werden kann. Primärer Grund sind wesentlich kürzere Rollzeiten. Nach einer Fastkollision im Zusammenhang mit diesem Verfahren wurde der «Swing» auf unbegrenzte Zeit aufgehoben. Dies hinterlässt einen schalen Nachgeschmack: skyguide unterläuft ein Koordinationsfehler, und als Folge davon wird das ganze Procedere sistiert. Leidtragende sind die Airlines, die mit dieser flexiblen Regelung Zeit und Kerosin sparen konnten.

AH: Dieses Verfahren wurde ja bereits vor einigen Jahren immer wieder diskutiert. Der damalige Ansprechpartner der Swissair hat uns signalisiert, dass das Einsparpotenzial vernachlässigbar sei. Auch ich hatte meine Vorbehalte. Die Idee war ursprünglich, etwas anbieten zu können, ohne dass ein Anrecht darauf besteht und ohne dass jemand – sei es im TWR oder im Cockpit – zu irgendwas gedrängt wird oder sich verpflichtet fühlt.

Im Laufe der Zeit bekam das Procedere immer mehr Gewicht – auch bei anderen Airlines notabene. Damit wuchs gleichzeitig der Druck auf die Controller. Es ist mitunter zu Situationen gekommen, bei denen ein «Swing-over» frühzeitig bewilligt wurde, dafür aber ein startendes Flugzeug auf der Piste 28 warten musste oder ein landendes Flugzeug schon über den Threshold kam, bevor das startende Flugzeug die Kreuzung passiert hatte. Der oben erwähnte Vorfall war noch der Tropfen, der das Fass überlaufen liess. Wie die Beispiele zeigen, besteht mit dem «Swing-over» ein erhöhtes Sicherheitsrisiko, und da die Variante keine betriebliche Notwendigkeit darstellt, haben wir uns entschlossen, sie nicht mehr anzubieten. Eine Wiedereinführung steht zum heutigen Zeitpunkt nicht zur Diskussion. Wie weit ein spürbarer Verkehrsrückgang dies wieder zulassen würde, lasse ich im Moment offen. ■

Andreas Heiter, 54, wurde 1971 im TWR und 1972 im APP als Flugverkehrsleiter lizenziert. In den 80er Jahren war er während sieben Jahren Präsident des Flugverkehrsleiterverbandes Aerocontrol Switzerland. 1990 wechselte er ins Kader und übernahm die Funktion des Chefs OPS TWR/APP. Seit 1994 ist er Gesamtleiter von TWR/APP.

ist der gekröpfte Nordanflug aus fliegerischer Sicht sicher problemlos machbar. Wo liegen die Probleme für skyguide?

AH: Wie bereits erwähnt, arbeiten wir primär mit dem Nordanflug. Hier gibt es verschiedene Unterkonzepte, beispielsweise den Vor- oder Localizer Approach oder die im Moment sistierte Variante «side step». Ein anderes Konzept ist der Ostanflug, ebenfalls mit zwei Ablegern: Pistenbenützung 28 wegen effektiver Westwindlage oder dann eben aufgrund der deutschen Verordnung. Mit dem Südanflug eröffnen wir jetzt ein drittes Konzept.

Und nun soll zusätzlich noch der gekröpfte Nordanflug geprüft werden. Bis Anfang 2005 könnte Unique beim BAZL ein Gesuch um Genehmigung für den gekröpften Nordanflug einreichen. Voraussetzung wäre aber, dass skyguide die Projektierungsarbeiten für dieses Modell parallel zur Verlegung der Warteräume von Süddeutschland in die Schweiz durchführen kann. Wir haben jedoch mit der Einführung des neuen Betriebskonzepts und anderen laufenden Projekten so viel zu tun, dass wir froh sein müssen, dafür die notwendigen Ressourcen zu mobilisieren. Skyguide selber wird wohl frühestens gegen Ende 2005 in der Lage sein, sich mit diesem Anflug näher zu beschäftigen.

In der aktuellen Situation gibt es drei verschiedene Möglichkeiten, einen solchen Anflug zu fliegen: Eine erste Möglichkeit beruht auf der Basis der satellitengestützten Navigation (GPS), hier fehlen zurzeit allerdings die nötigen Zertifikationen. Die zweite Variante, die Führung durch ein Funkfeuer, ist nicht von der ICAO (International Civil Aviation Organization) zugelassen, und eine Zulassung durch das BAZL ist auch eher fraglich. Bleibt der Anflug nach Sichtbedingungen. Möglich ist nur ein Einfädeln von Westen, da sonst der Winkel für das Eindrehen auf den Endanflug zu gross wäre. Aber auch dieses Modell bedingt eine initiale Radarführung.

Civilized thinking

Zu heiss zum.

War also letzte Woche für ein paar Tage in Dubai, geschäftlich natürlich, das Wetter war schön, ziemlich warm, habe unter der Palme gelegen und auf dem örtlichen Markt ein Pfund gedörnte Datteln und ein Kilo geröstete Nüsse eingekauft (nicht dass Sie denken, jetzt macht er sich über die montägliche «welcome»-Konkurrenz-Kolumne lustig oder gar über die tränendrüsendrückenden Editorials von Frau F. Bitzi, der jetzt tragischerweise schon zum zweitenmal eine Firmenzeitung hops geht. Was haben wir nicht schon alles erlebt punkto Personalzeitungssterben! Flight Recorder, o-mail, Sair News und so fort; pro Reorganisation eine Zeitung weniger, und nun hats also auch noch «swissworld» erwischt, dieses internationale Fachblatt (Special: Karachi) mit den kantonalen Inseraten (Basel-Land). Schade, gell. Nur eine einzige Zeitschrift hat in all den Jahren wie ein Fels in der Brandung der Konjunktur gestanden: die «Rundschau». Zwar wechselndes Format, wechselnde Redakteure, wechselnde Farbgebung, aber konstanter Inhalt: etwas Lamento, etwas Polemik, etwas Info über unseren Bruderverband, etwas Flugklatsch vom Henry; stilistisch variabel wie die Papierqualität, mal mattdumpf, mal seidenglatt, mal hochglänzend. Nur Inserate von Vermögensverwaltern hats nicht mehr so viele drin wie auch schon; seltsam.

War also in Dubai. Es war heiss. Die Luft wie der Fön beim Coiffeur, aber ein Riesenfön, quasi Frisierhaube für Ganzkörperdauerwelle. Dazu noch feucht. Es war so heiss und so feucht, dass einem im Hirn die Ganglien zusammenklebten und nur noch ganz einfache Gedanken durchliessen wie zum Beispiel «wo Wasser?», «wo Eis?», «wo Bier?». Falls man sich nun aber zwecks Wasserkühlung der eigenen Hydraulik ins Meer begeben wollte, so wurde man insofern enttäuscht, als die Temperatur des Persischen Golfs fast näher beim Siedepunkt als bei derjenigen des menschlichen Körpers lag und man sich vorkam wie ein Spaghetto im brodelnden Salzwasser: nach fünf Minuten al dente, nach weiteren fünf Minuten al senza denti. Nach 15 Minuten kaputt, erledigt, tot wie die Firmenzeitung. Deshalb: «Wo Swimmingpool?» Vielleicht etwas kühler dort wegen des Phänomens der Verdunstungsenergie. Vielleicht etwas weniger rote Augen wegen geringerer Salzkonzentration. Tatsächlich: kein Salz, dafür Säure: Harnsäure. Weil – im Pool hat es viele Kinderchen ohne Flügelchen und ohne Hemmungen. Im Pool hat es auch eine Poolbar, und an der Poolbar herrscht reger Bierkonsum, und mit regem Bierkonsum gesteigerte Nierentätigkeit, und weil man schliesslich nichts verpassen will an der Bar... Also doch nicht in den Pool, man will ja keine Gelbsucht.

Folglich: «Wo Bier?» Bier gibts zwar – trotz Koran, aber weil es der Mohammed nicht so gern hatte, hat er gesagt: Verkauft es wenigstens teuer. Der Bierpreis ist in Dubais Hotels etwa so hoch wie bei uns in jenen Lokalen, in denen dafür noch ein oder mehrere Fräuleins auf den Tischen tanzen und sich gleichzeitig wegen steigender Temperatur ihrer Kleider entledigend. Aber in Dubai weit und breit keine Bienen, nur Beduinen. Und teures Bier. Mit unserem gängigen Déplacement-Ansatz kann man sich im Jebel Ali genau alle drei Stunden ein Bier leisten; rechnet man noch Verpflegungskosten und Taxispesen ein, so reicht es noch für ganze zwei Bier pro Tag. Und dann handelt es sich dabei um diese schreckliche holländische Brühe und nicht etwa um ein aus kristallklarkühlem Bergwasser mit würzigem Berghopfen und zartbitterem Bergmalz gebrautes MD-11-Bier, wie es uns der MD-11-Flottenchef seit Monaten in fast täglichen E-Mails unter die Nase reibt. Scheint sonst nicht mehr viel zu tun zu haben, der Gute, war ja schon immer so in Zeiten des Phase-outs. Seit mir allerdings die Etikette unter die Augen gekommen ist, hoffe ich doch schwer, dass die Wings Bar das Bier dann im Offenausschank ausschenkt, ansonsten bestehe ich auf Dekantierung in ein Zahnputzglas. Diese Grafikmischung aus Pin-up, Vorkriegs-Staffelabzeichen und diversen Schriften aus der «Wie kreierte ich eine Bieretikette?»-Toolbox ist einfach zu viel des Erträglichen. Nicht etwa,

dass die MD-11 das Hässlichste an der Etikette wäre; hab ich dann überhaupt nicht gesagt. Trotzdem darf man schüchtern einwenden, dass wir seit kurzem, von der Öffentlichkeit diskret ferngehalten, über ein neues Flaggschiff verfügen, ein anständiges, viermotoriges Flugzeug mit gewaltiger Reichweite und immenser Payload, von wunderbarem Anblick und gigantischer Performance, das auf einer Bier-Etikette fürwahr eine gute Falle gemacht hätte, und ausser ein paar Flabisten und FED-Spezialisten hätte es gar niemand gemerkt, und alle Biertrinker würden sagen: Tolles Flugzeug, tolles Bier. Aber hier in Dubai, wie gesagt, nur dänisches und niederländisches Dünnbier, gerade richtig für in den Pool. Da wird gebechert wie daheim in Tagelstangen oder Tangermünde, da spielt der Preis keine Rolle, hat man ja alles beim Flugpreis wieder eingespart.

Dann gibt es unter meinen Kollegen ein paar Sadisten, die wollen ihren Familienangehörigen auch mal beweisen, wie sie schwitzen bei der Arbeit, und schleppen dann tatsächlich ihre Frauen und Kinder mit nach Dubai im Hochsommer, denen soll es mal richtig schlecht gehen in den Ferien. Am Morgen eingestrichen mit Daylong ultra, wird der überhitzte, gerötete und ausgedorrte Nachwuchs bei Sonnenuntergang dann wieder eingesammelt und mit Fenistil-Umschlägen abgekühlt. Nach zwei bis drei Tagen solcher Prozedur wird die ganze Brut garantiert hochheilig versprochen, im nächsten Jahr in den Wanderferien nicht mehr zu motzen.

Dann gibt es unter meinen Kollegen sogar ein paar Masochisten, die haben freiwillig bei der Emiratischen Fluggesellschaft angeheuert, haben beste Aussichten auf einen baldigen A380-UK und jetzt schon eine wunderschöne Uniform, nicht unähnlich derjenigen, die seit Monaten in meinem Kleiderkasten vor sich hinmottet und die ich gerade in Dubai wegen ihres Cool-wool-Effektes gerne angezogen hätte; stattdessen klebt mir immer noch der Colani mit seiner Faserpelzoptik im Nacken und in der Kniekehle. So viel zum Masochismus: Eine persönliche Inspektion vor Ort hat ergeben: dem Olli geht es gut, hat ein schönes Haus, ein schönes Auto, eine Alkohollizenz. Alles, was man braucht.

Auf dem Rückflug im neuen Flaggschiff ist mir übrigens aufgefallen, dass die gesamte Kabineneinrichtung jeweils flexibel der Destination angepasst wird: für Dubai folgerichtig also das ganze Interieur in elegantem Sand-Ton, die Textilien in zeitlosem Camel, früher hätte man dazu Beige gesagt. Die Emire haben sich sehr wohl gefühlt im sandigen Ambiente und sich sehr gefreut auf das kühle Schweizer Wetter; aber leider ists hier wegen des Ozonlochs und des Treibhaus-Effekts fast noch wärmer als im Emirat.

Apropos Treibhaus: In früheren Jahren hat sich die Airbus-Flotte zweck Teambildung jeweils im August im Zürcher Zoo getroffen. Der eine Vizechefpilot und der Zoodirektor sind nämlich vor rund dreissig Jahren zusammen in die Schule gegangen, aus dem einen ist später etwas geworden, und der hat gesagt: kommt doch zu mir in den Zoo, da könnt ihr noch etwas lernen bezüglich CRM im Affenhaus.

Aus Dankbarkeit hat man dann eine Tierpatenschaft übernommen, mal für einen Pinguin, dem wollte man Flugstunden geben, mal für einen Schimpansen, dem man eine Management-Ausbildung in Aussicht stellte, der aber leider kurz darauf aus dem Leben schied, ob freiwillig oder nicht, bleibe dahingestellt. Dies nur nebenbei. Tatsache ist: der Zoo hat neuerdings ein gigantisches Treibhaus aufgestellt, die so genannte Masoalahalle, worin viel tropisches Gebüsch spriesst und Getier fleucht und wo es so heiss und so feucht ist wie in Dubai, aber keine Kamele hat, sondern mehr so Kleingetier, welches sich im Gebüsch gut vor den Besuchern zu verstecken weiss. Und hier mein Vorschlag: Zeigen wir uns generös und sponoren wir wieder mal ein Tier, den finanziellen Umständen angepasst diesmal eher etwas Kleines, Günstiges, wir können dann später immer noch ein Dromedar durchfüttern, wenn es uns wieder besser geht, so in ein paar Jahrzehnten. Wählen wir diesmal ein Tier, welches eher zu unserem Selbstverständnis passt, zu unserem Bild in der Öffentlichkeit auch, auf das uns die tierliebenden Journalisten in den letzten Jahren zielstrebig reduziert haben, also zum Beispiel: eine Schnecke, einen Wurm oder eine Made.

Das Déjà-vu der Schweizer Luftfahrt

Der einheimischen Luftfahrt geht es schlecht. Eine Hiobsbotschaft jagt die andere. Darüber wird aber leicht vergessen, dass Krisen einer Branche im Rahmen der marktüblichen Zyklen unvermeidlich sind. Ein Blick in die Mitte des letzten Jahrhunderts beweist, wie schamlos sich die Geschichte wiederholt: Der drohende Untergang konnte nur knapp – und mit Hilfe des Bundes – abgewendet werden.

Text: Dieter Eppler

Als im Jahr 1944, noch vor dem Abschluss des Zweiten Weltkrieges, die internationale Luftfahrtkonferenz in Chicago zusammentrat, beschäftigte sich auch die schweizerische Öffentlichkeit lebhaft mit den Problemen des kommenden Weltluftverkehrs. Schon damals waren auch nüchterne Stimmen vernehmbar, die der Erwartung, dass die Schweiz zur «Drehscheibe» des interkontinentalen Luftverkehrs auserkoren sein werde, mit einer gewissen Skepsis entgegentraten.

Die Verkehrsnachfrage verlief zunächst so stürmisch, dass die Swissair, soeben zur «Nationalen Luftverkehrsunternehmung» ernannt, sich veranlasst sah, ihre technische und kommerzielle Organisation in atemlosem Tempo auszubauen. Waren die Jahre 1946 und 1947 noch äusserst lukrativ, so wurde bereits bei der Präsentation der Rechnung 1948 klar, dass dieser erfreuliche Trend nicht ungebrochen anhalten würde. Hinzu kam, dass der Ausnutzungsgrad des folgenden Jahres eine weitere rückläufige Tendenz zeigte. In der Folge verschob sich das wirtschaftliche Schwergewicht des Lufttransports immer mehr auf den Langstreckenverkehr. Es wurde die Aufnahme eines regelmässigen Dienstes nach New York ins Auge gefasst. Um diesen Plan realisieren zu können, war man jedoch darauf angewiesen,

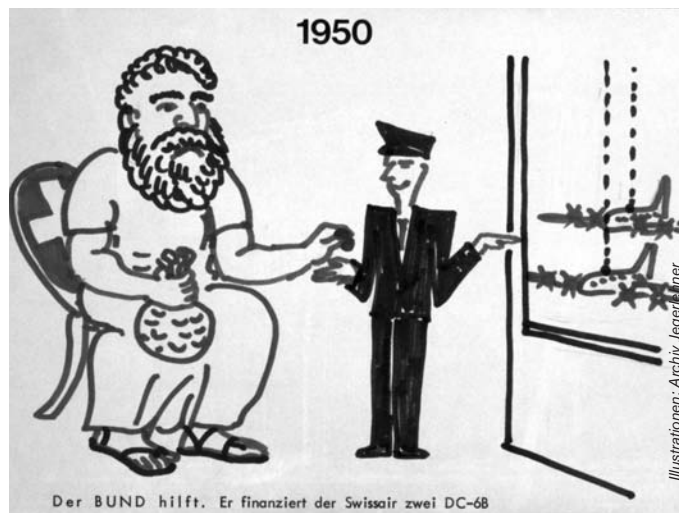
moderne Flugzeuge mit Druckkabinen anzuschaffen. Die bereits vorhandenen DC-4 galten bereits als kommerziell überholt.

Kreditbedarf und kritische Stimmen

Es lag ein Antrag vor, drei viermotorige Constellation mit einem Kapitalbedarf von rund 20 Millionen Franken zu kaufen. Die auf privater Basis geplanten Kredite wurden aber von gewissen Kreisen der Wirtschaft heftig bekämpft. Man machte geltend, dass die Wirtschaftlichkeit des vorgeschlagenen Langstreckendienstes nicht genügend nachgewiesen sei. Auch in der Öffentlichkeit liessen sich zahlreiche kritische Stimmen vernehmen. Es wurde die Auffassung vertreten, dass die Schweiz es nicht verantworten könne, aus Prestigegründen die Konkurrenz mit den mächtigen ausländischen, insbesondere den amerikanischen Luftverkehrsgesellschaften aufzunehmen. Aus wirtschaftlichen Gründen beschloss der Verwaltungs-

rat, die Anschaffung der neuen Flugzeuge vorerst hinauszuschieben. Im Jahre 1950 verschlimmerte sich die Situation noch einmal dramatisch: Bei den geplanten Transporteinnahmen von 40 Millionen Franken resultierte allein aus der Währungssituation ein Verlust von 20 Prozent. Die Geschäftsleitung musste eingestehen, dass ein Fortbestand der Swissair ohne externe finanzielle Unterstützung ernsthaft gefährdet sei.

In der «NZZ» vom 21. Februar 1950 stand geschrieben: «Die Schweiz wird deshalb von Neuem vor die Frage gestellt, ob sie im Luftverkehr weiterhin eine aktive Rolle spielen will, und sie wird diesen Entscheid sehr rasch treffen müssen. Man darf auch nicht ohne weiteres annehmen, dass diese Frage, obwohl sie durch das eidgenössische Luftfahrtgesetz grundsätzlich in positivem Sinne beantwortet wird, praktisch ausser Diskussion stünde, denn es fehlt nicht an Leuten,



die sich auf den Standpunkt stellen, dass es für die Schweiz vorteilhafter wäre, Flugplätze und Bodenorganisationen bereitzuhalten und diese allen fremden Gesellschaften, die sie anfliegen wollen, ohne Einschränkung zu öffnen. Eine solche Lösung wäre vorteilhafter und billiger als die Erhaltung einer nationalen Luftverkehrsgesellschaft, die unter Umständen gewisse protektionistische Massnahmen und ausserdem vom Staat gewisse finanzielle Opfer erfordert.»

1950: Acht Gründe für die Notlage der nationalen Luftverkehrsgesellschaft

1. Eine falsche Beurteilung des Langstreckenverkehrs gegenüber dem Kurzstreckenverkehr. Schwergewicht auf dem Ausbau des Europaverkehrs, infolgedessen vernachlässigter Ausbau des Langstreckenverkehrs.
2. Rückständige Materialpolitik im Langstreckenverkehr (veraltete Flugzeuge).
3. Mangelhafte Propaganda und Verkaufswerbung.
4. Ungenügende Ausnutzung der Langstreckenflugzeuge.
5. Mangel an Kenntnissen der Luftfahrttechnik und des Flugzeugs an leitender Stelle.
6. Freiwilliger Verzicht auf Subventionen.
7. Kurzfristige Programme im Langstreckenverkehr.
8. Mangel einer Luftfahrtpolitik überhaupt.

Acht Gründe für die Notlage

Demgegenüber standen die Befürworter der Swissair. Auch sie führten schlagkräftige Argumente ins Feld und warnten davor, dass mit einer Liquidation der Airline wertvolles Aktivum weggeworfen und die Früchte der stolzen Pionierarbeit verschleudert würden. Es war klar, dass die Schweiz als Fremdenverkehrsland auf entsprechende Verkehrswerbung angewiesen war.

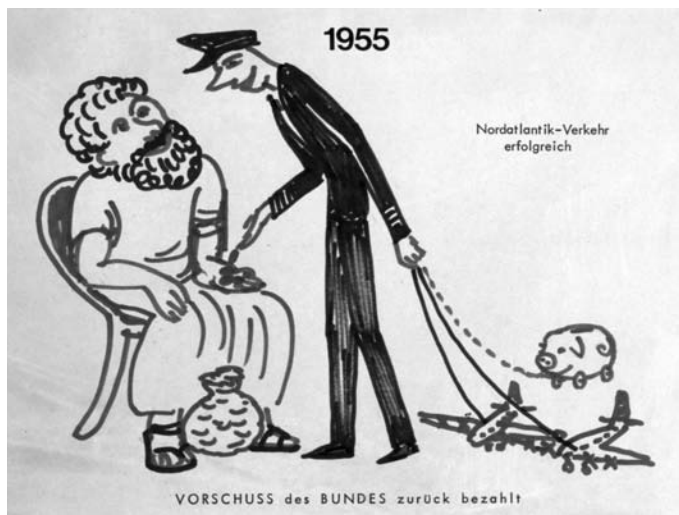
Die Schweizerische Luftverkehrsgesellschaft war somit ganz unversehens in eine substanzielle Krise geraten. Es wurde gefor-

dert, das Verhältnis der nationalen Luftverkehrsunternehmung zum Staat müsse neu überprüft werden. Viele sahen die Lösung in einer zukünftigen Synthese zwischen staatlicher Mitwirkung und privatwirtschaftlicher Unternehmensform. Insgesamt wurden acht Gründe für die dramatische Notlage verantwortlich gemacht (siehe Kasten links).

Speziell der letzte Punkt muss in der heutigen Krise der SWISS nachdenklich stimmen. Ein halbes Jahrhundert später reift nämlich die Erkenntnis, dass wir diesbezüglich noch immer am gleichen Ort stehen. Dabei wären wir in Zeiten wie jetzt mehr denn je darauf angewiesen, über eine stabile Ausrichtung eines politisch-wirtschaftlich abgestimmten Gesamtsystems zu verfügen.

Der Bund wird aktiv

Am 5. Juni richtete dann der damalige Bundesrat eine Botschaft an die Bundesver-



sammlung. Sie betraf die Anschaffung von zwei Flugzeugen für den Langstreckenverkehr der Swissair und empfahl, einen Kredit von 15 Millionen Franken zu bewilligen. Das Dokument trug die Unterschrift von Bundespräsident Petitpierre. Dieser Antrag wurde im Laufe des Septembers in den stände- und nationalrätlichen Kommissionen beraten und zerpfückt. Die Geschäftsführung wurde dabei arg kritisiert.

Fälschlicherweise projizierte man die dilettantische Geschäftsführung der Vergangenheit in die Zukunft, stellte Fehlprognosen und erkannte nicht, dass der Luftverkehr in unaufhaltsamer Entwicklung begriffen war. Die eidgenössischen Räte waren überfordert. Schliesslich gelang es dem weitsichtigen Bundesrat Enrico Celio doch noch, die vorgesehene Hilfe durchzusetzen und die bereits erfolgte Bestellung (!) zweier Langstreckenflugzeuge zu bestätigen. Es war dies eines seiner letzten Geschäfte vor seinem Rücktritt. Er hatte sich durch klares Erkennen und Bejahen der Verkehrsentwicklung, insbesondere des Luftverkehrs, blei-

«Warum eigentlich kann sich niemand für ein klares Bekenntnis zum Service Public durchringen?»

bende Verdienste erworben und gehörte als Magistrat zu den Schöpfern des damaligen Ansehens als luftfahrttreibende Nation.

Schuldentilgung im Jahre 1955

Fünf Jahre später zeichnete sich bereits ein weiterer Sprung in der Entwicklung des Flugzeugbaus ab: Die Düsenflugzeuge sollten die veralteten und langsamen Propellermaschinen ablösen. Auch der Verwaltungsrat der Swissair rüstete sich und beschloss bereits zu diesem Zeitpunkt, im Jahre 1960 zwei Flugzeuge des Typs DC-8 in Betrieb zu nehmen.

Um die nötigen Voraussetzungen für die neue Finanzierung zu schaffen, wurde es unerlässlich, die Verträge mit dem Bund einer Revision zu unterziehen. Dies geschah Ende 1955 im besten Einvernehmen mit den politischen Vertretern des Landes. Die zwei dem Bund gehörenden DC-6B wurden samt Ersatzteilen von der Swissair

übernommen. Die direkte finanzielle Abhängigkeit, welche sich aus den Hilfsmassnahmen des Bundes ergeben hatte, fiel mit dieser Revision dahin. Mit Ausnahme eines Bundesbeitrages von jährlich 500 000 Franken an die Ausbildung des Flugpersonals erhielt die Swissair vom Staat keine Subventionen mehr.

Und heute...?

Die Ereignisse lesen sich wie Zeitungsartikel der letzten Wochen und Monate. Die Jahreszahlen könnten beliebig vertauscht werden. Doch es gilt zu bedenken: Die Schweizer Luftfahrt steht heute am Scheideweg, und unser Land kommt nicht umhin, einige grundsätzliche Überlegungen anzustellen. Wie viel ist uns eine eigene Airline wert? Mit der Erkenntnis, dass sich die europäische Luftfahrt in einem gewaltigen Veränderungsprozess befindet, muss auch die Einsicht reifen, dass ein künftiger Alleingang seinen Preis hat. Warum eigentlich kann sich niemand für ein klares Bekenntnis zum Service Public durchringen?

Das UVEK wirbt auf seiner Homepage mit den Worten: «Ein guter Service Public – das Markenzeichen der Schweiz.» Die Bahn fährt, der Strom fliesst, die Post kommt an – was aber passiert mit dem Flugverkehr? Gehört dieses Transportmittel zur Grundversorgung wie der Verkehr auf der Schiene? Diese Frage kann, zumindest in Teilen, bedenkenlos bejaht werden, wenn man die entsprechende Definition des Departements liest: «Service Public umfasst die Grundversorgung mit Infrastrukturgütern und -dienstleistungen, welche für alle Bevölkerungsschichten und Regionen des Landes zu gleichen Bedingungen in guter Qualität und zu angemessenen Preisen zur Verfügung stehen sollen.» Was zu eben dieser Grundversorgung gehört, muss allerdings durch den Gesetzgeber festgelegt werden. Letztlich würde ein Bekenntnis, den Luftverkehr zumindest teilweise im Sinne eines Service Public weiterzuführen, die Türen zu weiteren staatlichen Finanzmitteln öffnen. Gemäss dem schweizerischen Luftfahrtgesetz kann der Bund beispielsweise Beiträge an den Betrieb einzelner Strecken gewähren.

Die in vergangener Zeit viel diskutierte Alternative eines Teilverkaufs der SWISS ins Ausland wird wahrscheinlich früher oder später einschneidende Konsequenzen haben. Mit Sicherheit hätte sie aber den schmerzhaften Verlust grundlegender Führungsansprüche zur Folge.

Die Vergangenheit mag einerseits für die Geschichts- und Lehrbücher interessant sein, um aber auf konstruktive Weise Erkenntnisse in einer späteren Phase umsetzen zu können, bedarf es der entsprechenden Lehren und Strategien. Diese müssen erkannt und richtig umgesetzt werden. Vor 50 Jahren galt es, die Swissair vor dem Untergang zu bewahren. Dies war nur dank einem zukunftsorientierten Schulterschluss von Wirtschaft und Politik möglich. Auch damals gab es kritische Stimmen, und es wird sie immer geben. Was trotz allem bedenklich stimmt, ist die Tatsache, dass auch heute noch immer keine einheitliche Luftfahrtpolitik mit klaren Strukturen in unserem Land existiert.

Erst jetzt, vor dem Hintergrund einer neuerlichen Flügelschwäche der grössten Schweizer Airline, scheint Bewegung ins Gefüge zu kommen. Auch wenn die SWISS überlebt – die nächste Krise kommt bestimmt: Man möchte ihr wünschen, dass sie eine Chance dazu bekommt. ■

«Eden und Kerosin»

Von der Innenseite der Fliegerei und dem Duft der grossen weiten Welt handelt das neu erscheinende Buch eines pensionierten Swissair-Piloten. Am 19. September, anlässlich der Büchernacht des Appenzeller Verlages in Speicher AR, wird das 304 Seiten umfassende Werk mit autobiografischen Zügen vorgestellt.

Text: Werner Alex Walser,
ehemaliger Swissair-Pilot und Verfasser

«Jährlich werden allein im deutschsprachigen Raum gegen 90 000 Bücher veröffentlicht. Warum, Herr Walser, wollen ausgerechnet Sie noch eines dazugeben?», forderte mich vor drei Jahren der Verleger des Appenzeller Verlages heraus.

Nun, offensichtlich fand ich eine Antwort, und wie damals geplant, schlägt an der nächsten Büchernacht auch für mich die Stunde der Wahrheit. Halbjährlich fasst der Verlag ein halbes Dutzend Neuauflagen zusammen und präsentiert sie an diesem stets mit Spannung erwarteten Anlass. Für mich geht an diesem Abend aber auch ein Flug mit einer äusserst angenehmen Crew zu Ende. Nach der reinen Schreibearbeit war es ein echtes Vergnügen, mit weiblichen und männlichen Buchschaffenden zusammenzuarbeiten, die mit viel Einsatz dazu beigetragen haben, dass wir in wenigen Wochen ein spannendes Werk in den Händen haben werden. Die Leserinnen und Leser werden nicht enttäuscht sein. Es wird ziemlich frech daherkommen.

In St. Gallen folgt man den Wegweisern Richtung Trogen, sofern man nicht die ihr 100-jähriges Jubiläum feiernde Trogenerbahn benützen will. Auf der stetig ansteigenden Rampe lohnt sich ein Blick über die Schulter auf die Dächer der Stadt und die Zwillingstürme des Klosters. Bald öffnet sich die Aussicht zum Schwäbischen Meer. Auf dem höchsten Punkt passiert man das Schlachtdenkmal bei Vögelinsegg und fährt kurz danach in das malerische Appenzeller Dorf Speicher ein.

«Das ist eine Bahn- und keine Tramhalle», belehrte mich der Chef des Depots. In der Tat, das Ambiente vor den abgestellten Zügen ist einmalig.

An der Vernissage vom Freitag, den 3. Oktober 2003 stellt die Buchhandlung Lüthy im Glattzentrum Wallisellen zwischen 15 und 18 Uhr «Eden und Kerosin» erstmals in der Region Zürich vor.

Stets auf die Stunde soll während 30 Minuten ein Buch vorgestellt werden. Die Gäste nutzen die Pause für Gespräche bei vom Verlag offeriertem Essen und Trinken.

Die Büchernacht findet am Freitag, den 19. September 2003, ab 16.30 Uhr im Depot der Trogenerbahn in Speicher AR statt. «Eden und Kerosin» wird um 21 Uhr vorgestellt. Das ganze Programm ist ab August auch auf der Homepage www.appenzeller-verlag.ch ersichtlich, und die Präsentationen können selbstverständlich wahlweise besucht werden.

Beide Anlässe sind öffentlich, und jedermann ist auch ohne schriftliche Einladung herzlich willkommen. Ihr Erscheinen würde auch mich persönlich freuen.

Lassen Sie sich – als kleines Amuse-gueule – kurz um acht Jahre jünger machen:

Leseprobe

Am 16. Januar, es war der Tag vor dem schweren Erdbeben in Kobe, trafen wir uns im Grotto Montanina neben der Kirche von Locarno Monti, nur einen Steinwurf von seiner Wohnung entfernt. Hannes hatte den Stoff bearbeitet, während ich mit dem Kostenplan aufwartete. Nun konnten wir den Projektvorschlag zusammensammeln. Mit einem Flug nach Los Angeles wollten wir beginnen. Ein Kamerateam plus Moderator sollten rekonoszieren und erste Luftbilder und Aussenaufnahmen schießen. Während einer nächsten, höchstens aber nach einer dritten Rotation wollten wir die Story mit einer Vier-Mann-Crew abgedreht haben. «Schöne» Landschaftsaufnahmen, bei denen Wetter und Beleuchtung stimmten, konnte man einkaufen oder aus den Archiven von SF DRS beziehen. Nur so war eine lean production möglich. Bilder und Stoffe boten sich unzählige an. Für den Heimflug sahen wir eine visuelle Vermarktung der Schweiz vor.

«Eigentlich kann gar nichts schiefgehen», schwärmte Hannes. Am 6. Februar war es dann soweit. Schmidhauser fuhr aus Locarno zu uns nach Nürensdorf. Um zwanzig nach eins klopfen wir bei der Direktionssekretärin im Balsberg an. Frau Willi strahlte, fragte nach Hannes' Autogramm und forderte uns auf, Platz zu nehmen.



«Herr Loepfe, wird gleich da sein, ich bitte Sie noch um etwas Geduld!» Punkt halb zwei Uhr öffnete sich die Zwischentür, und ein frisch gekämmter Otto Loepfe – er hatte sich gerade das Mittagsschlafchen aus den Augen gewischt – bat uns ins grosse Eckbüro. Wie vereinbart begann ich Idee, Ziele und Zahlen vorzustellen und überliess den künstlerischen Teil dem Künstler. Hannes, ein Bollwerk von Selbstvertrauen, zog sämtliche Register, spielte Hamlet und Drosselbart in einem, während Otti mit steinerner Miene zuhörte. Ich hatte die Hand an der Reissleine und erlebte alles wie in Zeitlupe. Schon bevor Schmidhauser zum fulminanten Finale ansetzte, war mir klar: Das war nicht Ottos Streichrichtung, bei ihm wird kein Cent zu holen sein.

«...Herr Loepfe unterschätzen Sie den Effekt unseres Projekts auf die interne Motivation nicht! Das gibt Freude, das schweisst zusammen, die Swissair spielt sich selber, darauf können Sie nicht verzichten!», schloss Hannes scherzando.

«Ich bedanke mich für eure Initiative...», aus den ersten Worten war schon deutlich zu hören, dass es ihm nicht gelegen kam –, «...doch ich muss euch enttäuschen», fuhr er fort. «Es stehen in der Swissair grosse Veränderungen ins Haus, und ich kann und will kein Firmenporträt erstellen», beendete er unseren Höhenflug abrupt. «Aber Otti, mit Verlaub, wir wollen doch kein Firmenporträt machen», versuchte ich das Steuer nochmals herumzureissen. Auch das nützte nichts. Wir packten unsere Sachen, stakten steifbeinig zum Ausgang und verabschiedeten uns schmallippig. «Gopfertami!», fluchte Hannes, kaum hatte er die Tür des Vorzimmers hinter sich zugezogen. «Gopfertami,

so ein spröder Kerl ist mir noch nie über den Weg gelaufen!», wettete er, während wir davonzottelten. Voll auf die Nase waren wir gefallen, und dennoch amüsierte mich Hannes' Reaktion. Er installierte sich im Gastzimmer, und bei einer guten Flasche Weinleckten wir unsere Wunden.

«Lieber sich besaufen, aber begraben lassen wir uns noch nicht!», keifte Hannes nochmals saueröpfisch, dann hatte er sich endgültig beruhigt. Es war ja noch nicht alles im Eimer. Am nächsten Tag trafen wir uns mit Pia Schellenberg in ihrem Büro am Leutschenbach. Hannes umarmte sie freundschaftlich. Man kannte sich offensichtlich seit langem.

«Ich bin die Pia!», gab sich die Frau des Fernsehdirektors auch mir gegenüber jovial. Dass mein Compagnon sie schon gründlich eingeseift hatte, war augenfällig.

«Eine gute, nein, eine sehr interessante Sache», erklärte sie, «Bedingung ist nur, dass die Swissair mitzieht, sonst sehe ich für das Sponsoring schwarz.» Immerhin gedachte sie selber zu produzieren und einen ihrer Regisseure mit dem Entwurf eines Drehbuchs zu beauftragen. Eines blieb wieder an mir hängen: die liebe Swissair. Ich musste jemanden finden, der wenigstens bereit war, unseren Konzeptentwurf zu lesen. Wenn Loepfe nicht wollte, so musste ich weiter unten beginnen.

Nicht aufgeben, schnell handeln, bevor jemand die Idee abkupfert, sagte ich mir und machte mich wieder auf die Socken. Und wieder wühlte in mir die Frage: Was wird sich bei der Swissair ändern? Man hatte mich nicht als Filmemacher angestellt, und gerne kehrte ich wieder ans Steuer zurück. Doch wo immer ich an Land setzte, jagte ich geradezu besessen nach Sujets. ■

Zweifel und Spass

Für unsere Lufthansa-Kollegen bedeutet die Arbeit bei der Kranich-Airline einen beachtlichen Mehraufwand im privaten Bereich. Dennoch scheint dies ihrer Begeisterung keinen Abbruch zu tun. Eines aber ist allen Aviatikern gemein: Die bange Frage nach der Zukunft (d. Red.)

Text: Martin Pohl, Lufthansa F/O A300



Vier Stunden bin ich heute Morgen von zu Hause aus unterwegs gewesen. Noch vor Sonnenaufgang – um halb fünf – bin ich mit dem Ford Fiesta in

Rüti losgefahren und über die zu dieser unchristlichen Zeit noch praktisch menschenleere Autobahn nach Frankfurt gelangt. Um 9 Uhr beginnt für mich ein fünftägiger Reserveblock. Die ersten zwei Tage muss ich durchgehend erreichbar sein, um im «Ernstfall» innerhalb von einer Stunde beim Briefing in der Lufthansa-Basis zu erscheinen.

Normalerweise fliege ich mit einem ID90-Ticket nach Frankfurt. Die ganze Reise nimmt zwar praktisch gleich viel Zeit in Anspruch wie mit dem Auto, ist aber – zumindest für mich – deutlich entspannender als die Raserei auf der Autobahn. Häufig muss ich am Vorabend anreisen, wenn das Briefing schon vor 10 Uhr Ortszeit beginnt oder die ersten Flieger von Zürich nach Frankfurt überbucht sind. Das war auch heute Früh der Fall! Aber die Anfahrt mit dem Auto scheint mir für die Reservetage eine gute Alternative zu sein.

Skyline in Frankfurt

Zusammen mit acht weiteren Ex-Swissair-Copiloten bin ich in eine Wohngemeinschaft im Zentrum von Frankfurt gezogen. Unser Heim liegt in der Nähe des Hauptbahnhofs und ist vom Flugplatz aus mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar. Soweit ich weiss, haben die meisten von uns Schweizern

eine solche Wohnung gemietet: Hotelübernachtungen sind nämlich nicht nur teuer, es ist bei den vielen Anlässen in der Frankfurter Messe häufig sogar unmöglich, überhaupt ein Zimmer zu finden. Die grosse Gruppe von neun «Jungpiloten» in unserer Wohnung – fünf fliegen auf dem A300/A310, drei auf der 320er-Familie und einer auf dem Cargo-MD11 – bringt ausserdem den Vorteil, dass man praktisch nie alleine in der Wohnung ist.

Das ist auch heute so. Simon ist erstaunt, als ich um 9 Uhr morgens in die Wohnung komme. Mich freut es, mit ihm kurz über die neusten Infos und Gerüchte zur Lufthansa, zur Fliegerei und zur Luftfahrt allgemein zu schwatzen. Ausserdem erhalte ich die Koordinaten zu Frankfurts bestem Mountainbike-Shop – ich muss ja schliesslich meine kommenden Standby-Tage planen.

Aus unserem Wohnzimmer ist übrigens die Skyline von Frankfurts Innenstadt wunderschön erkennbar. Die Aussicht entschädigt irgendwie für die Abwesenheit von zu Hause. Gedanken, dass ich früher meine Standby-Zeit in Rüti habe verbringen können, kommen nämlich immer wieder auf.

Die nächsten 30 Jahre

Einige Freunde in der Schweiz beneiden mich, wenn ich ihnen meine Visitenkarte mit den beiden Wohnsitzen in der Schweiz und in Deutschland zeige: „Du häsch so ä cools Läbäl“. Ja, auch ich finde es spannend, zur Arbeit fliegen zu müssen, eine Wohnung im Zentrum von Deutschlands Metropole zu haben, viele neue Menschen und eine doch neue Kultur kennen zu lernen, für eine ausländische Firma zu arbeiten. Ich habe mich an die Pendlerei nach Frankfurt gewöhnt. Ich fühle mich gut – und bin stolz darauf, wieder Pilot zu sein.

Angst? Ja, ich habe Angst davor, wie gut ich mich in zehn Jahren fühlen werde. Das sind nicht einfach ein paar Monate Ferien hier, ist kein spannender Adventure-Trip. Das könnte mein kommendes Leben sein, Pendeln von Zürich nach Frankfurt nach Zürich, zusätzliche Nächte weg von zu Hause, und das die nächsten 30 Jahre. Nach Deutschland ziehen möchte ich nicht – dazu sind mir das Zürcher Oberland, das Baden im Zürichsee, die Biketouren auf den Bachtel, das Klettern am Brüggler, die lauen Abendstunden an der Rapperswiler Seepromenade viel zu sehr ans Herz gewachsen. Aber die Alter-

Nostalgie im **BUCHAIRCENTER**

Öffnungszeiten:
 Mo – Fr 09.00 – 20.00
 Sa 09.00 – 16.00

Orville & Wilbur Wright

Schaffhauserstr. 76, 8152 Glattbrugg
 Telefon: 01 874 1 747 Fax: 01 874 1 757 e-mail: jp@buchair.ch Internet: www.aviation-center.ch

«Mit TOGA-Power schiessen wir wie ein Spaceshuttle gegen Nordosten – es darf ja auch Spass machen!»

native zur Lufthansa, nämlich wieder zurück in die Wirtschaft zu wechseln, nur um mehr Zeit in der Schweiz verbringen zu können, ist für mich im Moment nicht verlockend.

Frühaufsteherflug

3:15 Uhr früh, und mein Handy klingelt. In eindreiviertel Stunden ist Abflug nach Tegel. Aha, die Planungsstelle macht also Gebrauch von den durchgehenden, 24-stündigen Standby-Pattern. Der Kapitän kommt auch aus der Reserve und sieht ähnlich zerknittert aus wie ich. Ein 300er ist gestern Abend in Berlin mit Triebwerkschaden stehen geblieben, wir fliegen eine Ersatzmaschine «ferry» in die Hauptstadt. Wir starten um 5 Uhr mit dem leeren Flieger. Mit TOGA-Power schiessen wir wie ein Spaceshuttle gegen Nordosten – es darf ja auch Spass machen!

Die A300/A310-Flotte ist eine der kleineren Einheiten der Lufthansa. Von den total 21 Maschinen sind im Moment einige still-

gelegt, die restlichen Flieger werden von rund 100 Besatzungen geflogen. Die grossen A300-600 fassen bis zu 280 Passagiere und werden vor allem für Zubringerflüge für die Langstrecke eingesetzt. Mit dem Zweiklassen-310er fliegen wir nach Almaty, Baku, Ashgabat, Jeddah und Asmara. Einen festen Destinationsplan für die einzelnen Flotten gibt es aber nicht, so viel habe ich in den letzten neun Monaten gelernt. Entscheide des Netzwerk-Managements werden schnell gefällt und unglaublich schnell umgesetzt. Flieger werden innerhalb Wochenfrist stillgelegt, Strecken gestrichen und wieder reaktiviert. Und ganz spontan ergeben sich wunderschöne Umläufe: eine Nacht Genf, dann drei Nächte Athen – oder gar vier Nächte Athen am Stück. Mir gefällt's auf alle Fälle!

Fliegen ist Spass

Am Abend des letzten Standby-Tages fliege ich noch einen Turnaround nach Mün-

chen. Mein Kapitän – er hat sich am Nachmittag die Internet-News angeschaut – erzählt mir vom geplanten massiven Stellenabbau bei der SWISS. Die meisten Lufthanseaten können es irgendwie nicht glauben, wie die Swissair, die Vorzeige-Airline in Europa, innerhalb so kurzer Zeit vom Erdboden verschwunden ist. Mich stimmen die Neuigkeiten nachdenklich. Wie geht es für die Betroffenen weiter? Und kann so etwas nicht noch einmal bei meiner jetzigen Airline passieren?

Jetzt fliege ich aber erst einmal das Leg zurück nach Frankfurt. Eine eindrückliche Gewitterstimmung mit kitschigem Abendrot begleitet mich auf dem ILS-Anflug auf die Piste 25 links. Ich steuere den A300 ganz manuell, mit «raw-data»-Anzeigen, wie eigentlich bei den meisten Anflügen. Der anschliessende Swing auf die rechte Piste spart uns nicht nur einige Minuten Rollzeit, sondern zeigt mir auch wieder einmal ganz deutlich, wieso ich hier im Cockpit sitze: Das Fliegen bereitet mir Riesenspass, Freude und Erfüllung. Ich habe den richtigen Beruf gewählt! ■

TERMINE & MITTEILUNGEN

Pensionierten-Stamm

Daten: 30. September 2003

28. Oktober 2003

25. November 2003

Zeit: ab 14.00 Uhr

Ort: Hotel Allegra, Kloten

Jeweils am letzten Dienstag jeden Monats

9. September: Pensioniertenausflug

Abstimmungstermine:

GAV 2002 / Paket Turnaround / Statutenänderung für SwissALPA-Integration

Beginn Kommentarfrist: Dienstag, 2. September 2003

Beginn Abstimmungsfrist: Freitag, 26. September 2003

Ende Abstimmungsfrist / Resultate: Donnerstag, 16. Oktober 2003

Termine Vorstandswochen

Amtsjaar 2003

21. – 26. September 2003 / inkl. Spezialistenseminar

20. – 24. Oktober 2003

17. – 21. November 2003

08. – 12. Dezember 2003

18. – 23. Januar 2004

Öffnungszeiten airjob.ch

Jeweils Montag bis Mittwoch während der Vorstandswoche von 9 bis 13 Uhr.

Die Kollektiv-Lebensversicherung der AEROPERS

Wie vielen bereits bekannt, wurde der Kollektiv-Lebensversicherungsvertrag im Rahmen der freien Vorsorge (Säule 3b) zwischen der AEROPERS und der La Suisse im Jahr 2002 seitens des Versicherers gekündigt. Die AEROPERS hat die Qualibroker AG daraufhin beauftragt, einen neuen Versicherungspartner zu evaluieren. Mit der Helvetia Patria konnte per 1. Oktober 2002 ein neuer Vertrag abgeschlossen werden.

Text: Adrian Ill, Geschäftsführer, und Kathrin Hahn, Kundenbetreuerin Qualibroker AG

Die Qualibroker AG übernahm per 1. Januar 2003 zudem die Verwaltung der Versicherungskasse der AEROPERS und ist somit neu Ansprechpartner der Versicherten für Fragen und Offerten sowie beauftragt für das Prämieninkasso bzw. das Inkasso des Prämiendepots.

Mitglieder der AEROPERS, die als Linienpiloten/-pilotinnen bei inländischen Fluggesellschaften tätig sind, können dieser freiwilligen Versicherung beitreten.

Bei ausländischen Fluggesellschaften beschäftigte Linienpiloten/-pilotinnen, die Mitglieder der AEROPERS sind, sowie Mitglieder von AEROPERS-Partnerverbänden, die über das SwissAlpa-Konglomerat an die AEROPERS angeschlossen sind und als Linienpiloten/-pilotinnen bei in- und ausländischen Fluggesellschaften tätig sind, können beim Vorstand der AEROPERS einen Antrag für einen Beitritt zur Versicherung stellen.

Folgende Leistungen können versichert werden:

- Ein Todesfallkapital, zahlbar beim Tod der versicherten Person infolge Krankheit oder Unfall. Das maximal versicherbare Todesfallkapital beträgt CHF 800'000.–.
- Eine Berufsunfähigkeitsrente, zahlbar nach einer Wartefrist von sechs Monaten infolge Krankheit oder Unfall, längstens bis zum 55. Altersjahr. Versichert ist der Verlust der Lizenz als Linienpilot/-pilotin. Die maximal versicherbare Rente beträgt CHF 80'000.– p.a.
- Die Befreiung von der Beitragszahlung bei Berufsunfähigkeit nach einer Wartefrist von 6 Monaten.

Die AEROPERS empfiehlt, die Berufsunfähigkeitsrente mit den zu erwartenden Leistungen der IV und der Pensionskasse

abzustimmen. Im Leistungsfall wird die Berufsunfähigkeitsrente gekürzt, wenn sie zusammen mit anderen Leistungen das mutmasslich entgangene Gehalt übersteigt.

Im Gegensatz zum früheren Kollektivvertrag bei der La Suisse, bei der ein nivellierter Tarif mit gleichbleibenden Prämien (Durchschnittsprämien) galt, sind die Prämien bei der Helvetia Patria abhängig von Alter und Geschlecht und werden jährlich angepasst. Die Prämien sind Nettoprämien, d.h. es gibt keine zusätzliche Überschussbeteiligung.

Bei Aufnahme in die Versicherung ist ein Depot in Höhe der ersten Jahresprämie zu leisten. Bei Prämien erhöhungen und Prämien senkungen wird das Depot entsprechend angepasst.

Anfragen zur AEROPERS-Versicherungslösung können an die Qualibroker AG, Baslerstrasse 52, Postfach, 8066 Zü-

rich, zuhanden Frau Judith Wyss Khedhri, Telefon 043 311 21 43, judith.wyss@qualibroker.ch, oder Frau Kathrin Hahn, Telefon 043 311 21 42, kathrin.hahn@qualibroker.ch gerichtet werden.

Wer ist die Qualibroker AG?

Obwohl die Qualibroker AG erst am 1. September 2000 mit Sitz in Zürich gegründet wurde, arbeitet die AEROPERS schon seit Jahrzehnten mit zweien der Partner der Qualibroker AG, nämlich den Herren Heinz Habegger und Adrian Ill zusammen.

Die Qualibroker AG hat sich dank ihres Engagements in kurzer Zeit in der schweizerischen Versicherungs- und Bankenlandschaft gut etabliert und sich das Vertrauen eines anspruchsvollen, stetig wachsenden Kundenkreises erworben. Als Mitglied des Verbandes Schweizerischer Versicherungs-Broker (SIBA) will Qualibroker ein richtungsweisendes Dienstleistungsunternehmen mit ausgeprägter Kundennähe sein.

Die Qualibroker AG ist unabhängig von Versicherungen und Banken und arbeitet mit schweizerischen sowie mit erstklassigen ausländischen Versicherungs- und Finanzgesellschaften zusammen, sie ist zudem Lloyd's-Broker. Diese Unabhängigkeit gewährt eine objektive und neutrale Versicherungs- und Finanzberatung.

Die Kunden der Qualibroker AG sind Klein- und Mittelbetriebe sowie Organisationen und Verbände in der Schweiz ab 30 Mitarbeiter. Qualibroker betreut inzwischen ein Versicherungsportefeuille von über 60 Millionen Prämien und beschäftigt 17 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. ■

AEROPERS-Versicherung bei der Helvetia-Patria

Beispielberechnungen

Geschlecht	Alter	Leistungen		Jahresprämie 2003* approximativ
		Todesfallkapital	Invaliden-Rente	
Mann	45	100'000	30'000	2'455.60
Mann	40	100'000	30'000	2'322.50
Mann	35	100'000	30'000	2'211.60
Mann	30	100'000	30'000	2'076.00
Mann	45	300'000	60'000	5'131.60
Mann	40	300'000	60'000	4'750.60
Mann	35	300'000	60'000	4'480.70
Mann	30	300'000	60'000	4'192.30
Frau	37	250'000	60'000	3'620.30
Frau	40	300'000	80'000	4'729.00

*Die Prämien werden jährlich angepasst

Die Höhe der versicherbaren Berufsunfähigkeitsrente ist abhängig von der Höhe des versicherten Todesfallkapitals:

Berufsunfähigkeitsrente in CHF bis	Todesfallkapital in CHF im Minimum
30'000	100'000
60'000	200'000
80'000	300'000

Sparen Sie Krankenversicherungsprämien dank dem Kollektivvertrag mit der SWICA

SWISS  ALPA
Airline Pilots Association

Die Versicherungsmodelle der SWICA (viertgrösste Kranken- und Unfallversicherung der Schweiz und Kollektivpartnerin von SwissALPA) decken Ihre individuellen Bedürfnisse ideal ab – von der Hospita allgemein (ganze Schweiz) bis zur umfassenden Hospita privat weltweit. Sie entscheiden selber, wie viel Komfort und Wahlfreiheit im Falle eines Spitalaufenthaltes für Sie wichtig sind. Und das Beste: Als Mitglied des Berufsverbandes SwissALPA profitieren Sie und Ihre Familienangehörigen bei den halbprivaten und privaten Zusatzversicherungen von besonders grosszügigen Prämienvorteilen!

Die SWICA versteht sich als Gesundheitsorganisation, weil der Mensch im Zentrum steht und nicht die Krankheit. So fördert die SWICA die Prävention und tritt für eine Verbindung von Schul- und Komplementärmedizin ein. Nicht Gesetz und Technik stehen im Mittelpunkt, sondern die individuellen Bedürfnisse der Kunden. Deshalb steht die SWICA für die Solidarität zwischen den Geschlechtern, den Generationen sowie zwischen Gesunden und Kranken ein und wendet die gleichen Prämien für Mann und Frau an.

Exklusiv für Sie:

- SwissALPA-Mitglieder sowie deren Angehörige und Lebenspartner, die im selben Haushalt leben, profitieren bei den halbprivaten und privaten Versicherungsmodellen von äusserst attraktiven Prämien. Ein Vergleich lohnt sich!

Weitere Vorteile:

- Dank «Abschlussalter-Tarif» = tiefere Prämien auch im Alter
- Auch in der Grundversicherung Sparmöglichkeiten von bis zu 20 Prozent mit alternativen Versicherungsmodellen wie z. B. Favorit HMO (Gesundheitszentren), Favorit CASA und Favorit Medica (Hausarztmodelle)
- Einfacher und unkomplizierter Krankenkassenwechsel

Sparen auch Sie Prämien und verlangen Sie mit nebenstehendem Bon (S. 27) eine unverbindliche Offerte. Bitte senden Sie den ausgefüllten Coupon am besten zusammen mit Kopien der aktuellen Versicherungspro-

lice(n) an: SWICA-Kundendienst, Römerstrasse 38, 8401 Winterthur.

Weitere Informationen erhalten Sie auch im Internet unter www.swica.ch, der Gratisnummer 0800 80 90 80 oder direkt bei einer SWICA-Agentur in Ihrer Nähe.

Cédric Gitchenko, 17.4.1970, 8413 Nefenbach ZH, Rega-Pilot, Vater von zwei Kindern (1999 und 2001), seit dem 1.1.2003 bei der SWICA versichert.

Weshalb haben Sie sich für die SWICA entschieden?

Als Rega-Pilot habe ich einen tiefen Einblick in das Gesundheitswesen und weiss, wie wichtig es ist, für mich und meine Familie

lie eine solide und kompetente Krankenkasse zu finden. Ich hoffe zudem durch den Kollektivvertrag, dass alle Piloten profitieren und somit auch Einfluss nehmen können auf die individuellen Bedürfnisse (z.B. LOL, weltweite Abdeckung, gute Beratung).

Wie gross ist Ihre Prämieinsparung gegenüber Ihrer früheren Versicherung?

Für 11 Franken pro Monat mehr habe ich eine weltweite Privatversicherung und eine deutlich höhere Todesfall- und Invaliditätssumme für mich und meine Familie abschliessen können.

Wie sind Sie mit dem Kundenservice zufrieden?

Sehr zufrieden. Ich war kein einfacher Kunde, denn durch den Wechsel der ganzen Familie in die Privatversicherung entstanden Komplikationen. Medizinische Vorgeschichten boten anfangs Probleme, welche jedoch nach einem Gespräch vollständig aufgehoben werden konnten. Somit wurde ein Beitritt aller Familienmitglieder in die Privatversicherung möglich. Die SWICA hat mich sehr individuell beraten, und dies zu unserer aller Zufriedenheit. Bevor ich den Vertrag abschloss, habe ich bestimmt ein Dutzend Telefonate mit dem SWICA-Kundenberater getätigt. Auch heute noch lasse ich mich vom selben Kundenbetreuer beraten.



2003 Preise in CHF, aufgerundet auf den Franken	Cedric 1970	Natalie 1967	Andrin 1999	Jill 2001	Familie
Ehemalige Krankenkasse					
Obligatorische KV ohne Unfall mit Franchise 1200.–	148				
Obligatorische KV mit Unfall mit Franchise 1200.–		155			
Obligatorische KV mit Unfall ohne Franchise			67	67	
Halbprivate KV mit Franchise 1000.–	57	80			
Halbprivate ZV ohne Franchise			28	28	
Todesfall (20 000.–) und Inval.-Versicherung (100 000.–)	7	7	2	2	
Total	212	242	97	97	648
SWICA					
Obligatorische KV ohne Unfall mit Franchise 1500.–	130				
Obligatorische KV mit Unfall mit Franchise 1200.–		151			
Obligatorische KV mit Unfall ohne Franchise			54	54	
PRIVATE ZV mit Franchise 1000.–	81	81			
PRIVATE ZV ohne Franchise			27	27	
Todesfall (100 000.–) und Inval.-Versicherung (200 000.–)	20	20	6	6	
Total	231	252	87	87	657

Talon (bitte einsenden an: SWICA Kundendienst, Römerstrasse 38, 8401 Winterthur)

Ich interessiere mich für das SWICA-Versicherungsangebot für Verbandsmitglieder von SwissALPA. Bitte unterbreiten Sie mir eine unverbindliche Offerte.

Absender:

Name/Vorname: _____

Strasse/Nr.: _____

PLZ/Ort: _____

Geburtsdatum: _____ A HP P

Telefon: _____ A = Allgemein / HP = Halbprivat/ P = Privat

evtl. weitere Familienangehörige:

Name/Vorname/Geburtsdatum/gewünschte Versicherung:

Name/Vorname: _____ Geburtsdatum: _____ Gewünschte Versicherung: _____

_____ A HP P

_____ A HP P

_____ A HP P

_____ A HP P

Beilagen (fakultativ), Kopie(n) der aktuellen Versicherungspolice(n)

Kaleidoskop

Text: Henry Lüscher, Redaktor

Wer will leisere MD-80?

Jet Engineering in Kalifornien erhielt kürzlich die Bewilligung, Hush-kits für die JT8-Motoren der MD-80 anzubieten, wodurch sie mit den kommenden Lärmvorschriften im Einklang wären. Vor allem europäische Kunden werden jetzt umworben, da noch kein Launch Customer in Sicht ist. Diese wollen aber zuerst von Pratt & Whitney wissen, ob diese 17 kg schwere Konstruktion, die als neues Endstück hinter der Schubumkehr angesetzt würde, keine negativen Auswirkungen auf das Langzeitverhalten hat.

Neben einer Lärmreduktion von 10 dB wurde bei Boden- und Flugtests festgestellt, dass auch noch ein zwei bis drei Prozent geringerer Treibstoffverbrauch im Reiseflug sowie eine um zehn Grad tiefere Abgastemperatur resultiert. Rund 1000 MD-80 sind noch im aktiven Dienst, und Jet Engineering hofft, dereinst monatlich zwölf Einheiten produzieren und verkaufen zu können.

Gesetze, die einem spanisch vorkommen

Die spanischen Airline-Gewerkschaften empören sich über ein neues Gesetz, das es

erlaubt, einen Piloten oder jeden anderen Angestellten zu büssen, wenn er ohne Grund einen Take-off verzögert. Dieses Gesetz wurde als Reaktion auf verschiedene «work-to-rule»-Aktionen in Spanien verabschiedet. Der Präsident der Pilotengewerkschaft Seppla meinte: «Jeder Pilot, der in Spanien fliegt, kann wegen dieses «Vergehens» bestraft werden, aber auch, wenn er ohne adäquate Checklistenarbeit startet. Dies ist ein sicherheitsrelevanter Widerspruch.» Wahrscheinlich meinte er damit, die bei solchen Aktionen üblichen, «genauen, ausführlichen und präzisen» Flugvorbereitungen würden tangiert. Auch der Chef der ECA vermutet hinter dem Gesetz politische Disziplinierungsmassnahmen, die wahrscheinlich vor der JAA keinen Bestand hätten.

Boeing setzt auf Kunststoffe...

Das Projekt Boeing 7E7 hat noch nicht die logische Bezeichnung 787 erhalten, aber bereits einen aus mehreren tausend Vorschlägen ausgewählten Namen: «Dreamliner» sollte das Flugzeug heissen, wurde am Flugsalon in Paris bekannt gegeben.

Für die im Jahr 2008 in Dienst zu stellende Dreamliner soll extensiv Kunststoff verwendet werden. Der Rumpf soll mehrheitlich

aus Kohlefaser-Epoxy hergestellt werden, und bei den Flügeln soll ein Titan-Kohlefaser-Laminat zur Anwendung kommen. Boeing hat auch verschiedene Aluminiumlegierungen untersucht, aber die Gewichtseinsparung und das Langzeitverhalten der Kohlefasermaterialien sind ein Vorteil. Kunden in den USA akzeptieren offenbar einen Kunststoffumpf, während Airlines in Asien skeptisch sind. Sie haben Angst, dass sie dadurch nicht mehr so viele Services und Reparaturen selber machen können. Doch Boeing hat bisher keine negativen Erfahrungen mit dem ebenfalls aus Kunststoff gefertigten Heck der 777 gemacht.

...und will «druckluftlose» Triebwerke

Boeing plant, bei der 7E7 viel mehr elektrische Systeme einzusetzen als bisher. Dadurch reduziert sich der Bedarf an Druckluft. Die Triebwerke könnten leichter gebaut und treibstoffsparender operiert werden, wenn keine Kompressor-Zapfluft entnommen werden muss, so die Argumentation von Boeing. Die Druckluft für die Flugzeugsysteme wird ebenfalls elektrisch erzeugt, nur für die Enteisierung der Motoren wird Triebwerkluft benötigt. Boeing regt die Triebwerkhersteller an, innovative Lösungen zu erarbeiten, die eine Effizienzsteigerung von 15 Prozent bringen. Für die anderen Grossraumflugzeuge – allen voran die 747 – sollen diese Innovationen ebenfalls zum Zug kommen, allerdings immer noch mit konventioneller Druckluftentnahme.

Die Motorenhersteller sagen, sie könnten das bewerkstelligen, jedoch seien das nicht mehr die gleichen Triebwerke, da beim druckluftlosen Motor mindestens das Kompressorgehäuse und die interne Strömungsführung komplett anders seien. Pratt & Whitney ist der einzige Hersteller, der ein vollkommen neues Triebwerk für den angestrebten Bereich von 26 bis 31 Tonnen Schub offeriert, GE und Rolls-Royce wollen Modifikationen



Der Dreamliner soll auch in der Kabine neue Massstäbe setzen.

des GE 90 (Boeing 777) respektive Trent 900 anbieten. GE will das Nebenstromverhältnis des GE90 von 8 auf 11:1 und das Druckverhältnis von 42 auf 50 erhöhen. Der Heissgastteil würde einer 70-Prozent-Version des GE90 entsprechen. Rolls-Royce will das für die A380 in Entwicklung stehende Dreiwellentriebwerk so modifizieren, dass der Mitteldruckrotor entgegen der Drehrichtung der anderen beiden Rotoren dreht, was aerodynamisch effizienter sein soll.

Insider vermuten, dass es Boeing weniger um eine Leistungssteigerung geht – Rolls-Royce bezweifelt gar, dass ein druckluftloser Motor so viel mehr bringt –, sondern darum, dass Airbus die neuen Triebwerke nicht für die A330 übernehmen kann.

Starship – zu modern für die Kunden

Beech suchte in den frühen 80er Jahren einen Ersatz für die King Air und liess von Burt Rutan ein 85-Prozent-Modell eines Flugzeugs für das dritte Jahrtausend bauen und testen. Es flog 1983 erstmals und zeigte, dass das revolutionäre Konzept hielt, was sich die Ingenieure davon versprochen hatten. Über 300 Millionen Dollar wurden bis zur ersten Ablieferung im Jahr 1989 in die Entwicklung, Zertifizierung und Produktionsanlagen gesteckt, wobei die Grundlagenforschung, das Testen und Zertifizieren der Kunststoffstrukturen einen guten Teil davon verschlangen.

Die Zielvorgaben für die Starship waren hoch angesetzt, aber zukunftsweisend: Sicheres Flugverhalten ohne Strömungsabriss, komfortable, geräumige und lärmarme Kabine, 600 km/h Reisegeschwindigkeit, signifikanter Preisunterschied zum Businessjet. Doch Beech endete mit einem zu schweren, zu langsamen, zu teuren und verspäteten Flugzeug, das wohl die ungeteilte Aufmerksamkeit der Fachpresse und des staunenden Publikums traf, aber nur 50 Kunden zu motivieren vermochte, den Preis von anfänglich 2,5 Millionen Dollar zu bezahlen. Die letzten der bloss 53 gebauten Maschinen gingen 1995 für 4,9 Millionen Dollar an die Kunden.

Nun hat sich die Firma Raytheon, die Beech 1979 übernommen hatte, entschlossen, die letzten zehn noch im Einsatz stehen-



Aus der Traum für einen kühnen Entwurf.

den Starships zu kaufen. Diese sollen mit den 40 anderen in Arizona eingemottet und ausgeschlachtet werden. Die Überreste werden verschrottet, sofern sie nicht den Weg in ein Museum finden, die natürlich sehr interessiert daran sind. Diese auf den ersten Blick allzu harte Massnahme basiert auf den amerikanischen Produkthaftungsgesetzen und -garantien. Auch Flugzeug-Enthusiasten oder -Clubs sind davon betroffen: Starships dürfen nicht mehr geflogen werden. Sogar die NASA musste ihre zwei für Atmosphärenests eingesetzten Starships zurückgegeben. Die Produktion wurde 1995 eingestellt, und bereits sind nicht mehr alle Ersatzteile erhältlich. Zudem stünden Modifikationen bezüglich der reduzierten Höhenstaffelung an.

Raytheon sagt, dass viele der damals neuen Fertigungsverfahren und Produktionseinrichtungen heute für die Kunststoffrumpfe der Businessjets Horizon und Premier Anwendung gefunden haben und der enorme Aufwand für die Starship so teilweise auf andere Produkte abgefärbt habe. Die Starship sei als erstes Flugzeug überhaupt mit einem Rumpf und Flügel aus Kunststoff zertifiziert worden, und Raytheon habe eine Menge dabei gelernt.

Die Beech King Air bleibt – fast 40 Jahre nach ihrem Erstflug – weiterhin in Produktion und nähert sich der 6000er-Marke...

Airbus schlägt Boeing

Das erste Mal in der fast 30-jährigen Geschichte von Airbus – das erste Flugzeug wurde 1974 ausgeliefert – wurden mehr Flugzeuge des europäischen Herstellers produziert und verkauft als von Boeing. Die überwiegende Mehrheit der 149 Maschinen, nämlich 120, sind der A320-Familie zuzuordnen, während Boeing immerhin 45 Grossraumflugzeuge unter den 145 Verkäufen auflistet. Somit dürfte Boeing auf der Einnahmenseite doch noch vor Airbus liegen. Gegenüber dem letzten Jahr sind die Ablieferungen bei Boeing um fast ein Drittel eingebrochen, Airbus kam mit bescheidenen 10 Prozent davon.

Boeing 757 vor dem Aus?

Seit Monaten gehen keine Bestellungen mehr ein, obwohl Boeing mit der gestreckten Version 757-300 gehofft hat, einen «natürlichen Nachfolger» für die US-Gesellschaften zu produzieren. Doch die schleppende Erholung der Wirtschaft lässt keine Ausweitung der Kapazitäten zu. 18 Maschinen sind noch abzuliefern, dann ist der Ofen aus, wenn nicht noch Bestellungen aus China eintreffen, wo Boeing mit drei Gesellschaften über zwölf Maschinen verhandelt. Die Gespräche mit FedEx und UPS haben nirgendwohin geführt, obwohl FedEx bereits die 757 einsetzt und ihre 120 Flugzeuge

starke 727-Flotte ablösen will. Die Preisvorstellungen hätten weit auseinander gelegen, wurde berichtet. Für FedEx macht es wirtschaftlich mehr Sinn, Passagiermaschinen, die zuhauf herumstehen, zu Frachtern umzubauen. Entsprechende Offerten bei Umbaufirmen für 737-300 und 757-200 sind jedenfalls eingeholt worden. FedEx kann die Kapazitäten wegen der immer noch schwachen Marktlage nicht allzu stark erhöhen.

Beim Flagship von Boeing, der 747-400, liegen auch nur noch 43 Bestellungen vor, was einem Arbeitsvorrat von drei Jahren entspricht. Eine 747 «Advanced» könnte im Jahr 2007 bereitstehen und mit angewandter Technologie der 7E7 wesentlich tiefere Operationskosten bieten. Aber die Airlines sind sehr zurückhaltend mit Bestellen, da 2006 die Airbus A380 in Dienst gestellt wird, was einen neuen «Benchmark» darstellt.

Elektroflug-Weltrekord

Ich spreche hier nicht vom amtierenden Weltmeister im Elektromodellflug und SWISS-Piloten Urs Leodolter, sondern von einem «Unmanned Aerial Vehicle» (UAV) namens Wasp, das von Aero Vironment für das US-Verteidigungsministerium entwickelt worden ist.



High Performance auf kleinstem Raum: The Wasp

Das Flugmodell mit 33 cm Spannweite und 170 Gramm Gewicht besteht praktisch nur aus Lithium-Ionenbatterien, die in Flügelprofilform konstruiert wurden. Mit 107 Minuten Flugzeit wurde der vor zwei Jahren aufgestellte Rekord eines UAV um das Dreifache überboten. Die Batterien liefern neun Watt Leistung. Der Pilot bedient beim UAV über Fernsteuerung Gas, Ruder und Querruder. Für die nächste Version der Wasp ist der Einbau eines Autopiloten sowie einer Farbkamera vorgesehen.

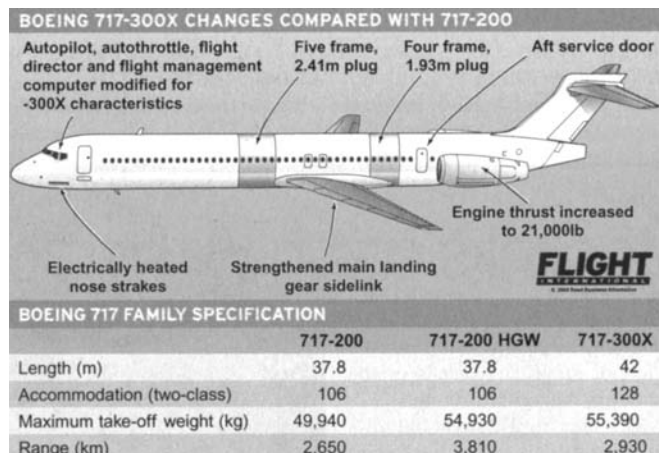
Intelligenter Autopilot könnte Sicherheit erhöhen

Als Folge des Absturzes einer Boeing 747-200F der EL AL in der Nähe von Amsterdam entwickelte die Universität Cambridge eine Software, die aufgrund von Systemausfällen oder veränderter Aerody-

namik das Flugverhalten eines solchermaßen havarierten Flugzeugs positiv beeinflussen könnte. Die EL-AL-Piloten wussten nicht, dass zwei Triebwerke am rechten Flügel abgerissen worden waren, sie konnten die Maschine aber noch acht Minuten in der Luft halten, und erst, als sie die Auftriebshilfen ausfuhren, schmierte die 747 ab, weil die Slats auf der einen Seite nicht funktionierten. Die neue Software könnte «lernen», welche Steuerausschläge, Triebwerkeleistungen, Geschwindigkeiten und Konfigurationen im aktuellen Zustand des Flugzeugs angebracht wären und die Inputs der Piloten begrenzen oder ignorieren. Vor allem bei Fly-by-wire-Flugzeugen könnte die Software optimal arbeiten.

Vom Wachsen und Schrumpfen der DC-9

Im Februar 1965 flog die 31 Meter lange DC-9-10 erstmals und wurde zwei Jahre später um fünf Meter zur DC-9-30 gestreckt. Sie bot Platz für 105 Passagiere und war der Bestseller unter den damaligen



Die 717-300 wäre die 13. Version des Grundentwurfs DC-9.

Kurzstreckenflugzeugen. 40 Meter lang war die DC-9-50, die letzte Version mit DC-Bezeichnung mit Jahrgang 1975, denn nach der Fusion mit McDonnell hiessen die ab 1980 produzierten Nachfolger MD-80. Sie wurden mit ihren 45 Metern später nur noch von der MD-90 um einen Meter übertroffen und waren mit 1191 gebauten Flugzeugen die erfolgreichste Variante. Die MD-87 wurde dann wieder auf die Länge der DC-9-50 getrimmt.

Die noch von McDonnell Douglas entwickelte MD-95 war auf die Grösse der ehemaligen DC-9-30 reduziert worden. Sie lebt heute weiter als Boeing 717-200. Nun will sie Boeing wieder auf 39 Meter strecken und als 717-300 bezeichnen. Damit reagiert die Firma auf eine Ausschreibung der Star-Alliance-Mitglieder Air Canada, Austrian, Lufthansa und SAS für 100 Flugzeuge mit Kapazitäten von 70 bis 110 Sitzplätzen. Da eine Verkleinerung der 717 aus

ökonomischen Gründen nicht in Frage kommt, will Boeing den Airlines mit einer «Lite»-Version mit 84 Sitzen entgegenkommen. Die Rumpflänge würde beibehalten, aber vier Sitzreihen entfernt und der Preis nach unten angepasst, sofern der ganze Auftrag an Boeing vergeben wird. Die 717-300 soll Mitte 2006 zur Ablieferung bereitstehen.

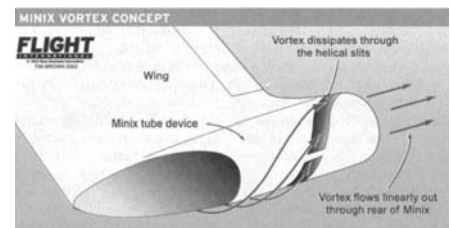
Blockierter Captain

Am 22. Juni flog eine Besatzung der Britt Air den vierten Flug des Tages. Der Kapitän war am Steuer des CRJ200-Regional-Jets, und alles verlief normal während des Anfluges auf den Flughafen von Brest, wie der Copilot später zu Protokoll gab. 30 Sekunden vor der Landung ertönte die «Glideslope»-Warnung, und der Copilot bemerkte, dass der 53-jährige, erfahrene Kapitän völlig abwesend wirkte, die Hände aber am Steuer und die Augen auf die Piste gerichtet hatte. Das Flugzeug bewegte sich jetzt vom normalen Anflugweg weg. Der Copilot sprach ihn an, aber der Kapitän reagierte nicht. Auch die volle GPWS-Warnung «weckte» ihn nicht auf, der Copilot hatte bereits die Hand am Gas und den Finger auf dem Go-around-Knopf. Nach einer «Pull-up»-Warnung gab der Copilot Gas und wollte die Maschine hochziehen, aber der Kapitän hatte das Steuer blockiert. Das Einzige, was der Copilot noch machen konnte, war, die Landung im Feld etwas

abzuflachen. Der Kapitän starb als Einziger beim Crash an den erlittenen Verletzungen.

Randwirbel bald eliminiert?

Der französische Aerodynamik-Experte Christian Hughues hat eine Vorrichtung erfunden, die die schädlichen Randwirbel fast vollständig neutralisiert. Nach acht Jahren der Entwicklung hat er seine Konstruktion aus Kohlefasern im Windtunnel



Diese einfache, wartungsfreie Einrichtung könnten bis zu 8 Prozent Widerstandsreduktion bringen.

getestet, und die Messungen zeigten, dass seine Berechnungen stimmen. Das rohrförmige, «Minix» genannte Gebilde wird an der Flügelspitze (oder Rotorblatt und Propellerspitze) montiert, wobei die erzeugten Randwirbel durch die eingefrästen Schlitzze treten und vom inneren Luftdurchsatz mitgerissen und neutralisiert werden. Für jeden Flugzeugtyp müssen die Schlitzze und der Durchmesser optimiert werden, da die Bewegungen der Randwirbel durch die Geometrie der Flügelspitze und die Geschwindigkeit bestimmt werden. Das Minix soll nächstes Jahr an einem Kleinflugzeug sowie an einem Modell der A380 mit acht Meter Spannweite ausprobiert werden.

Eigene Procedures gefährden das Flugzeug

Die Besatzung einer Air-Atlantic-Boeing 747-200 beschloss im letzten Oktober, den Flughafen Teesside in England wegen der nassen Piste möglichst langsam anzufliegen, und hoffte so auf einen kurzen Bremsweg. Der ganze Endanflug fand mit tieferer Geschwindigkeit als vorgeschrieben und unter 200 ft sogar 10 bis 15 kt unter der Referenzgeschwindigkeit statt, was sich in einem Anstellwinkel von 10 bis 12 Grad manifestierte.

Das Flugzeug mit 446 Menschen an Bord kam denn auch zuerst mit dem Heck und danach mit dem Hauptfahrwerk auf die Piste. 8,5 Meter arg zerkratzte Rumpfunterseite und 17 Meter Schleifspuren auf der Piste zeugten eindrücklich davon. Der Bremsweg war anschliessend tatsächlich recht kurz, wie die Untersuchungsbehörde feststellte.

...und tschüss!

Der im Jahr 1954 viel bestaunte Prototyp der Boeing 707, der als Antwort auf die bereits im kommerziellen Einsatz stehenden deHavilland Comet I entwickelt wurde, feierte am 4. August 2003 seinen zweiten Erstflug. Seit 1991 stand dieser «Dash 80» genannte Prototyp am Boden und wurde jetzt wieder flugfähig gemacht für den einzigen Zweck, dem 100-jährigen Jubiläum des ersten Motorflugs der Geschichte gerecht zu werden. Die Produktion der 707 endete im Jahr 1978 nach 878 verkauften Maschinen. Die militärische Variante wurde noch bis 1990 weitergebaut. Die Dash 80 wird später nach Washington D. C. überflogen und als Ehrengast im neuen Smithsonian National Air and Space Museum auf dem Dulles-Flughafen ausgestellt, welches am 17. Dezember 2003, also genau 100 Jahre nach dem Flug der Gebrüder Wright, seine Tore öffnen wird. ■

Boeing Stearman...



...klingt in den Ohren vieler Piloten bekannt, doch: was ist das nun genau?

Die Stearman Boeing E75 ist ein Doppeldecker mit Sternmotor (9 Zylinder, 450 PS) aus den 40er Jahren, in den USA gebaut und als Schulflugzeug eingesetzt. Bekannt meist in den Farben Blau und Gelb, aus diversen Filmen («Wingwalking», «Out of Africa», «The British Patient»), aber auch in der Schweiz an diversen Flugmeetings.

Vor etwa zehn Jahren hat sich unter dem in der Zwischenzeit leider verstorbenen Peter Senn (MD80-Fluglehrer, B747-Chef-Fluglehrer) ein Verein von 13 Swissair-Piloten gebildet und hat von H. P. Köstli (Fliegermuseum Altenrhein) die graue Stearman HB-RBG erstanden. Seither betreiben wir dieses einzigartige Flugzeug ca. 100

Stunden pro Jahr, führen PAX-Flüge durch (wäre doch ein tolles Geschenk für Vaters 60!) und zeigen das Flugzeug an Flugmeetings.

Nun, dieser Artikel hat natürlich einen Zweck: Wir hätten im Club noch ein oder zwei Plätze für enthusiastische Piloten zu vergeben! Vorbedingungen: Berufspilotenausweis, Heckraderfahrung, Kunstflugerweiterung... und etwas Geld. Der einmalige Eintrittsbeitrag ist ca. Fr. 25 000.- (das Flugzeug ist zu 100 Prozent vollkaskoversichert, Rückstellungen für neuen Motor sind vorhanden, Totalrevision des ganzen Flugzeugs vor ca. 15 Jahren), der Jahresbeitrag ist Fr. 2000.- (Fixkosten wie Versicherung, Hangarierung, Gebühren inkl. zweitägige Generalversammlung etc.), der Minutenpreis (nass) beträgt Fr. 5.-. Bei einer ungefähren Anzahl von zehn Stunden pro Jahr

und pro Pilot ist also mit einem Stundenpreis von ca. Fr. 550.- zu rechnen, eine absolut vertretbare Höhe in Anbetracht der gelegentlichen Kostenbeteiligung der Passagiere ...und des unglaublichen, Mega-Giga-Erlebnisses.

Und: Speck durch die Ohren gezogen? Honig durchs Maul gestrichen? Bart wässerig gemacht? Bereit für einen Schnupperflug?

Auskunft beim Präsidenten Paul Ruppener (Chappe, CMD MD11, Box 332), Urs Baltisberger (CMD A320/330, OCG) oder bei Andreas Müller (CMD 320/330, Box 90).



Günstiger telefonieren für SwissALPA-Mitglieder

Mitglieder der SwissALPA kommen seit dem 1. August zu verschiedenen günstigen Angeboten in der Mobil- und Festnetztelefonie. Unser Partner BB COM (www.bbcom.ch) in Bachenbülach, zusammen mit der Sunrise (www.sunrise.ch), versprechen uns mehrere Sonderangebote:

- Sonderaktion der Sunrise bis 30. September: Für jeden Wechsel des Fest- und Mobilnetzes zu Sunrise zahlt Sunrise 600 Franken pro Mobilnetz und zwischen 1000 und 6000 Franken (abhängig von den letzten Festnetzabrechnungen) pro Festnetzanschluss den neuen Abonnenten aus. Die Summe muss bis Ende des Jahres austeletphoniert werden. Alle Nummern bleiben dabei gleich, und BB COM erledigt alle administrativen Angelegenheiten.
- SwissALPA resp. Piloten zahlen 13 Rappen pro Minute untereinander im Mobilnetzwerk (Produkt MyGroup), und dies ohne zusätzliche Kosten für Mitglieder.
- Neukunden können eine eigene Zone definieren, wo Sie mit dem Mobiltelefon die Kosten wie im Festnetz zahlen (Produkt MyZone).
- Natels werden bei Defekten, Reparaturen oder anderen Problemen diskussionslos ersetzt, oder man erhält kostenlos ein Ersatzgerät. Es werden hierzu keine Belege oder Garantiekarten benötigt.
- Für alle Produkte bei BB COM (siehe Internet) gibt es 10 % Rabatt (Ausnahme sind Sonderangebote).

Beim Kauf oder Abschluss eines solchen Angebotes muss lediglich der Crew-Ausweis gezeigt werden. Es werden nur die folgenden SwissALPA-Verbände akzeptiert: Aeropers, Edelweiss, Rega und ASPPA.

Bei Fragen kann man sich direkt an BB COM (Herr K. Nowoczin – bbcom@bbcom.ch), Sunrise (Herr A. Schläpfer – adrian.schlaepfer@sunrise.net) oder SwissALPA (Cedric Gitchenko – cedric.gitchenko@swissalpa.ch) wenden.

CH-Verkehrspolitik – Artikel «Frauenfelder Rundschau» 3/2003

In the first place my compliments for your excellent article: «CH-Verkehrs- und Luftfahrtspolitik nach dem Prinzip jeder gegen jeden». You just touched all the points concerning the problems around our airport and related institutions and not to forget our SWISS national airline!

With regards, Govert Slob

Trotz meiner bereits langen «Abwesenheit vom Fenster» interessiere ich mich nach wie vor für all die Geschehnisse und Turbulenzen der schweizerischen Luftfahrt.

Frustierend die Entwicklung der SWISS, frustierend die Einstellung der Bevölkerung zur SWISS und zum Flughafen Zürich und frustierend die Heuchelei der verschiedenen Politiker!

Ihre klare und umfassende Analyse «CH-Verkehrs- und Luftfahrtspolitik nach dem Prinzip jeder gegen jeden» in der «Rundschau» 3/2003 hat mich sehr gefreut und entspricht zu hundert Prozent meiner eigenen Überzeugung.

Der Artikel ist medienreif und sollte einer breiteren Medienlandschaft zugänglich gemacht werden.

Mit den besten Wünschen für eine gute Zukunft der SWISS!
K. Schärer (aktiv 1946–1975).

Idea Management im SWISS Intranet

Der Umstand, dass die neuen A5-Comail-Umschläge bereits nach viermaligem Gebrauch weggeworfen werden müssen, hat mich zu folgendem Beitrag im Idea Management veranlasst:

«Die bisherigen A5-Couverts konnten bis anhin im besten Fall 50 Mal verwendet werden. Die mit den vielen Detailfeldern zum Ausfüllen müssen nach 4 Mal bereits weggeworfen werden.»

Die Antwort aus Basel, eingeleitet mit einem schlichten «Hallo Herr Erni», ist in ihrer direkten Einfachheit so aussagekräftig, dass sie keines weiteren Kommentars bedarf:

Hallo Herr Erni

Zunächst einmal vielen Dank für Ihren Input bezüglich der kleinen Comail-Umschläge. Leider hat das mit «Idea Management» nichts zu tun, denn erstens war es überhaupt nicht vorgesehen, bei der SWISS Comail-Umschläge im Format A5 einzuführen, weil diese absolut unnötig sind, zweitens wurde das Layout nicht von der SWISS, sondern von der Schweizerischen Post, die im Hauptsitz Basel die interne Postverteilung übernommen hat, selbstständig entwickelt, drittens haben wir lediglich eine Minimalmenge von nur ein paar tausend Stück für ZRH fertigen lassen, um zu sehen, ob dieser Artikel weiterhin Sinn macht, was sich nachhaltig als Fehleinschätzung entpuppt hat, was viertens dazu geführt hat, dass dieser Artikel als Erster im Zuge des «Target Turnaround» ersatzlos gestrichen und auf Veranlassung der Firmenleitung für alle Zukunft aus dem Programm genommen wurde. Ich hoffe, dass mit dieser Antwort einige Unklarheiten bezüglich dieses Artikels aus der Welt geschafft werden konnten. Weiterhin noch viel Erfolg bei der Suche nach effektiven Verbesserungsvorschlägen.

Freundliche Grüsse,

Markus Riedel, SWISS Supply Management

Von Paul Erni, CMD A330

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Im Februar 1991 verliessen ein paar Klassenkameraden und ich aufgeregt die letzte Theoriestunde während des T1 der SLS. Eiligst fuhren wir auf das Dachgeschoss des Parkhauses B und schafften es gerade noch: Kaum ausgestiegen, erschien sie kraftvoll und majestätisch über dem Stadlerberg – die erste MD-11 HB-IWA, welche an diesem Tag an die Swissair abgeliefert wurde, kam vom Presseflug zurück. Nicht im Traum dachte ich damals daran, dass ich jemals so ein Riesending würde fliegen dürfen.

Im Januar 2002 fand einmal mehr ein Informationsanlass der AEROPERS statt. Präsident Markus Jöhl und sein Team stellten die Eckwerte des neuen Vertrages mit der SWISS ab 31.3.2002 vor. Die Präsentation wurde mit der Bemerkung beendet, dass es darum gegangen sei, möglichst viele Arbeitsplätze zu retten. Wem die Konditionen nicht passen würden, der müsse sich eben selber neu umschauchen. Es gab keinen Zweifel: Damit war unter anderem ich gemeint...

1. August 2003, Nationalfeiertag, und am Gate in Bangkok stand die IWA, die ich damals so bewundert hatte, zu meinem Letztflug bereit. Schön sah sie immer noch aus an diesem Abend, das Heck erstrahlte sogar immer noch im Swissair-Look. Doch es war ein Flug der SWISS nach Zürich – einer Airline, in der ich mich keinen Augenblick wohl fühlte, auf die ich nie stolz war, mit der ich mich nie identifizieren konnte, die mir und allen andern weder einen sicheren Arbeitsplatz noch adäquate Karrieremöglichkeiten bieten konnte, von den übrigen Konditionen ganz zu schweigen. So freue ich mich riesig, dass ich nun meinen Entschluss vom Januar 2002 umsetzen kann und eine Alternative gefunden habe. Am 18.9. fliege ich nach Dubai, wo am 22.9. meine Umschulung beginnen wird. Ich erhoffe mir, in Emirates wieder das zu finden, was ich schon einmal hatte und in den vergangenen zwei Jahren so schmerzlich vermisste.

Doch ich spüre auch Wehmut – ich werde sie vermissen, die unzähligen Menschen und Gesichter, sei es aus dem Cockpit, der Kabine oder vom Boden. Wir haben im Team Unmögliches möglich gemacht, gelacht und geweint, die Nächte durchgemacht, sei es in Hongkong in der Disco oder auf einem unendlich scheinenden Flug über dem stockdunklen Südatlantik. Wer weiss – vielleicht hören und treffen wir uns irgendwann irgendwo wieder. Wer diesen Umstand nicht nur dem Schicksal überlassen will, für den hab ich eigens für Crews eine E-Mail Adresse eingerichtet. Wer sich anmeldet, erhält Newsletters und Einsätze zugeschickt. Zufällig am selben Tag am selben Ort im Nightstop, Aufenthalt in Dubai? Ich werde mich immer freuen, euch wiederzusehen.

Ich wünsche euch alles Gute und hoffe, dass die SWISS die Kurve doch noch kriegt und die Hoffnungen von vielen unter euch erfüllen kann.

Herzlich, Marc Alder, SF/O MD-11
marc_emirates@bluewin.ch



Marc Alder mit
Frau Gianna.

P.P. A

8600 Dübendorf

fischer+ryser, basel

2,5%

das ist Musik

**FREI-
ZÜGIG-
KEITS-
KONTO**

WIR Bank
seit 1934

www.wirbank.ch

Basel • Bern • Luzern • St. Gallen • Zürich • Lausanne • Lugano