

# RUNDSCHAU

Publikation der Pilotenverbände AEROPERS/SwissALPA • Nr. 2/2006

SWISS+ALPA  
Airline Pilots Association



**Fuelsaving bei SWISS ■ Berufsanerkennung für Piloten ■ skyguide-Symposium «Restrisiko versus Vision Zero» ■ Interview Ulrik Svensson ■ Fliegerei bringt Medizin weiter ■ Interview mit neuem VC-Präsidenten**

## Inhalt

Liebe Mitglieder	2 – 5
Editorial	3
Jedes Kilo zählt	6 – 8
«Menschen sind keine Maschinen»	9 – 10
Kommentar – Ein blosses Einhalten von Sicherheitsvorschriften genügt nicht	11 – 12
Kommentar – Nur Lippenbekenntnisse?	12 – 13
Flugsicherungstechniker sollen lizenziert werden	13 – 14
«We will make a positive EBIT in 2006»	15 – 18
Berufsanerkennung für Piloten in der Schweiz	18 – 20
Die Fliegerei bringt die Medizin weiter	21 – 22
Legenden erleben	23 – 24
«AEROPERS und VC kennen sich gut und schätzen sich gegenseitig»	25 – 26
Bericht zur 61. IFALPA Annual Conference	27 – 28
Seitenblicke	28
On the air	29 – 30
Zeitreise	31 – 32
Gelesen – «Das Risiko fliegt mit»	33
Termine/Mitteilungen/Insertionstarife	34 – 35

## Impressum

### Herausgeber

AEROPERS / SwissALPA  
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten  
Telefon 044 816 90 70, Fax 044 816 90 75  
E-Mail [aeropers@aeropers.ch](mailto:aeropers@aeropers.ch)

### Redaktion

E-Mail [rundschau@aeropers.ch](mailto:rundschau@aeropers.ch)  
André Ruth, Redaktionsleiter  
Jürg Ledermann, Redaktor  
Roland Zaugg, Redaktor  
Christoph Ulrich, Geschäftsführer AEROPERS  
Lukas Viglietti, Illustrationen

### Ständige Mitarbeiter:

Peter Küng («Civilized thinking»)  
Zbigniew Bankowski («On the air»)  
Viktor Sturzenegger («Gelesen»)  
Christoph Jordan («Zeitreise»)  
Dieter Eppler (Ausland)

### Layout

Kathrin Kreutzer, Akeret Druck AG

### Druck

Akeret Druck AG, 8600 Dübendorf

### Auflage

3000 Exemplare

### Erscheinungsweise

Viermal pro Jahr  
Cover vierfarbig, Innenseiten schwarz/blau

### Inseratenannahme

Akeret Druck AG, Druckerei am Lindenplatz  
Wallisellenstrasse 2, 8600 Dübendorf  
Telefon 044 801 80 10  
Fax 044 801 80 11  
[akeret.ag@bluewin.ch](mailto:akeret.ag@bluewin.ch)  
[www.akeret-ag.ch](http://www.akeret-ag.ch)

### Foto Frontseite

© Markus A. Jegerlehner/Michael Estermann/André Ruth

Redaktionsschluss «Rundschau» 3/2006: 25. August

# Liebe Mitglieder

Die GAV-Verhandlungen könnten noch lange dauern – wir schliessen nicht nach Zeit ab, sondern erst, wenn das Resultat mehrheitsfähig ist und der heutigen Situation Rechnung trägt. Der Schutz unserer Arbeitsplätze ist nach der Übernahme durch die Lufthansa zum wichtigsten aller Güter geworden – so wichtig, dass wir je nach Haltung des Managements unsere Geschlossenheit demonstrieren müssen. Auf dieser Bereitschaft sind die Verhandlungen aufgebaut.

*Christoph Flügel, Präsident*

Es kann sein, dass infolge der verschiedenen möglichen Entwicklungen im Verhandlungsprozess um den neuen GAV meine Aussagen im vorliegenden «Liebe Mitglieder» bei der Publikation dieser «Rundschau» nicht mehr auf dem neusten Stand sind. Trotzdem ist es mir nach einem längeren Informationsunterbruch ein Anliegen, euch einige wichtige Punkte rund um den Prozess mitzuteilen. Infolge des Stillhalte-Abkommens, das generell bei allen auf dieser Welt stattfindenden Verhandlungen abgeschlossen wird, werde ich konsequenterweise nicht auf Verhandlungsinhalte eingehen. Leider kommt es aber immer wieder vor, dass das Management Inhalte aus unseren Verhandlungen in den Medien veröffentlicht, wie dies CEO Christoph Franz beispielsweise im «Cash Talk» vom 26. März 2006 getan hat. Der Vorstand beurteilt solches Verhalten als stilllos. Äusserungen, welche den Verhandlungsprozess offensichtlich beeinflussen, sind sicherlich keine Ausrutscher, sondern dienen gezielt den eigenen Interessen. Sie belasten dadurch die sowieso schon

lich. Denn aus Sicht des Managements hätte doch letztes Jahr tatsächlich während eines laufenden GAV eine sehr viel schlechtere Version eines neuen GAV zur Abstimmung vorgelegt werden sollen, und dies erst noch in der Überzeugung, dass diese schlechtere Variante mehrheitsfähig gewesen wäre. Das Management hat wohl nie Überlegungen angestellt, zu welchen Konsequenzen ein Nein an der Urne geführt hätte – und dazu braucht es wenig Phantasie, denn diese Situation hätte mit Sicherheit ein Nein bedeutet. Die Lage wäre dadurch für das Management selbst, aber auch für die Firma und für uns im Vorstand beträchtlich schwieriger geworden. Ein Nein an der Urne führt unweigerlich zu einer Verzögerung von mindestens sechs bis acht weiteren Monaten – konfliktreichen Monaten. Nach einem Nein müsste sich der Vorstand neu konstituieren. Wahlen dauern gemäss Statuten einige Monate, und erneute Vorbereitungen benötigen nochmals einige Monate. Zudem müsste ein nächster Vorschlag besser sein als der erste, was noch mehr Druck auf beide Seiten ausüben würde. Durch die anhaltenden Konflikte würden im Management Ressourcen gebunden, welche für Besseres genutzt werden sollten – nämlich für eine effiziente Führung der Airline in dieser

*«Ein Nein an der Urne führt zu einer Verzögerung von sechs bis acht weiteren Monaten – konfliktreichen Monaten.»*

schwierig aufrechtzuerhaltenden Beziehungen während der GAV-Verhandlungen. Der AEROPERS-Vorstand wird das Stillhalte-Abkommen konsequent einhalten und deshalb auch gegen Verletzungen angehen. Es liegt auf der Hand, dass der Verhandlungsprozess durch solches Verhalten beeinflusst wird – erfahrungsgemäss führt es aber meistens zu einem Eigentor!

Die Verhandlungen dauern nun schon sehr lange. Dies ist nicht weiter verwunder-

lich. Und letztlich könnten die für die Firma gewonnenen «Takes» aus den Verhandlungen erst sehr viel später wirksam realisiert werden. Die gesamthaft explosive und instabile Lage in einem vertragslosen Zustand hätte enorm grosses Eskalations-Potenzial.

Zusammengefasst kann gesagt werden, dass ein unüberlegtes oder taktisch begründetes Kommunizieren in der Öffentlichkeit weitere Verzögerungen und Eskala-

tionen nur fördern und damit überaus hohe Kosten verursachen würde. Das «Führen» von Verhandlungen über die Öffentlichkeit kann zwar verlockend sein, stellt jedoch das Verantwortungsbewusstsein der Akteure stark in Frage und hat sich in den vergangenen Jahren gerade in der SWISS als sehr kontraproduktiv erwiesen. In einem meiner früheren «Liebe Mitglieder» habe ich bereits erwähnt, dass wir bei einem vernünftig angelegten Verhandlungsprozess seitens des Managements schon lange einen GAV-Abschluss erzielt hätten. Sollte eine Erweiterung der Flotte tatsächlich allein von Zugeständnissen der AEROPERS abhängen, hätte ein früher Vertragsabschluss also bereits heute seine positive Wirkung durch den Kauf der dringend benötigten Flugzeuge entfalten können. Die lange Verzögerung ist deshalb erst recht nicht zu verstehen, weil uns die Manager immer wieder

– auch öffentlich – mit dieser Investition gelockt und unter Druck gesetzt haben.

### Naht der Verhandlungs-Endspurt?

Nun ist die Zeit des Taktierens allmählich abgelaufen, heute haben wir eine ganz andere Situation als im Januar 2005. Einerseits ist das weltweite Umfeld in der Airline-Industrie deutlich besser als angenommen, auf der anderen Seite lässt sich intern eine seit 2005 massiv verbesserte Managerleistung klar erkennen. Wir veröffentlichen in dieser «Rundschau» unter anderem ein Interview mit unserem CFO Ulrik Svensson, der die Situation der SWISS aus seiner Sicht darstellt. Der Vorstand freut sich wie immer, die Ansichten des Managements weitergeben zu dürfen. Ich möchte jedoch daran erinnern, dass die AEROPERS in solchen Fällen jeweils auch eine andere Meinung haben kann.

Die Leistungen der SWISS wirkten sich seit 2005 erkennbar positiv auf das Kundenvertrauen, die Rückeroberung von Marktanteilen sowie endlich auch auf den Revenue aus. Die guten Leistungen im ersten Quartal 2006 und auch die bis annähernd dreimal über Plan liegenden Synergieeffekte mit der Lufthansa lassen die Überzeugung zu, dass die Wachstumschancen der SWISS heute wirtschaftlich mehr als gegeben sind.

Es wäre verständlich und nicht professionell, wenn diese Chancen vom Management nicht genutzt würden und auf unserer Seite die Verhandlungsgegenstände nicht beeinflussten. Wir setzen unsere Strategie nach einem «fairen Deal» unbeirrt und konsequent fort und werden nicht davon abweichen, auch wenn der Verhandlungsprozess noch lange dauern wird. Auch weiss ich, dass Ihr, liebe Mitglieder, zusammen mit

## EDITORIAL



Die Fluglotsen in Zürich finden im schier überbestimmten Regelwerk des Flughafens doch noch Möglichkeiten, den Verkehrsfluss zu beschleunigen. Wir starteten für unseren Trip nach Chicago in einem Pulk von vier Flugzeugen auf der Piste 32, während die anderen Maschinen der mittäglichen Abflugswelle gleichzeitig – und erfreulich flexibel – von den Startbahnen 28 und 16 kreuzungsfrei in alle Himmelsrichtungen geschickt wurden. Während der Betrieb an der Front anscheinend wie geschmiert läuft, wird hinter den Kulissen von skyguide kräftig gehobelt. Die Eröffnung des neuen Control-Zentrums in Genf, das die Bewirtschaftung des gesamten oberen Luftraums der Schweiz hätte übernehmen sollen, wurde vom BAZL zurückgestellt. Skyguide konnte nicht nachweisen, dass die Systeme genügend sicher zu betreiben sind. Nun wurde die Eröffnung auf unbestimmte Zeit verschoben. Richten solls der neue Chef Safety Management, Jörg Schmid. Er verlässt die SWISS in den nächsten Monaten, um den neu geschaffenen Posten anzutreten.

Pikanterweise fiel gerade in diese turbulente Zeit die Durchführung eines von skyguide organisierten Symposiums, das sich mit Sicherheitsfragen beschäftigte. Die «Rundschau» war dabei und berichtet an verschiedenen Stellen über diesen Themenkomplex. Die Redner schienen sich alle einig zu sein, dass der Mensch bei der Arbeit Fehler macht. Selbst kleine, unbemerkte Fehlleistungen können in komplexen Systemen den Ausschlag zur katastrophalen Entwicklung der Ereignisse geben. Anonyme Meldesysteme helfen, diesen «Critical Incidents» auf die Spur zu kommen. Was wir schon seit vielen Jahren kennen, fasst auch in der Medizin Fuss. Das St. Galler Kantonshospital wagte den Schritt in die Öffentlichkeit und gewährte Einblick in die Liste der Fehlleistungen der vermeintlich unfehlbaren «Götter in Weiss». Die Presse nahm das Thema gierig auf und ergötzte sich an den Geschichten. Mir scheint die Frage nach den Ursachen aber um einiges interessanter zu sein – dazu der Kommentar von Roland Zaugg. Dabei geht es nicht nur um Ausbildung und technische Schadensverhütung, sondern

vielmehr um generelle und weiche Faktoren, die ein Fehlverhalten fördern oder verhindern können.

Andernorts hat man keine Zeit, sich solch theoretischen Exkursen hinzugeben, denn es mangelt ganz einfach an der Infrastruktur und an der Ausbildung des Fachpersonals. So überflogen wir zum Beispiel auf der Reise nach Hongkong das gesamte Staatsgebiet von Myanmar, ohne dass wir über Funk je einen brauchbaren Kontakt zu den Controllern herstellen konnten. Auf den offiziellen Frequenzen war ausser Rauschen, Radio und Taxifunk nichts Konkretes zu hören. Heinz Wipf, Präsident des Verbands der Schweizer Flugsicherungs-Techniker, erklärte im Gespräch, dass er darüber nicht sonderlich erstaunt sei. Die Techniker, die stationäre Navigations- und Funkanlagen zu installieren und zu warten hätten, seien erst in wenigen Staaten lizenziert. Er könne sich auch gut vorstellen, dass das Funkgerät für die Notfrequenz bei diesen Controllern ein Billig-Walkie-Talkie sei. Eine Tatsache, die wohl den wenigsten Piloten bekannt ist. Wipfs Bericht schildert die Situation in der Schweiz.

Mit der neuen Kolumne «Seitenblicke» richten wir unseren Focus über die Landesgrenzen hinaus. Wir wollen erfahren, wie es unseren Berufskollegen in aller Welt geht und welche Kämpfe sie auszufechten haben. Da liest man – und reibt sich die Augen – von Lohnerhöhungen bis zu 35 Prozent. Mit solchen Forderungen unsererseits wird sich Ulrik Svensson nicht mehr herumschlagen müssen. Der abtretende Finanzchef der SWISS hinterlässt seinem Nachfolger Marcel Klaus einen aufgeräumten Schreibtisch. Im Interview erklärt er, wieso die SWISS besser dasteht, als der konsolidierte Nettoverlust von 178 Millionen Franken für das Jahr 2005 es vermuten lässt.

Ich wünsche beim Lesen gute Unterhaltung!  
Jürg Ledermann

## «Die SWISS benötigt die Erweiterung der Flotte schon aus rein wirtschaftlichen und strategischen Gründen.»

Euren Partnerinnen und Partnern nach wie vor hinter der Dualstrategie steht und nur einen vernünftigen, mit langfristigen und der Situation angepassten Lösungen versehenen GAV unterstützen werdet. Wie oben erwähnt, streben wir nur ein Ja an der Urne an, und die SWISS sähe sich besser angehalten, das gleiche anzustreben. Solange die SWISS auf ihren Forderungen bestehen bleibt, werde ich mein Amt auf jeden Fall noch nicht abgeben.

Zum Thema «Powerplay» hatte ich in der letzten «Rundschau» meine Erfahrungen und Ansichten veröffentlicht. Zufall oder nicht, mein damaliger Amtskollege Thomas von Sturm, Präsident der VC, hatte zur gleichen Zeit in seinem Editorial zu seinem Korps Folgendes geschrieben: «Unsere Arbeitsbedingungen sind nicht das Ergebnis einer besonders glänzenden Rhetorik bei Tarifverhandlungen oder gar der Akzeptanz unserer hohen Qualifikation und Verantwortung unserer beruflichen Tätigkeit, sondern das Ergebnis unserer kollektiven Macht. Über Jahrzehnte haben die Piloten sich diese Position mühsam erstreiten müssen, und nur die Möglichkeit, gemeinsam Macht ausüben zu können, bedeutet für uns, diesem starken Druck auch zukünftig etwas entgegensetzen zu können.

Wir sind mit der VC inzwischen ein «kleines gallisches Dorf», und wenn uns das Bewusstsein für die Rezeptur unseres Machtkonzeptes verloren ginge, wäre der nächste Fight bereits verloren.

Das Rezept heisst Geschlossenheit und Gemeinsamkeit.»

Das interessante «Magazin» der VC, welches unser Spektrum vom Verständnis unseres Konzerns um einen nicht unwichtigen Teil bereichern kann, ist zu finden auf [www.cockpit.de](http://www.cockpit.de).

Es ist nicht erstaunlich. Unabhängig von der VC haben wir bei uns die gleichen Erfahrungen gemacht und sind auf denselben Nenner gekommen. Dass aber viele andere – und erst noch sehr mächtige – Verbände so klar und öffentlich die gleiche Haltung einnehmen wie wir, stärkt uns zusätzlich und beweist die Legitimation dieser Attitude.

Hat das Management früher in seiner vermeintlich besseren Position gegen die AEROPERS taktiert, wird es heute in der veränderten Situation einen schweren

## «Eine Unterwanderung dürfen wir unter keinen Umständen tolerieren und müssen sie mit allen Mitteln bekämpfen.»

Stand haben. Die SWISS benötigt die Erweiterung der Flotte schon rein aus wirtschaftlichen und strategischen Gründen. Ein damit verbundenes Taktieren gegen die AEROPERS ist mit Sicherheit nicht opportun und lässt Zweifel am Verantwortungsbewusstsein des Managements aufkommen. Wenn man den Wetlease der Hapag-Lloyd analysiert, muss man nicht weit gehen, um eine kleine Misere vorzufinden. Natürlich freut es

uns, dass das Netzwerk-Management heute mutiger denn je arbeitet und das Risiko auf sich nimmt, einen zusätzlichen JFK-Flug zu publizieren, noch bevor das dazu benötigte Flugzeug überhaupt vorhanden ist. Äusserst bedenklich ist aber, dass das Aircraft-Asset-Management der SWISS nicht in der Lage war, koordiniert auf den neuen Flug nach JFK ein eigenes Flugzeug zu organisieren. Die Hapag-Lloyd-Lösung ist denn auch nur die zweitbeste und zeigt uns deutlich auf, wie rasch und hemmungslos Wetlease bei uns eingesetzt werden kann.

### Unterwanderungsschutz – ein Grund für einen Konflikt(?)

Codeshares haben den Zweck, über die eigenen Möglichkeiten hinaus noch zusätzlich am Markt teilnehmen zu können, um dadurch die Marktpräsenz wie auch den Revenue zu steigern. Darum wird es bei jeder Flottengrösse und hoffentlich immer einen gewissen Anteil Codeshares geben. Dies kann durchaus stark zum eigenen Nutzen sein, ausser wenn dadurch das Verhältnis zur eigenen Produktion pervertiert wird. Es ist nämlich schon vorgekommen, dass andere Airlines ihre eigenen Flüge bei der Übernahme von Codeshares durch die SWISS eingestellt haben (zum Beispiel DXB-MCT-DXB).

Es ist für uns Arbeitnehmer jedoch nicht akzeptabel, wenn mögliche Wetlease-Aktionen ungehemmt dazu eingesetzt werden, um uns beispielsweise zu erpressen oder zu dezimieren. Da die Hapag-Maschine nur über den Sommer zur Verfügung stehen wird, übt dieser Wetlease immerhin einen grossen Druck darauf aus, im Herbst wieder ein eigenes zusätzliches Flugzeug

nach Afrika einzusetzen. Der Deal kann darum bis dahin temporär toleriert werden. Eine Handhabe, dieses Wetlease zu verhindern, hätten wir aufgrund des heutigen GAV sowieso nicht gehabt. Der Unterwanderungsschutz in unserem GAV ist nicht stark genug ausgebaut, da er in einer schwachen Position nach dem Grounding verfasst werden musste. Bis heute war dies auch kein Problem, doch nun stehen die Zeichen definitiv anders und sind viel gefährlicher. Unsere Manager im Konzern liebäugeln seit der Übernahme mit grösster Zuneigung und bei jeder Gelegenheit mit Unterwanderungsmöglichkeiten. Bereits im letzten Monat konnte man eine B-737 der Cirrus Airlines in Zürich beobachten, die für die SWISS Stuttgart-Zürich-Stuttgart flog – notabene ein Flugzeug mit über 100 Plätzen, das unser Segment bereits penetriert. Wenn dies Schule macht, sind unsere Arbeitsplätze in kürzester Zeit so unsicher wie beim Grounding.

Eine Unterwanderung dürfen wir unter keinen Umständen tolerieren und müssen sie mit allen Mitteln bekämpfen. Entweder steht das Management heute voll zur AEROPERS und baut die SWISS zusammen mit uns auf, oder es stellt sich gegen

**CHRISTA'S HOLIDAY PLACE**  
**CAPE TOWN**  
Guesthouse  
Apartments + Suites

Special für Aeropers members  
family and friends  
Ab CHF 51.— Pers./Tag im DZ inkl. Frühstück  
EZ Zuschlag CHF 15.—

Christa's Holiday place  
in zentraler Lage  
Autovermietung und Airporttransfers  
Alle Zimmer mit Bad-Ensuite, TV, Stereo  
Christa Eisenbeiser, Tel + Fax 0027 21 975 68 17  
[ccottage@webmail.co.za](mailto:ccottage@webmail.co.za) [www.christasholidayplace.co.za](http://www.christasholidayplace.co.za)

**WILLKOMMEN IN KAPSTADT**

«Ich bin sehr zuversichtlich, dass wir uns heute problemlos herausfordern lassen können.»

uns, was einen grossen Konflikt nicht mehr ausschliessen würde. Kolleginnen und Kollegen, Unterwanderungen werden heute überall sehr rasch, bedenkenlos und teilweise ohne Rücksicht auf Verträge durchgeführt – manchmal auch nur als provokativer Versuchsballon gegen die Unions. Unterwanderungen jeglicher Art sind der Beginn des Endes unserer Arbeitsplätze. Ein Schutz für die Arbeitnehmer auf diesem Gebiet ist heute wichtiger als alles andere! Ich kann es nicht deutlich genug sagen: Wenn wir dieses Jahr aus irgendeinem Grund einen «guten GAV» haben müssen oder wir uns deswegen auf die Hinterbeine stellen müssen, dann für einen massiv besseren Arbeitsplatzschutz zum langfristigen Erhalt unserer Arbeitsplätze! Ich hoffe, dass uns allen bewusst ist – egal ob auf Kurzstrecke oder auf Langstrecke –, was es bedeutet würde, wenn unser Netzwerk-Management infolge fehlenden Schutzes ungehemmt unsere Arbeitsplätze «auslagern» könnte! Die VC (Unterwanderung bereits ab 70 Plätze) wie auch andere Verbände in der IFALPA und der ECA wehren

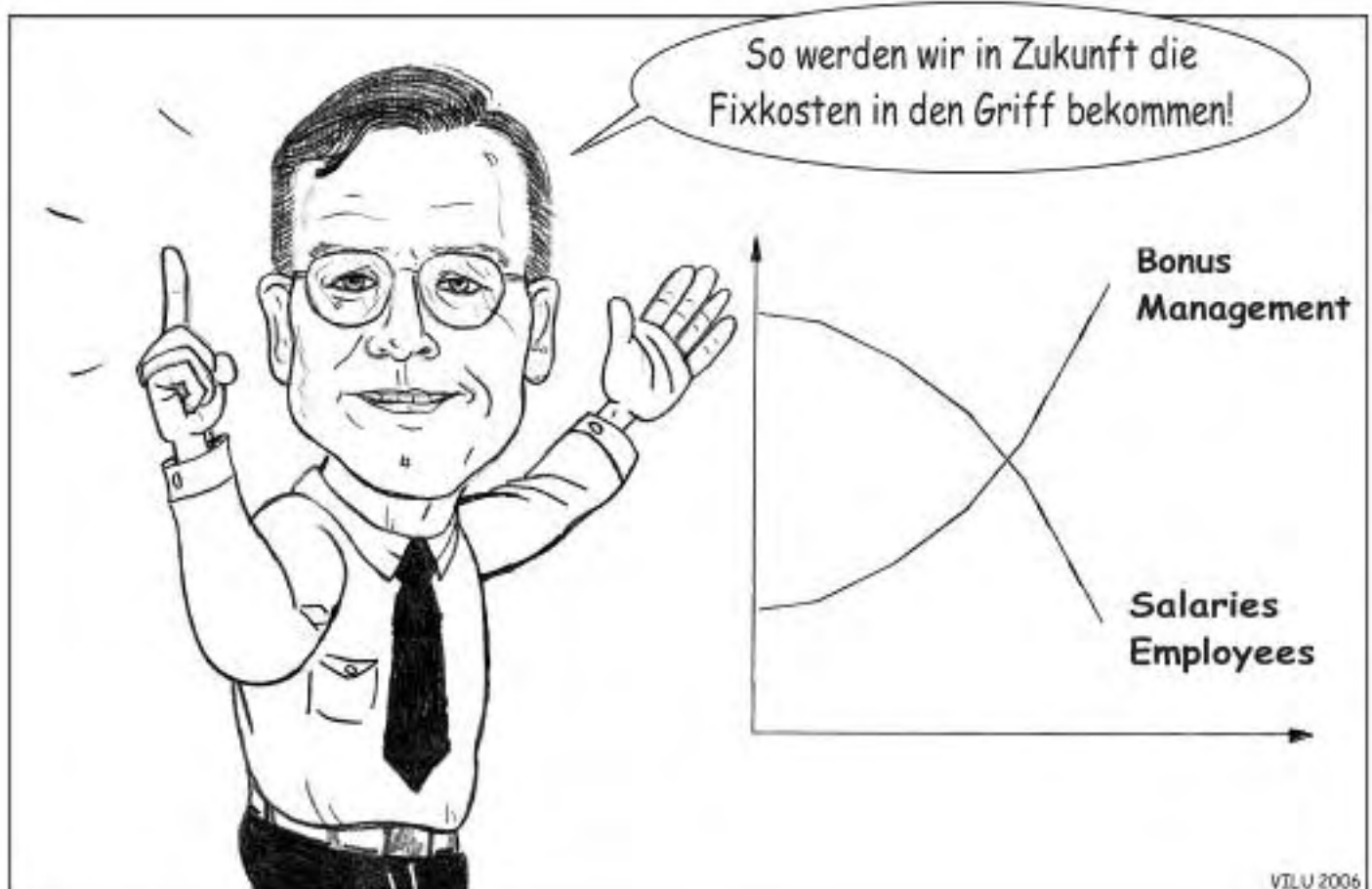
sich teilweise sehr erfolgreich gegen Unterwanderungen. Dies machte aber fast immer ein Powerplay nötig, denn auf Verhandlungs- oder auf juristischer Ebene kann dieser Kampf kaum gewonnen werden.

Um Unterwanderungsschutz glaubwürdig und mit allen Mitteln fordern zu können, ist es aber auch notwendig, dass wir als Korps eine konkurrenzfähige Struktur haben. Um dies zu erreichen, wird es Massnahmen benötigen, aber nie derart rigorose, wie sie vom Management gefordert werden. Der Vorstand hat hier genaue Vorstellungen, wie der benötigte Schutz langfristig sichergestellt werden kann. Diesbezüglich haben wir auf die Dualstrategie aufgebaut. Das Management würde mit Unterwanderungsabsichten unsere fundamentalsten Interessen und somit das oberste Ziel eines Arbeitnehmerverbandes angreifen und würde darum mit uns entsprechend hart kollidieren.

Ich bin sehr zuversichtlich, dass wir uns heute problemlos herausfordern lassen können, sollte dies gerade für unseren Arbeits-

platzschutz nötig werden. Liebe Mitglieder, wir bauen weiterhin auf Eure Nerven. Auf der ganzen Welt gehört dies heute zum Alltag und hat sich gerade in diesem Monat wieder anhand unseres intensiven Erfahrungsaustauschs mit anderen Pilotenverbänden an der 61. IFALPA-Konferenz in Istanbul bestätigt. Mit unseren Erfahrungen aus den letzten Jahren sind wir jedoch besser «ausgebildet» als manch andere Arbeitnehmer – oder Arbeitgeber.

Herzliche Grüsse

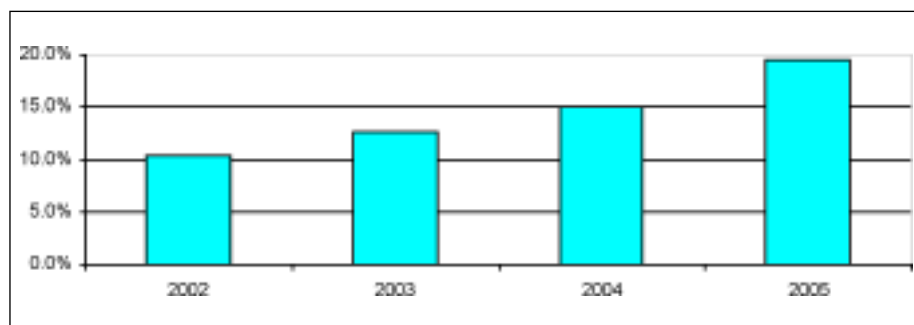



# Jedes Kilogramm zählt

**Der Anteil des Treibstoffs an den Stückkosten, also den angebotenen Sitzkilometern, hat sich zwischen 2002 und 2005 fast verdoppelt. Auch das Jahr 2006 verspricht keine Entlastung, ganz im Gegenteil. Sergio Pulitano, Senior Manager Operational Efficiency, erzählt in einem Gespräch, was die SWISS unternimmt, um die Auswirkungen dieses Trends im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu minimieren.**

*Text: Roland Zaugg*

Vier Zahlen sollen die Dramatik der ständig steigenden Kerosinpreise illustrieren: Im Jahr 2003 musste die SWISS 589 Millionen Franken für den Flugzeugtreibstoff aufwenden. 2004 war es etwas weniger, nämlich 565 Millionen Franken. 2005 waren für den Treibstoff aber bereits 730 Millionen Franken nötig, und für 2006 sind sogar Kosten von 935 Millionen Franken budgetiert. Berücksichtigt man dabei, dass die Flottengrösse der SWISS in dieser Zeit markant kleiner geworden ist, dann wird klar: Die Entwicklung des Kerosinpreises ist eine Bedrohung.



**Entwicklung des Anteils der Treibstoffkosten an den Stückkosten**

Der Besorgnis erregende Anstieg des Treibstoffpreises begann ungefähr im Mai 2003. Bis etwa im Juni 2004 hatte er sich mehr oder weniger stetig und linear um circa 60 Prozent erhöht. Dann beschleunigte sich der Preisanstieg, so dass im September 2004 bereits 130 Prozent des Niveaus vom Mai 2003 erreicht waren. Vor diesem Hintergrund lancierte die SWISS im August 2004 das einjährige, so genannte «Fuel Conservation Project». Unter der Leitung von Sergio Pulitano, damals Technischer Pilot MD-11, galt es in der Abteilung Flight Operations Massnahmen umzusetzen, um den Treibstoffverbrauch möglichst schnell und wirksam zu reduzieren.

## Wirkungsvolle Sofortmassnahmen

Im Rahmen dieses Projekts wurden 36 verschiedene Massnahmen überprüft, wovon am Ende 14 umgesetzt und vier offen blieben; 18 wurden verworfen. Eine der umgesetzten Massnahmen war beispielsweise

das Verbot, im Europaverkehr während der Reiseflugphase mit Maximalgeschwindigkeit zu fliegen. Damit gewinnt man ohnehin höchstens zwei bis drei Minuten. Durch dieses Verbot allein wurden aber gut 2 Millionen Franken jährlich eingespart.

Eine andere unspektakuläre, aber wirkungsvolle Massnahme war die Beschleunigung des Flugzeugs bereits auf 1500 statt auf 3000 Fuss über Flugplatzhöhe – allerdings nur an Orten, wo das die lokalen Lärmvorschriften nicht verbieten. Denn ein tieferes Beschleunigen erzeugt automatisch mehr Lärm für die Flughafenanwohner. Auf unserem Heimatflughafen Zürich, wo wir am meisten von dieser Änderung

profitieren könnten, ist es beispielsweise nicht erlaubt. Dennoch konnten immer noch überraschend hohe Einsparungen erzielt werden, nämlich fast 1 Million Franken jährlich. Diese Massnahme ist auch aus einem anderen Grund interessant: Hatten andere Fluggesellschaften schon seit jeher auf 1500 Fuss beschleunigt, wo immer dies erlaubt war, so waren die 3000 Fuss bei der Swissair/SWISS bis zu diesem Zeitpunkt sakrosankt. Erst der Druck, Kerosin einzusparen – allerdings wie gesagt auf Kosten von Lärm! –, machte es möglich, solche «alten Zöpfe» in Frage zu stellen und teilweise auch abzuschneiden.

Eine weitere Sofortmassnahme waren die so genannten «Pilots Info – 30 Days Statistics» für die Langstreckenpiloten. Dies ist ein Blatt Papier, auf dem für eine bestimmte Flugstrecke, beispielsweise Bangkok–Zürich, die wichtigsten statistischen Daten der letzten 30 Tage aufgelistet sind. Anhand dieser Informationen kann der

Pilot, der heute diese Strecke plant, konkret erkennen, ob während der letzten 30 Tage Probleme aufgetaucht sind, zum Beispiel eine im Vergleich zur Planung längere Abflugroute, eine tiefere Flughöhe unterwegs oder Warteschlangen vor dem Anflug. Die statistischen Daten geben dem Piloten bei der Flugplanung ein Gefühl für die «Volatilität» oder «Risikoanfälligkeit» einer Flugstrecke, und sie zeigen ihm zusätzlich, wie gross – in Form von Treibstoffmehrerbrauch – diese Risiken waren. Wenn hier von Risiko die Rede ist, dann ist damit natürlich nicht die Flugsicherheit gemeint, sondern die so genannten operationellen Risiken, die als Folge eines unerwartet hohen Treibstoffverbrauchs im schlimmsten Fall zu einer Ausweichlandung unterwegs führen könnten. Die «Pilots Info» entbinden den Piloten selbstverständlich nicht von der Aufgabe, jeden einzelnen Flug genau zu planen und mögliche neue Probleme selbst zu erkennen. Dazu verwendet er seine eigenen Erfahrungen und die Streckenkenntnisse. Die statistischen Daten können dem Piloten aber aufzeigen, ob sich seine eigene Einschätzung mit den Erfahrungen der letzten 30 Tage deckt, und unterstützen ihn bei seiner Entscheidung, einerseits so viele zusätzliche Kerosinreserven wie nötig, auf der anderen Seite jedoch so wenige wie möglich zu tanken. Denn von jedem Zusatzkilogramm Kerosin wird auf einem Langstreckenflug fast ein Drittel verbraucht, um allein dieses zusätzliche Kilogramm mitzutransportieren – pures Geld, wie weiter unten gezeigt wird.

Eine Massnahme, die verworfen wurde, war die Idee, für das Rollen zur Startbahn noch nicht alle Triebwerke laufen zu lassen. Diese Idee ist nicht so abwegig, wie der Laie vielleicht meint: Viele, vor allem amerikanische Fluggesellschaften, machen dies gewohnheitsmässig, und auch die SWISS kennt diese Option – allerdings nicht vor dem Start, sondern nur nach der Landung für das Rollen zum Standplatz. Benützt wird sie indes nur selten. Letztlich verzichtet die SWISS deshalb auf diese Einsparmöglichkeit, weil die SWISS-Techniker überzeugt sind, dass ein grosses Triebwerk vor dem Flugzeugstart mindestens etwa zehn Minuten laufen müsse, damit es nicht im Laufe der Zeit aus thermischen Gründen vorzeitig altere. Die kurzfristigen Einsparungen würden also laut Ansicht unserer Techniker durch die langfristigen Folgeschäden dieser Massnahme wieder zunichte gemacht.

## Erhebliches Potenzial bei der Flugplanung

Bereits früher gab es schon Kerosin-Sparprogramme. Das Entscheidende beim «Fuel Conservation Project» war aber, dass



**Sergio Pulitano (40)** hat vor dem Besuch der Schweizerischen Luftverkehrsschule SLS (1992–1993) ein Studium als dipl. El.-Ing. ETH in physikalischer Elektronik abgeschlossen. Nach dem Eintritt in die Swissair (1993) war er First Officer auf den Flugzeugtypen McDonell Douglas MD81, Airbus A320, Airbus A330, McDonell Douglas MD11 und heute wieder Airbus A330 und gleichzeitig Airbus A340. In dieser Zeit bekleidete er eine Reihe von Ausbildungs- sowie technische Funktionen. So war er beispielsweise auf dem MD11 auch Technischer Pilot. Zwischen August 2004 und August 2005 hat er – wiederum in einer Nebenfunktion – das «Fuel Conservation Project» geleitet und ist seit November 2005 «Senior Manager Operational Efficiency». Dies ist eine 30-Prozent-Stelle, Pulitano fliegt also nach wie vor zu 70 Prozent als Pilot. Sergio Pulitano ist verheiratet und Vater zweier Kinder. Sie sind sieben und vier Jahre alt.

man den Spareffekt zum ersten Mal mehr oder weniger direkt mit Hilfe des sogenannten «Event Measurement Systems» (EMS) messen konnte, einem in den Flugzeugen eingebauten Aufzeichnungsgerät das etwa 2000 verschiedene Parameter registriert und speichert. Mit Hilfe dieser EMS-Daten fand man heraus, dass die umgesetzten Massnahmen zu Beginn des Projektes schnell erhebliche Treibstoffeinsparungen ergaben. Konkret: Die «fuel consumption per nautical mile and revenue payload ton» – was man etwa mit Kerosinverbrauch pro Streckeneinheit und zahlende Fracht- oder Passagiermasse übersetzen könnte – wurde bei der A320-Flotte gegenüber dem gleichen Vorjahresmonat um etwa 1,7 Prozent reduziert. Bei der A330-Flotte betragen die Einsparungen sogar fünf Prozent und bei der A340-Flotte immerhin 4,5 – ebenfalls je im Vergleich zum gleichen Monat des Vorjahrs. Seither stagniert die A340-Flotte auf dem verbesserten Niveau, während beim A320 und beim A330 weitere Einsparungen erzielt werden konnten. Bis August 2005, also bis zum Abschluss des einjährigen Projektes, konnten auf diese Weise insgesamt gut 10 Millionen Franken Treibstoffkosten eingespart werden – eine Summe, die die Erwartungen übertraf.

Gegen Ende des Projektes stellte sich die Frage, wie es weitergehen sollte. Dabei war allen klar, dass die umgesetzten Massnahmen und Initiativen permanent von jemandem betreut werden mussten, wenn die erzielten Einsparungen nicht wieder verpuffen sollten. Weiter hatte man im Laufe des Jahres erkannt, dass noch mehr herauszuholen wäre, wenn man sich nicht nur auf schnell umzusetzende Massnahmen beschränken würde. Und nicht zuletzt hatte sich auch gezeigt, dass das EMS der SWISS überaus umfangreiche und gute

Daten lieferte – eine der besten Datenbasen weltweit –, die es unbedingt für weitere Schritte zu nützen galt. So war es fast zwingend, dass nach dem Auslaufen des Projektes eine neue Stabsstelle «Senior Manager Operational Efficiency» bei der SWISS geschaffen wurde, die Sergio Pulitano seit November 2005 innehat.

Ein Schwerpunkt ist seither die computerisierte Flugplanung, die den Piloten die verbindlichen Grundlagen für ihre Kerosinberechnungen liefert. Die Fachleute der SWISS sind daran, das Planungsprofil der Fluggeschwindigkeit zu verändern. Zurzeit ist es so, dass die SWISS ein Flugplanungssystem benützt, welches fixe Reisegeschwindigkeiten für einen bestimmten Streckenabschnitt wählt. Diese Etappengeschwindigkeiten sind wohl bezüglich Flugzeuggewicht und Flughöhe optimiert,

sie berücksichtigen jedoch nicht den Einfluss eines variablen Höhenwindes. Das heisst: Obwohl man bei gleich bleibender Flugzeit Kerosin einsparen könnte, wenn man bei starkem Gegenwind schneller und bei schwächer werdendem Gegenwind entsprechend langsamer flöge, wird ein SWISS-Langstreckenflug bis heute mit konstanten Etappengeschwindigkeiten geplant. Dies, obwohl die Flugzeuge der SWISS mit ihren «Flight Management Systems» (FMS) eine solche ökonomischere, der aktuellen Windstärke angepasste, variable Fluggeschwindigkeit problemlos fliegen könnten. Es handelt sich dabei nämlich um nichts anderes, als statt mit einer festen Machzahl mit einem festen «Cost Index» zu fliegen. Allein mit dem Umstellen auf «Cost-Index-Fliegen» können bei einem Langstreckenflug einige hundert Kilogramm Kerosin eingespart werden, und das, wie gesagt, erst noch bei gleicher Flugzeit. Gelingt es nun, diesen Effekt bereits während der Planungsphase zu berücksichtigen – das ist die Absicht der SWISS-Fachleute –, dann müssten diese überflüssigen Kilogramme nicht mehr getankt und während des ganzen Fluges mitgeschleppt werden, wobei automatisch fast ein Drittel davon allein für das Mitschleppen verbraucht wird.

#### Die SWISS muss sich nicht verstecken

Dass es bei dieser Diskussion auch finanziell nicht um «Peanuts» geht, beweisen folgende eindrücklichen Zahlen, die uns Pulitano freundlicherweise zur Verfügung gestellt hat: Startet jedes Langstreckenflugzeug der SWISS mit 100 Kilogramm Zusatzgewicht,



Die SWISS wird 2006 für 935 Millionen Franken Treibstoff beziehen

Foto: Markus A. Jegerlehner



### **Fueldumping – ein nicht alltäglicher Vorgang**

dann hat dies eine Mehrbelastung des Treibstoff-Budgets von knapp einer Viertelmillion Franken pro Jahr zur Folge! Und auch bei der Airbus-A320-Flotte, den Mittelstreckenflugzeugen, summieren sich die Kosten für 100 Kilogramm Mehrgewicht auf jedem Flug auf zusammen gut 200 000 Franken pro Jahr. Anders ausgedrückt: Wenn es der SWISS gelingt, bei jedem Flug der gesamten Airbus-Flotte das Gewicht auch nur um ein einziges Kilogramm zu reduzieren, dann spart sie dadurch jährlich etwa 4500 Franken ein.

Da es beim Treibstoffverbrauch nicht darauf ankommt, ob ein zusätzliches Kilogramm Kerosin oder beispielsweise ein Kilogramm überflüssiges Catering-Material transportiert wird – ein Kilogramm ist ein Kilogramm –, treten diese Mehrkosten ganz allgemein auf. Deshalb nimmt Pulitano das gesamte Flugzeug inklusive Beladung unter die Lupe und sucht überall nach überflüssigem Ballast. So gibt es beispielsweise seit dem Kabinenumbau im Airbus A320 nicht nur mehr Sitze als früher, sondern diese sind zusammen auch noch leichter als vorher. Und bei

der Beladung überlegt man sich beispielsweise, ob ein eventuelles Return-Catering tatsächlich schon auf dem Hinweg mittransportiert werden muss, oder ob dies nicht gescheiter erst am Zielort aufgeladen wer-

den sollte. Denn wie bereits angedeutet: Mit einem konsequenten Gewichts- und Treibstoff-Sparprogramm könnte die SWISS jedes Jahr Millionenbeträge einsparen.

Laut Pulitano kann sich das bisher Erreichte durchaus sehen lassen. Nach dem Besuch eines entsprechenden IATA-Forums sei er überzeugt, dass die SWISS im weltweiten Vergleich bereits überdurchschnittliche Anstrengungen auf diesem Gebiet unternommen hat. Er mahnt

aber, mit den Anstrengungen nicht nachzulassen und am Ball zu bleiben. In einem neuen Licht erscheinen angesichts der erstaunlichen Zahlen von Pulitano auch die finanziellen Umtriebe, die der SWISS als Hauptflug-gesellschaft in Zürich aufgrund der deutschen Durchführungsverordnungen (DVO) erwachsen. Diese Verordnungen haben teilweise längere Flugwege zur Folge, für die man logischerweise zusätzlichen Treibstoff tanken muss. Es erstaunt kaum, dass auch dies der SWISS Kosten in Millionenhöhe verursacht.

Selbstverständlich kann man auch beim Treibstoffsparen des Guten zu viel tun. In der Langstreckenfliegerei drückt sich das unter anderem so aus, dass man aufgrund knapp berechneter Reserven gegebenenfalls nicht mehr genügend schnell fliegen kann, um eine Verspätung wieder aufzuholen, oder einen überaus starken Gegenwind ausreichend zu kompensieren, um eine solche zu vermeiden. Die Folge: Verpasste Anschlüsse, ein chronisches Problem von allen Netz-Airlines wie der SWISS. Da solche verpassten Anschlüsse teuer sind, kann es deshalb manchmal durchaus günstiger sein, den ganzen Flug mit erhöhter Geschwindigkeit zu fliegen

*«Allein mit der Umstellung auf  
«Cost-Index-Fliegen» können bei einem  
Langstreckenflug einige hundert  
Kilogramm Kerosin eingespart werden.»*

und dabei einen höheren Kerosinverbrauch in Kauf zu nehmen. Solche Überlegungen spielen bei der «Operational Efficiency» ebenfalls eine Rolle, allerdings betreffen sie mindestens so stark die Divisionen Netzwerk und Ground Services. Auch in solchen Massnahmen liegt durchaus noch einiges an Potenzial. Von den so genannten «niedrig hängenden Früchten» sind laut Pulitano die meisten allerdings bereits geerntet worden. ■



**Alle Fussball-WM-Spiele live auf Grossleinwand**  
**Zu jedem Spiel Resultat-Tip-Wettbewerb**  
[www.wings-lounge.ch](http://www.wings-lounge.ch)



# «Menschen sind keine Maschinen»

Wie lassen sich Sicherheitsrisiken in komplexen Systemen verringern? Welche Rolle spielt dabei der Faktor Mensch? Solche und ähnliche Fragen stellt man sich nicht nur in der Luftfahrt, sondern auch in anderen Industriezweigen. Das Flugsicherungs-Unternehmen skyguide hat dazu ein interdisziplinäres Symposium mit dem Untertitel «Restrisiko versus Vision Zero» veranstaltet. Ein Streiflicht.

*Text: Roland Zaugg*

Im Einleitungsreferat wies der CEO von skyguide, Alain Rossier, darauf hin, dass es absolute Sicherheit nicht gebe. Deshalb habe ihre Dachorganisation, Eurocontrol, Sicherheit als «freedom from unacceptable risk» definiert. Das werfe allerdings sofort die Frage auf, was man als vertretbares Risiko betrachte und was nicht. Ausserdem seien viele Risiken in komplexen Organisationen auf Anhieb gar nicht als solche erkennbar, sondern könnten erst nach tief greifenden Analysen identifiziert werden. Bei skyguide versuche man, die Sicherheitsrisiken unter anderem mittels eines im Jahre 2001 eingeführten Fehlermeldesystems zu verringern.

Sprach Rossier im Zusammenhang mit dem Sicherheitsniveau des Flugsicherungs-Unternehmens in der Höhe von 99,999 Prozent noch von der dritten Neun hinter dem Komma, wäre der ehemalige Chefarzt Chirurgie des Ostschweizer Kinderspitals St. Gallen, Beat Kehrer, bereits mit zwei Neunen zufrieden – vor dem Komma. Kehrer hat in

ersetzt. Denn nur gerade zehn Prozent aller Fehlleistungen im Gesundheitswesen würden durch solche Geräte entdeckt, 90 Prozent jedoch durch den Menschen. Weiter wies Kehrer in seinem Referat darauf hin, dass es in der aktuellen Kostendiskussion im Gesundheitswesen schwierig sei, die Krankenkassen vom Sinn einer gut ausgebauten Sicherheitskultur zu überzeugen.

Im Anschluss an Kehrer ging Professor Lutz Jäncke, Inhaber des Lehrstuhls für Neuropsychologie an der Universität Zürich, auf die Grenzen der menschlichen Konzentrationsfähigkeit ein. Laut Jäncke gibt es grosse individuelle Unterschiede beim Konzentrationsvermögen. Diese kognitive Fähigkeit werde uns grösstenteils in die Wiege gelegt und sei ihrerseits ein wichtiger Bestimmungsfaktor für unser Leistungsvermögen. Sie unterliege jedoch im Laufe der Zeit erheblichen Schwankungen. So sei es kaum verwunderlich, dass Müdigkeit, Arbeitsbelastung, Alkohol oder beispielsweise auch eine Hirnerschütterung die Konzentrationsfähigkeit zum Teil erheblich einschränken. Erstaunlicher-

*«Das Konzentrationsvermögen wird uns grösstenteils in die Wiege gelegt und ist ein wichtiger Bestimmungsfaktor für unser Leistungsvermögen.»*

diesem Kinderspital ebenfalls ein Fehlermeldesystem eingeführt. Damit ein solches System Erfolg habe, sei es allerdings notwendig, dass Fehler auf allen Hierarchiestufen als sozusagen «normale» Bestandteile der täglichen Arbeit akzeptiert würden. Mit einem solchen Schritt täten sich die Ärzte immer noch schwer, seien sie doch im Allgemeinen sehr wettbewerbsorientiert und würden von den Patienten nach wie vor als unfehlbare «Götter in Weiss» betrachtet. Laut Kehrer könne man der Fehleranfälligkeit des Menschen nicht einfach ausweichen, indem man diesen durch Apparate

weise sei aber auch bei völlig gesunden, ausgeruhten und leistungsfähigen Leuten das Konzentrationsvermögen nicht konstant. Vielmehr seien immer wieder grosse Ausschläge in negativer wie auch in positiver Richtung zu beobachten. Menschen seien nun mal keine Maschinen und würden zu Fehlern neigen. Auch wenn die «angeborene» Konzentrationsfähigkeit kaum gezielt beeinflussbar sei, könne man gewisse kognitive Defizite, so Jäncke, durch «Expertise» kompensieren – also letztlich mittels gezielter Übungen. Wenn man leistungsfähige Leute brauche, müsse man

deshalb zuerst eine geeignete Selektion durchführen und die ausgewählten Leute anschliessend richtig trainieren.

## Schlafmangel so gefährlich wie Alkohol

Nach diesem Ausflug in Gefilde, die einige Ansprüche an die Konzentrationsfähigkeit des eher «unbelasteten» Zuhörers stellten, war es an Ulrich Straub, dem Fachstellenleiter Oil & Petrochemical Risks von Swiss Re, die Zuhörer mit einigen «katastrophalen Dias» (siehe Bild unten) zu offenem Gelächter zu provozieren. Womit nebenbei wieder einmal bewiesen wurde, dass Schadenfreude halt doch eine schöne Freude ist...

Laut Straub hätten die Versicherer bei der Abklärung und Bewertung möglicher Risiken früher vor allem darauf geachtet, ob



**Glück im Unglück**

eine ausreichende technische Schadensverhütung vorgenommen worden sei. Nachdem jedoch der bisher grösste von Menschenhand verursachte Schaden – Terror ausgenommen – nicht durch Mängel bei der technischen Schadensverhütung, sondern durch so genannt «weiche» Faktoren wie die (Nicht-)Einhaltung von Verfahren und menschliches Versagen verursacht worden sei, hätten die Versicherer die Abklärungstiefe ausdehnen müssen. So nähmen sie heute unter anderem auch die Ansichten und den Umgang mit Sicherheitsfragen aller Mitglieder einer Organisation in der täglichen Arbeit unter die Lupe. Im Zusammenhang mit den «weichen» Faktoren wies Straub weiter darauf hin, dass Müdigkeit in der Industrie die grösste Gefahr für menschliche Fehlleistungen sei. Es sei bekannt, dass die Leistungsfähigkeit eines Menschen, der seit etwa 16 Stunden wach ist – nicht am Arbeiten! –, verglichen werden könne mit der Leistungsfähigkeit eines Menschen, der ein halbes Promille Alkohol im Blut hat. Schichtarbeit mit den üblichen Schlafproblemen («Jetlag-Funktion») verschlimmere das Ganze zusätzlich. Der Sicherheit ebenfalls nicht dienlich seien organisatorische Veränderungen und speziell die Angst der Mitarbeiter um ihren Arbeitsplatz.

## «Zur Prävention künftiger Katastrophen muss man nicht die Menschen verändern, sondern vielmehr Strukturen und Abläufe.»

«Wie kann die Wachsamkeit, wie die hinterfragende Haltung zur Sicherheit beim Personal aufrechterhalten werden, wenn es weltweit seit langem keine aufrüttelnden Unfälle mehr gegeben hat?» Dies seien zentrale Fragen für die Betreiber von Kernkraftwerken westlicher Bauart. Laut Dr. Johannis Nöggerath, Leiter Nukleare Sicherheit des Kernkraftwerks Leibstadt, hätten die Leichtwasserreaktoren nämlich weltweit ein sehr hohes technisches Sicherheitsniveau erreicht. Heutige Verbesserungen beträfen deshalb in erster Linie die Unterstützung und die Entlastung der Reaktor-Operateure – beispielsweise mit ergonomisch gestalteten Bedienungseinheiten und Vorschriften, die konsequent auf die menschlichen Voraussetzungen bei der Wahrnehmung, der Informationsverarbeitung und der Aktivität ausgerichtet sind. Wichtige Grundlagen für eine hohe Kraftwerksicherheit seien aber auch die Motivation der Mitarbeiter, eine gute Unternehmenskultur und Entlohnung sowie abgestimmte Aus- und Weiterbildungsprogramme für die Mitarbeiter. Ein Kernkraftwerk sollte, so Nöggerath, eine «lernende Organisation» sein, in welcher unter anderem der Know-how- und der Know-why-Transfer von älteren zu jüngeren Mitarbeitern sehr wichtig seien.

### Drei Phasen der Krisenkommunikation

Der ehemalige «achte Bundesrat» und heutige Ombudsmann DRS, Achille Casanova, beleuchtete die Rolle der Medien nach Fehlern, Unglücken oder Katastrophen. Er beschrieb zunächst die drei üblichen Phasen in der Krisenkommunikation, nämlich die Phase der Betroffenheit – «Was ist passiert?», «Welches sind die Folgen?» –, die Phase der Nachbearbeitung – «Wie konnte das passieren?», «Hat man alles getan, um das Unglück zu vermeiden?» – und schliesslich die Phase des Prangers: «Wer ist schuld?» und «Welche personellen Konsequenzen müssen gezogen werden?». Dann kam Casanova auf die Mechanik der Massenmedien zu sprechen. Als Folge mangelnder Sachkenntnisse würden diese laut Medienanalytiker Kurt Zimmermann ihr Urteil über eine Sache selten am eigentlichen Sachverhalt festmachen, sondern an der Art und Weise, wie

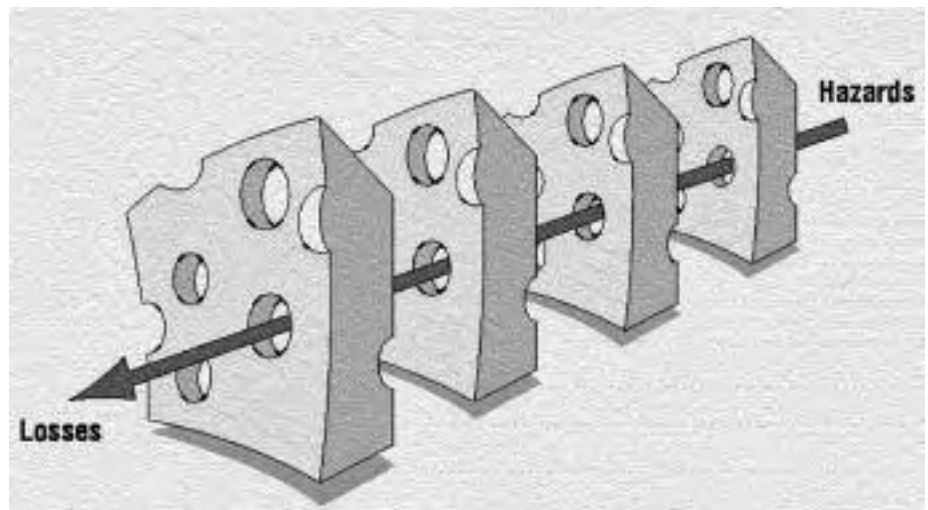
dieser kommuniziert wird. Casanova folgerete daraus, dass ein Unternehmen oder eine Organisation nach einem Unglück offen und ehrlich informieren und keine Fehler vertuschen sollte. Laut Casanova sündigten jedoch gerade auch die Medien in dieser Hinsicht immer wieder und korrigierten eigene Fehler nur selten freiwillig. Oft gingen sie sogar noch weiter und würden, nachdem sie etwas fälschlicherweise behauptet hätten, dies dann mit allen Mitteln zu bestätigen versuchen.

Anhand der Vorgeschichte, die 2000 zum Absturz einer MD-83 der Alaska Air-

oben) zum Ausdruck komme, sondern vielmehr als fast «normale» Ereignisse betrachtet werden müssten.

Darum seien das Melden von Löchern oder möglichen Ursachen und das anschließende Aufsummieren solcher Rapporte allein nicht ausreichend, um künftige Unfälle vermeiden zu können. Mindestens so wichtig sei die Antizipation: Dazu müssten Methoden und messbare Indikatoren gefunden werden, die einen «Drift into Failure» früh genug ankündigen würden. Laursen sprach in diesem Zusammenhang auch von einem «Feedforward» anstelle des bekannten Feedbacks.

Vor dem abschliessenden Panelgespräch, in dem sich dann keine wesentlichen neuen Erkenntnisse mehr ergaben, wies Martin Killias, Professor für Kriminologie und Strafrecht an der Universität Lausanne, in seinem Referat darauf hin, dass es eine Illusion sei zu glauben, Katastrophen seien bewältigt, wenn man den Schuldigen gefunden und bestraft hat. Zur



«Swiss Cheese»-Unfallmodell nach James Reason

lines geführt hatte, illustrierte Tom Laursen, der Leiter des Occurrence Managements bei skyguide, seine Behauptung, dass Unfälle nur selten passieren, weil eine einzelne Komponente versagt hat. Genau dies sei zwar bei der MD-83 geschehen. So weit habe es allerdings nur deshalb kommen können, weil vorher verschiedene Faktoren in einer eher zufälligen Kombination ganz langsam und unbemerkt die Sicherheit des Systems untergraben hätten: «Drift into Failure». Um die Entstehung solcher «Organizational Accidents» verstehen und verhindern zu können, brauche es ein geeignetes Modell. Laut Laursen eigne sich das «systemische Unfallmodell» nach Sheridan am besten für diesen Zweck. Es postuliert, dass Unfälle weniger eine Folge von irgendwelchen Schutzschicht-Löchern seien, wie dies im bekannten «Swiss Cheese»-Unfallmodell von Reason (siehe Grafik

Prävention künftiger Katastrophen müsse man nicht die Menschen verändern – was laut Killias auch kaum möglich wäre –, sondern vielmehr Strukturen und Abläufe. Diesen Bemühungen diene der Aufbau von geeigneten Verhaltensregeln im Umgang mit Unregelmässigkeiten, die bei komplexeren Abläufen fast zwangsläufig auftreten würden. Angesichts der grossen Bedeutung von Fehlermeldesystemen könnte man sich, so Killias, sogar fragen, ob der Mangel eines solchen Systems in einem Unternehmen oder in einer komplexen Organisation in Zukunft nicht zumindest als zivilrechtliches Verschulden gewertet werden müsste. ■

## KOMMENTAR

# Ein blosses Einhalten von Sicherheitsvorschriften genügt nicht

Kommentar: Martin Wyler, Captain A320/330\*

Sicher war es kein Zufall, dass sich skyguide als Organisator des Sicherheits-symposiums «Restrisiko versus Vision Zero» im Swiss Re Centre for Global Dialogue in Rüslikon in Szene setzte. Sieht sich doch der nationale Flugsicherungs-provider im Nachgang zu Überlingen besonders herausgefordert. Es gilt, verlorenen Boden zurückzugewinnen, und im firmenkulturellen wie auch im organisatorischen Bereich den Anschluss an «best practice» in Safety-Belangen wiederherzustellen. Doch wäre es zu kurz gegriffen und dem Veranstalter unrecht getan, würde man den Anlass, der Anfang April stattfand, als reine Werbepattform hinstellen. Vielmehr wurde deutlich, dass sich unsere Flugsicherungsgesellschaft ernsthaft mit den Fehlern der Vergangenheit auseinandersetzt und heute konstruktiv am Thema Sicherheit arbeitet. Dass man über erzielte Fortschritte auch berichten will, ist durchaus legitim. Auch ist jede Initiative, die dem Erfahrungs- und Gedankenaustausch in Sachen Sicherheit dient, begrüßenswert, und verdient es, gebührend gewürdigt zu werden.

Eingeladen waren neben den Vertretern des Veranstalters, Referenten aus Medizin, Nuklearindustrie, Neuropsychologie, Rückversicherung, Rechtswissenschaften und Krisenkommunikation. Eine durchaus stimmige Auswahl, wenn es darum geht, den inhaltlichen Bogen über dem Thema Sicherheit zu spannen – so quasi unter sich, ohne Beisein der regulierenden Behörde. Schade und mithin auch etwas erstaunlich war einzig, dass bei dieser Breite weder eine Airline noch die Luftwaffe zu Wort kam. Beides sind klassische Vertreter von Unternehmungen, welche sich im Hochrisiko-Umfeld bewähren müssen. Man darf hoffen, dass dies nicht Absicht war, sondern sich aus anderen Gründen so ergeben hat.

Die interessanten Ausführungen der Referenten wurden der Breite des Themas durchaus gerecht, wenn auch die Podiumsdiskussion am Schluss der Veranstaltung deutlich machte, dass es nicht einfach

ist, über die Gemeinsamkeiten der unterschiedlichen Branchen hinweg zu neuen Ansätzen vorzustossen. Denn die Gegebenheiten in jeder Branche sind unterschiedlich, und die daraus entwickelten Ansätze und Konzepte zur Verbesserung der Sicherheit unterscheiden sich denn auch entsprechend. Zwei Themen aber schälten sich als wirklich übergreifend heraus: Reporting-Systeme als Fundament einer «Lernenden Organisation» und die wenig dienliche Rechtslage in der Schweiz. Diese macht es den Unternehmungen schwierig, geschützte, anonyme «Räume» zu schaffen, innerhalb derer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Fehler und/oder sicherheitskritische Konstellationen melden können, ohne dabei mit negativen Konsequenzen rechnen zu müssen. Gerade hier steht skyguide am Anfang einer Entwicklung. Alain Rossier wies in seinem Referat darauf hin, dass er gewillt ist, den Weg Richtung Vertrauenskultur zu gehen – trotz der Tatsache, dass Fluglotsen für gemachte Fehler gesetzlich belangt werden können und skyguide einer strengen und eng überwachten Meldepflicht gehorchen muss. Er will dereinst ein vertrauliches Reporting System besitzen, eines, wie es andere Stakeholder der Schweizerischen Luftfahrt seit Jahren kennen und anwenden. Das ist ein schwieriges Unterfangen in einer Zeit, in welcher die Überwachungsbehörde – selber noch am Verarbeiten von Verfehlungen aus der Vergangenheit und dabei nicht immer glücklich agierend – das Einhalten jeder Verpflichtung mit Argusaugen verfolgt. Es ist zwar verständlich, dass sich der Regulator und Überwacher so benimmt, denn auch er ist den neuen, hohen Erwartungen der Politik und der Öffentlichkeit in Sachen Sicherheit ausgesetzt. Doch wird man den Eindruck nicht ganz los, dass sich jeder Stakeholder heute vor allem mit sich selber beschäftigt, und man fragt sich, ob solche, an profilsuchende Beflissenheit erinnernd, Aktivitäten der Flugsicherheit als Ganzes auch wirklich dienlich sind. Gute Lösungen brauchen auch hier eine enge Kooperation.

Hilfe zur Problemlösung, die rechtlichen Aspekte betreffend, bot Martin Killias (Professor für Kriminalogie und Strafrecht, Universität Lausanne) in seinem Referat an. Er fragte sich, ob nicht die Strafjustiz im Rahmen ihres Opportunitätsmessens von vornherein darauf verzichten sollte, die grosse Masse der folgenlos gebliebenen Verstösse zu sanktionieren. Dies würde den Unternehmungen den rechtlichen Boden für die Einführung von Fehlermeldesystemen ebnen. Das hätte die zeitgemässe und längst fällige Folge, dass sich die Überwachungsbehörde nicht mehr mit den einzelnen Fehlern auseinander setzen müsste, sondern sich – wie sie dies auch im Qualitätsmanagement tut – auf die Auditierung der Fehlermeldesystem-Prozesse beschränken könnte. Damit käme die Verantwortung für einen sicheren Betrieb wieder näher zur Unternehmung. Dies würde wohl auch die Pflicht zur Einführung eines Fehlermeldesystems mit sich bringen. Aus heutiger Sicht käme dies einer wohltuenden Rollenklärung zwischen Behörde und Unternehmung gleich. Hinter dem ganzen Themenkreis steht letztlich die Frage, was wichtiger ist: Die gesetzeskonforme Bestrafung von Fehlern oder so wenig durch Fehler verursachter Schaden wie möglich. Wir brauchen im Hochrisiko-Umfeld eine Gesetzgebung, welche primär der Schadenminimierung dient. Die Unternehmungen brauchen ein Umfeld, in welchem Management und Mitarbeiter gemeinsam und mit professionellem Engagement die Betriebe sicher machen können. Und dazu müssen sie vom Regulator in gewissem Sinne «in Ruhe gelassen» werden. Es ist skyguide zu wünschen, dass ihre diesbezüglichen Anstrengungen bald Früchte tragen und sie dabei von behördlicher Seite Unterstützung erhält.

Tom Laursen, Verantwortlicher bei skyguide für die Belange des Occurrence Management, ein Schüler des schwedischen «Human Factor»-Experten Sidney Dekker (Direktor des Centre of Human Factors in Aviation, Linköping), zeigte in seinem Referat die Limiten der retrospektiven Auseinandersetzungen mit Vorkommnissen auf. Er wies in der Diskussion darauf hin, dass es nicht ausreicht, sich ausschliesslich auf die Analyse der «Mishaps» zu konzentrieren. Zusätzliche, in komplexen Systemen zunehmend wichtige, vorwärts gerichtete Ansätze wie Risikomanagement-Systeme könnten das Schadenspotenzial einer Unternehmung wirkungsvoll reduzieren. Die Antwort auf die Frage, wie solche Ansätze in der Praxis

konkretisiert werden könnten, blieb am Symposium allerdings offen im Raume stehen. Interessanterweise hat sich das Risikomanagement im operationellen Alltag bestens bewährt und wird systematisch angewandt. Dem ist aber auf der Stufe des Gesamtunternehmens nicht so. Es fehlen oft ganzheitliche Ansätze, welche die Konstellationen, Prozesse und Projekte einer Organisation umfassend in einer Risikobetrachtung mit einbeziehen. Dass die Interpretation von solchen Erhebungen, welche auch die weichen Faktoren einer Sicherheitskultur umfassen, die Sicherheit massgeblich beeinflussen kann, ist auch der Behörde nicht entgangen. Man überlegt sich heute schon, auf welche Weise der Zugang zu diesen Daten

sichergestellt werden könnte. Man will auch dort nicht auf den Unfall warten. Vorausschauende Indikatoren können «Mishaps» verhindern. Will man das Sicherheitsniveau der immer noch wachsenden Luftfahrt beibehalten oder steigern, wird man um die Einführung antizipierender Systeme nicht herumkommen.

Das Symposium machte einmal mehr deutlich, dass alle aufgerufen sind, sich fortlaufend und ernsthaft, nicht zuletzt im eigenen Interesse, mit dem Thema Sicherheit auseinander zu setzen. Der zu beobachtende unselige Hang gewisser Operatoren zur reinen Compliance übt einen problematischen Druck auf die überwachende Behörde aus und überfordert sie letztlich. Zunehmende Regeldichte, lähmende und

oft wenig effiziente Vorgaben sind das unschöne Resultat. Alle Stakeholder sind aufgerufen, sich zusammen und konstruktiv um die Sicherheit zu bemühen: jeder mit dem Teil, der der Sicherheit am meisten dient. So gesehen war das Symposium ein aktiver Beitrag von skyguide für den Dialog in der Schweiz und hoffentlich auch für eine künftig intensivere, brancheninterne Auseinandersetzung mit dem Thema. ■

\*) Martin Wyler ist Inhaber der Beratungsfirma Wyler Consultraining GmbH. Die Firma bietet Consulting- und Ausbildungsleistungen im Safety-, Risiko- und Krisenmanagement an und berät Unternehmen in Fragen von Management- und Organisationsentwicklung.

## KOMMENTAR

# Nur Lippenbekenntnisse?

Kommentar: Roland Zaugg, Captain A320

«Erkannte Gefahr ist gebannte Gefahr» sagt der Volksmund – wie immer stark vereinfachend und doch mit einem Korn Wahrheit. Denn selbstverständlich reicht es nicht, die Gefahren identifiziert zu haben. Ebenso wichtig ist anschliessend der richtige Umgang damit. Nur so ist es möglich, Unfälle tatsächlich vermeiden zu können. Das Erkennen von Risiken ist aber auf jeden Fall ein erster präventiver Schritt. Laut skyguide-CEO Alain Rossier ist allerdings bereits das Identifizieren von möglichen Risiken in komplexen Organisationen gar nicht immer so einfach.

Die Müdigkeit gehört nicht zu dieser Kategorie von «vernetzten», schwer identifizierbaren Risiken. Es ist vielmehr altbekannt, dass sie ein eminentes Risiko darstellt. Dennoch sind die Fakten, die Ulrich Straub, der Fachstellenleiter Oil & Petrochemical Risks von Swiss Re, für sein Referat zusammengestellt hat, eindrücklich. Sie gipfeln in der Aussage, dass Müdigkeit sogar die allgrösste Fehlergefahr in der Industrie sei. Straubs Vergleich der menschlichen Leistungsfähigkeit nach langen Wachphasen beziehungsweise unter Alkoholeinfluss ist also keine graue Theorie; erst recht nicht, wenn die langen Wachphasen noch mit Nachtschicht verbunden sind und das so genannte «zirkadiane Tief» (Window of Circadian Low, WOCL) zwischen 2 bis 5.59 Uhr tangieren.

Wissenschaftliche Studien aus der Aviatik zeigen nämlich, dass in einem solchen Fall die Leistungsfähigkeit eines Piloten bereits nach zehn Stunden Flug et-

wa derjenigen entspricht, die er mit 0,8 Promille Alkohol im Blut hätte. In der Schweiz und in vielen anderen europäischen Ländern genügt dies, um nicht mehr Auto fahren zu dürfen. Das amerikanische Institut für Flugunfalluntersuchungen (NTSB) schätzt konkret, dass Müdigkeit in etwa 20 bis 30 Prozent aller Verkehrsunfälle (Strasse, Bahn, Schiff und Flugzeug) eine Rolle spielt.

Man sollte also meinen, dass auch in der Fliegerei alles Menschenmögliche getan wird, um die als Sicherheitsrisiko erkannte Müdigkeit zu minimieren. Leider ist dies keineswegs selbstverständlich. In Brüssel

ringt man nach wie vor um einheitliche europäische Limiten bei den Flugdienstzeiten für Cockpit-Besetzungen. Dabei ist noch keineswegs gesichert, dass die wissenschaftlichen Erkenntnisse über Müdigkeit und Jetlag-Effekte in ausreichendem Mass berücksichtigt werden, denn die Industrievertreter lobbyieren sehr stark dagegen. Das erstaunt, würden doch vernünftige, einheitliche Regelungen, die für alle Wettbewerber verbindlich sind, jedermann dienen: Die unheilvolle Spiralbewegung Richtung «noch mehr, noch länger und noch billiger» könnte so endlich gestoppt werden.

Laut Beat Kehrer, dem ehemaligen Chefarzt Chirurgie des Ostschweizer Kinderspitals St. Gallen, sind die Ärzte sehr wettbewerbsorientiert, weshalb sie sich beim Umgang mit Fehlern oft schwer täten.

## Raum, Licht und Luft

Erstvermietung der VeF in Bülach



z.B. 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-Zimmerwohnung, 179 m<sup>2</sup> flexibler Raum für verschiedene Lebensformen, davon 50 m<sup>2</sup> umlaufende Terrasse mit direktem Zugang von allen Zimmern. Gesundes Wohnklima rund um die Uhr und minimierte Heizkosten dank Komfortlüftung und Minergie-Standard. Ruhige Lage, grosszügige Umgebungsgestaltung. CHF 2'520.- inkl. NK, ab 1. April 2006.

Kontakt: Frau Diana Zucca, Tel. 044 291 91 14 [www.balance-buelach.ch](http://www.balance-buelach.ch)

Offenbar ist also auch bei den «Göttern in Weiss» der urmenschliche Drang nach Leistung, nach Vorwärtskommen weit verbreitet. Und überall dort, wo diese Leistung nicht in Millimetern oder in Hundertstelsekunden gemessen werden kann, neigt der Mensch dazu, mehr oder weniger sanft nachzuhelfen. Ebenso die Ärzte: Da muss hier der eigene Platz auf der Station verteidigt oder dort ein Konkurrent bei einer möglichen Beförderung ausgebootet werden. Menschlich, allzu menschlich. Und wird der Flaschenhals besonders eng, geht dies oft nur noch mit gezieltem Einsatz der Ellbogen und womöglich sogar auf Kosten der Patienten.

Sicherlich ist also die Einführung eines Fehlermeldesystems auch im Gesundheitswesen ein Schritt in die richtige Richtung. Er reicht aber kaum aus, solange der grosse Konkurrenzdruck unter den Ärzten unverändert bestehen bleibt. Nun könnte man es sich einfach machen, die Schultern zucken und sagen: «Da kann man nichts machen, der Mensch ist nun mal so.» Man könnte aber auch, wie dies der Strafrechtler Martin Killias in seinem Referat angedeutet hat, einen wichtigen Schritt weiter gehen und nicht den Menschen zu ändern versuchen, was tatsächlich sehr schwierig ist, sondern vielmehr die «Strukturen und Abläufe».

Diesen Schritt hat man bei den Piloten schon lange getan. Auch sie sind sehr wettbewerbsorientiert und freuen sich kaum über eigene Fehler, die später zu Lernzwecken von den Kollegen am grünen Tisch analysiert werden. In vielen Pilotencorps konnte man aber die übliche Ellbogenmentalität durch eine einfache Veränderung der Strukturen eliminieren, nämlich durch die Einführung des – in einem GAV verankerten – so genannten Senioritäts-Prinzips: Nach vielen Flugunfällen war die Weisheit gereift, dass die Zeit der «tollkühnen Männer mit ihren fliegenden Kisten» endgültig vorbei sei. Die Piloten sollten ihre Energie besser auf das Erreichen einer hohen Flugsicherheit ausrichten, statt sich mit besonders «eleganten», aber möglicherweise auch besonders gefährlichen Anflügen einen Karriere-sprung zu «erfliegen» versuchen.

Leider wird heute die Piloten-Seniorität von den Airline-Managern zunehmend in Frage gestellt: Sie sei zu teuer für die Fluggesellschaften. In der Öffentlichkeit wird deshalb fleissig Stimmung dagegen gemacht, indem weiter behauptet wird, dass es ein solches Prinzip ja sonst auch nirgendwo gebe und es höchstens eine bequeme Hängematte für Piloten sei.

Dazu gibt es zwei Dinge zu erwidern: Zum einen stimmt es schlicht nicht, dass

die Piloten-Seniorität an sich teuer ist. Sie erschwert es aber, dass eine Fluggesellschaft – wie ein Kernkraftwerk ebenfalls eine «lernende Organisation» – ältere Piloten mittels Handstreich durch billigere junge ersetzt und damit den wichtigen Know-how-Transfer gefährdet. Zweitens soll hier gar nicht wegdiskutiert werden, dass die Piloten das Senioritäts-Prinzip als wichtigen Faktor für eine stressfreie Laufbahn erachten und es deswegen vehement verteidigen. Solange diese Seniorität aber indirekt auch den Fluggesellschaften und ihren Passagieren zugute kommt – und davon sind nicht nur die Piloten selbst

überzeugt! –, sollte sie nicht aus kurzfristigen Kostengründen leichtfertig über Bord geworfen werden. Im Gegenteil: man sollte sich vielmehr Gedanken machen, auf welche Weise man sich eine ähnliche Strukturänderung auch in anderen heiklen Branchen nutzbar machen könnte, zum Beispiel im Gesundheitswesen. Nur dann verkommen all die gut gemeinten Aussagen zur Sicherheitskultur nicht zu reinen Lippenbekenntnissen.

Drängeln, rechtsüberholen und Ausbremsen ist allzu menschlich. In sicherheitskritischen Branchen hat dies aber nichts verloren! ■

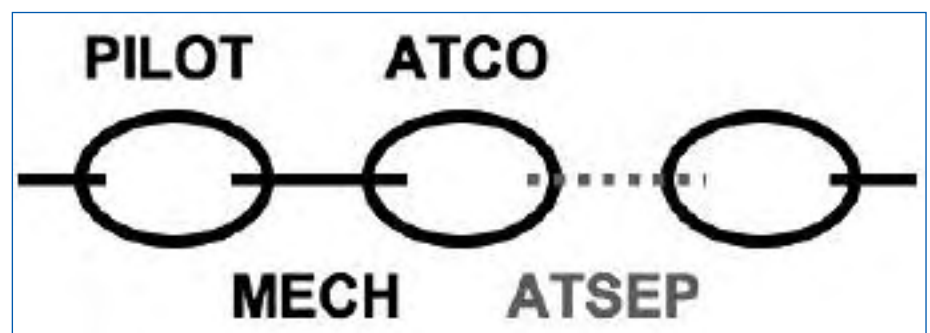
## Flugsicherungs-Techniker sollen lizenziert werden

Die Fachkräfte sind für ihre Arbeit an den Anlagen von skyguide nicht lizenziert. Der sichere und zuverlässige Betrieb der stationären Funk- und Navigationsgeräte scheint weltweit in beliebigen Händen zu ruhen. Nun macht sich die Schweiz daran, dies zu ändern.

Text: Heinz Wipf, Dipl.-Ing. HTL  
President Swiss Air Traffic Control Technical Association (SATTA)

Ist von sicherheitskritischen Tätigkeiten in der Luftfahrt die Rede, gilt der erste Gedanke dem Piloten und dem Fluglotsen (ATC-Officer, ATCO), in zweiter Linie dem Flugzeugmechaniker. Neben diesen drei Berufsgruppen gibt es aber auch die Flugsicherungs-Techniker und Ingenieure (Air Traffic Safety Electronic Personnel,

pits der Flugzeuge werden Vorgänge automatisch ausgeführt und Entscheidungshilfen von Computern vorbereitet. Solche Dienstleistungen werden vermehrt auch bei der Flugsicherung von der technischen Ausrüstung übernommen. Eine Entwicklung übrigens, ohne die sich der exponentiell wachsende Luftverkehr der letzten 20 Jahre gar nicht hätte bewältigen lassen. In Bezug auf die Flugsicherungs-Anlagen geht es dabei nicht nur um die Arbeitsgeräte der Fluglotsen: Die Flugsicherungs-



**Die Sicherheitskette droht bei den Flugsicherungs-Technikern (ATSEP) zu reißen**

ATSEP). Bei der Installation und der Wartung von Funk- und Navigationsanlagen betätigen sie sich im gleichen hochsensiblen Umfeld. Im Zusammenhang mit den schweren Flugunfällen der jüngsten Vergangenheit geriet die Arbeit dieser Fachpersonen denn auch ins Blickfeld der Öffentlichkeit.

Mit der zunehmenden Automatisierung im Bereich der Luftfahrt sind erhebliche Risiken verbunden. Nicht nur in den Cock-

Technik interagiert auch direkt mit dem Flugzeug, wenn beispielsweise vom Boden aus radioelektrische Navigationssignale abgestrahlt werden, die automatische Landungen überhaupt erst ermöglichen.

Es ist evident, dass das Gesamtsystem der Luftfahrt – bestehend aus Fachpersonal, technischen Ausrüstungen und Verfahren – nur dann sicher sein kann, wenn all diese Elemente den gleichen Anforderungen, Einschränkungen und Regeln unter-



**Der zuverlässige Unterhalt der stationären Funk- und Navigationsanlagen ist eine der Aufgaben des Flugsicherungs-Technikers**

Foto: skyguide

worfen sind. Ist dies nicht der Fall, reisst die Kette – als Sinnbild für die Sicherheit – an ihrer schwächsten Stelle. Schwerwiegende Auswirkungen sind die Folge. Im Sinne des Gesamtsystems ist immer eine strenge Symmetrie zwischen den flugseitigen und den bodengestützten Institutionen gefordert. Die Piloten, Flugzeugmechaniker und Fluglotsen arbeiten bereits in einem von der

pe von Staaten ein, die die Wichtigkeit der Flugsicherungstechnik und deren Sicherheitsaspekte erkannt haben. Zu nennen sind hier Japan, Deutschland und eine Gruppe osteuropäischer Staaten. Mit Nigeria zeigen offenbar auch Länder in Afrika, dass sie den Handlungsbedarf sehen. In Deutschland wurde mit dem Einführen der Lizenzen für ATCO und ATSEP deutlich gemacht, dass die

bahnunternehmen eine Konzession. Die skyguide, der in einer Verordnung der Flugsicherungsdienst übertragen wurde, hat in diesem Sinn aber nichts vorzuweisen. Erst die persönliche Lizenz des technischen Personals, die eine Lücke im bisherigen System schliesst, erlaubt es dem Gesetzgeber und Signatarstaat des Chicagoer Übereinkommens, die Liberalisierung der Luft-

## «Es muss eine Sicherheits-Symmetrie zwischen flugseitigen und bodengestützten Institutionen herrschen.»

Sicherheit höher zu gewichten sei als das Maximieren des Betriebsgewinns der Flugsicherungs-Unternehmen. Dabei reifte die wichtige Erkenntnis, dass die Behörden mit ihrer Fach- und Rechtsaufsicht in den Lizenzierungsprozess eingebunden sind und ihrerseits darauf achten müssen, dass die Sicherheit optimal gewährleistet werden kann.

Nun wird oft die Frage gestellt, warum man die Lizenzierung der Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure erst jetzt anstrebt, wo doch bereits seit einem halben Jahrhundert mit flugsicherungstechnischen Anlagen gearbeitet wird. In den Anfangszeiten der Flugsicherung hatte der Flugverkehrsleiter, damals ein qualifizierter und lizenzierter Funker mit technischen Kenntnissen, die Gesamtverantwortung inne. Mit der zunehmenden Entwicklung der Flugsicherungs-Technik und der damit verbundenen, fortschreitenden Automatisierung wanderten schrittweise Aufgaben und Verantwortlichkeiten vom Fluglotsen zum ATSEP. Einer der markantesten Schritte fand mit der Einführung eines dezidierten

fahrt unter gleichzeitiger garantierter Wahrung der bestehenden Sicherheitsstandards weiter voranzutreiben. Soll künftig mehr Wettbewerb stattfinden, ist zudem vermehrt auch eine supranationale Harmonisierung der Sicherheitsstandards unentbehrlich. Dabei geht es auch immer wieder um den scheinbar unlösbaren Interessenskonflikt zwischen Sicherheit und Wirtschaftlichkeit. Zugegebenermassen keine leichte Aufgabe – besonders wenn sich kurz-, mittel- und langfristige Aspekte überlagern. Allerdings sind in einem Geschäft wie dem unseren – mit Eintretens-Wahrscheinlichkeiten von 1:1000000 oder kleiner – kaum Kompromisse möglich, die nicht klar die Sicherheit im Fokus haben.

Oft wird auch die Meinung geäussert, Lizenzen seien überholt, und die Anforderungen könnten durch Qualitätssicherungs-Massnahmen im Rahmen einer ISO-9000-Zertifizierung des Unternehmens abgedeckt werden. Dazu ist zu bemerken, dass sich Qualitätssicherung und persönliche Lizenz gegenseitig ergänzen, sich aber nicht ersetzen können. So ist es durchaus denkbar und wünschenswert, dass der gesamte Ausbildungs- und Lizenzierungsprozess der Qualitätssicherung unterworfen ist. Allerdings gilt es klar zu trennen zwischen der Verantwortung des Individuums und derjenigen der Organisation, welche die Qualitätssicherung festschreibt. Fragen der Sicherheit betreffen bekanntlich alle. Insbesondere aber die Akteure an der Front. Wir alle wissen, dass unerwartete technische Ausfälle unserer Anlagen nicht jederzeit und sofort durch Verfahren aufgefangen werden können. Zuverlässigkeit und persönliches Engagement sind somit meist direkt sicherheitsrelevant. Alle Massnahmen, die mithelfen, die flugsicherungstechnischen Ausrüstungen zuverlässig und mit der gebotenen Integrität zu betreiben, stehen demnach im Vordergrund und geniessen Priorität. ■

## «Fragen der Sicherheit betreffen besonders die Fachkräfte an der Front.»

JAA (Joint Aviation Authorities) streng regulierten und vom BAZL überwachten Rahmen und mussten dafür eine persönliche Lizenz erwerben. Bei der Infrastruktur der Flugsicherung sorgte das BAZL bisher nach eigenen Angaben lediglich für eine «reibungslose und umweltfreundliche Nutzung». Es bestand also dringend Handlungsbedarf.

### Sicherheit vor Gewinnstreben

Mit dem Entscheid der Schweiz, Lizenzen in der Flugsicherungs-Technik einzuführen, reiht sie sich in die grösser werdende Grup-

«System Monitoring and Control»-Dienstes (SMC) statt. Diese Entwicklung hat heute einen Stand erreicht, welcher es nach übereinstimmender Auffassung der Experten nicht mehr zulässt, dass unqualifiziertes Personal Hand an die technischen Einrichtungen legt.

### Skyguide ohne Konzession

Die Qualitätsbestrebungen und damit einhergehende Zertifizierungs-Absichten sind in der Flugsicherung eine durchaus notwendige Initiative. In der Schweiz besitzt doch praktisch jedes noch so kleine Seil-

# "We will make a positive EBIT in 2006"

Ulrik Svensson, the Chief Financial Officer of SWISS, is leaving our company and heading back to Sweden. Thus, it is time to ask him a few questions about the tough hot summer 2003 and about the state of SWISS three years later – and time as well to wish him "Mast- und Schotbruch". This interview was conducted in mid-April.

Questions:

Roland Zaugg and Jürg Ledermann

«Rundschau»: What did you know about our country and SWISS when you came to Switzerland three years ago?

Ulrik Svensson: I knew a lot of positive things about your country, since I had spent some time in Switzerland on holidays. Thus, from a country aspect to move here was only good news. When it came to SWISS, I had of course read about it in the press, but mostly from the international press. So after the move it was a bit of a shock that almost every single day I had to read something negative about SWISS. I was not prepared for that.

«RS»: When you started your job as Chief Financial Officer of SWISS, our company was in a very difficult situation. What actually was the most difficult thing then?

U.S.: The most difficult thing was that our cash was running out of the company at a rate of around two million Swiss francs a day. This – together with the very negative press – led people to begin losing faith in SWISS. I remember articles saying that it will be just a couple of months until the

U.S.: The most important thing was that we reduced the network. We tried to concentrate on those destinations where we could make some money. Then, we went back to all our major suppliers, to Gate Gourmet, to Swissport and to SR Technics among others to renegotiate our contracts. Except for SR Technics where this process lasted for almost two years, all these negotiations could be finished rather quickly, in summer or autumn 2003. We were also reducing our overhead costs by 45 percent. And then of course, when we speak about more recent times, a lot of other things have happened. We decided to phase out the 50-seaters and have reduced the size of our losses in Basel quite dramatically. The last twelve months we have successfully renegotiated with all the labour unions except yours. So there were quite a number of things needed to reduce the costs. On top of that, when we speak about today, we now have synergies with Lufthansa and a pretty good market, especially on long-haul. This will help us quite a lot in 2006.

«RS»: So it was not one big stone you had to remove but quite a lot of them.

*"SWISS was born with a lot of «Altlasten», and they were in nearly every single area"*

company would disappear. This clearly influenced the whole landscape of people, which I had to deal with. There were no banks willing to finance us and the government wasn't very keen either. Therefore it was very clear to me that we had to survive on our own, and in 2003 we put in place a very tough restructuring program: We reduced the fleet and the number of employees. Those were the things we were busy with in that summer which was a very tough time.

«RS»: Today it looks better. What happened in the meantime – apart from the facts you just mentioned?

U.S.: There were many, many stones indeed. SWISS, as we all know, was born with a lot of «Altlasten», and they were in nearly every single area. On top of doing all the things I've just mentioned, we also had to manage the cash situation carefully just to make sure we had enough cash for our restructuring. Because the biggest danger of a company in trouble is that you are busy doing a lot of good things to improve, but in the meantime you run out of cash.

«RS»: For 2005 SWISS reported a net loss of 178 million Swiss francs and that of course still looks rather gloomy. But at the

same time SWISS was also able to reduce its net debts by 242 million Swiss francs. Doesn't that brighten up the picture again?

U.S.: Yes, it does. The big difference today compared to the situation three years ago is that today the company is generating a positive cash flow. The reason why we still have a net loss is because we, of course, have depreciations on our aircraft, on the Basel building and so on. These depreciations are no cash items. They affect the Profit & Loss statement (P&L – «Erfolgsrechnung») but not our cash flow.

«RS»: Talking about depreciations, it is remarkable that in 2004 we had impairments («Sonderabschreibungen») of 174 million Swiss francs and in 2005 they again accounted for 115 million francs. What differentiates impairments from "regular" depreciations and why do we need them every year to such a considerable extent?

U.S.: The "regular" depreciations are very simple. Let's assume that we bought an aircraft which we were intending to use for fifteen years. Then we depreciate this aircraft every year by one fifteenth of its original value. That's a so-called linear depreciation. Impairments on the other hand become necessary when we are deciding, for one reason or another, to phase out and sell this aircraft after, say, eight years already and then realize that its market value is much lower than its depreciated book value. In our case this is what happened with all the Saabs, the Embraers, the building in Basel and quite a few other things. I think, however, that we now have cleaned out most.

«RS»: You put everything into the 2005 P&L and now we can start anew, so to say?

U.S.: As it looks today, no impairments should be necessary anymore, yes.

«RS»: Is it correct to claim that these impairments were mainly due to the «Altlasten» SWISS was born with?

U.S.: Yes, that's correct.

«RS»: In 2004 SWISS sold its fuel hedges, its options for three Airbus A340s and a couple of London Heathrow airport slots. Only one year later SWISS started to look for new long-haul aircraft – without any success until now – and at the beginning of 2006 our Chief Network & Distribution Officer, Harry Hohmeister, was even telling the press that it hadn't been a very wise decision to sell the London-slots to British Airways (BA). What do you say to these inconsistencies?

U.S.: There is quite a big time interval between these events, which is not clear if you read the newspapers. The deal with the slots was made in September 2003, as a

## *"Many of our suppliers are more or less monopolists or duopolists."*

necessary precondition imposed by BA to join the oneworld alliance. It was nothing we did voluntarily. There's no doubt that today we are missing these slots since clearly with BA it didn't turn out the way we had hoped. The reason why you have seen the selling of the slots in the P&L much later is more due to accounting. The deal itself was actually made in September 2003. And that is quite a long time ago.

«RS»: During the GV last year the chairman of the board, Pieter Bouw, said that many of the things SWISS did in 2004 can only be understood if one is aware of the fact that securing the liquidity then was a major concern for our company. Do you mean that this remark didn't apply to the slots?

U.S.: Yes. The prime reason, why we sold the slots to BA was to get into oneworld – as I just said. Clearly, the selling of the slots did help our cash situation too, and it did it already in the beginning of 2004 because we could borrow money against it. Though we physically didn't get the cash until BA started utilizing the slots, we could monetize the deal before by getting a loan from Barclays and using the slots as collateral. As you rightly said before we also sold our options for three new Airbus A340s which we all were to receive at the same time at the end of 2006. (Actually, we did not sell these production options, they were not transferable, but we returned them to Airbus to get back our deposits of some 25 million dollars.) This deal helped our cash situation too, of course. But more important in this case was the fact that at the time when we took this decision, it was rather clear that we would not be able to finance the three A340s which together cost some 400 million Swiss francs. Now that we are with Lufthansa, of course, it would be very nice to have those aircraft coming in – maybe still not at the same time as was originally planned but staggered. Selling our fuel hedges in the beginning of 2004 was clearly done for cash reasons only.

«RS»: There are rumours that financially we did quite well during the first three months of 2006. Can you say something about these rumours?

U.S.: Even if we are not on the stock exchange anymore, we are very careful about giving forecasts. Our CEO, Christoph Franz, said that SWISS is going to make a positive EBIT (earnings before interest and taxes) this year. This prediction is of course still very realistic with the strong demand we

have in the market. But how much positive the EBIT will be, is very difficult to say. The airline industry is really unbelievable when it comes to external things which suddenly can change everything; such as war, the avian influenza, another dramatic rise of the fuel price and so on.

«RS»: But compared to the same three months of last year, are we doing worse, equal or better?

U.S.: We are clearly doing better than last year.

«RS»: Recently, Flybaboo quit the service between Geneva and Zurich after only a few months and Styrian Spirit was announcing its insolvency out of the blue. Can you say something about these two cases? Is it wrong to claim that in the end both are signs that aviation is a crazy industry?

U.S.: I cannot say something specific about these two cases because I do not know so much about them. But I can confirm that aviation, in fact, is crazy. [Laughs.]

### *«I think that a hub airport with sufficient direct intercontinental routes is not only important, but in fact has a huge impact.»*

There are many ingredients which make aviation a much more difficult industry than most. We live in a partly deregulated market. We have very tough competition from especially the low-cost carriers. But many of our suppliers, on the other hand, are more or less monopolists or duopolists. For instance, we cannot go to another airport and, more generally, we are depending on quite a number of people who do not have the same competition in their business. On top of that there are a lot of new players coming into the market burning their money, going more or less bankrupt and leaving us with a destroyed yield. Unfortunately, there is also very little capacity which disappears in such a process, because these airplanes always turn up in a different constellation. The exit barriers are very high. Though there are individual stars like Ryanair making 20 percent profit margin, most of the airlines have a very poor profitability. If you look at the industry as a whole it has not made any money over a longer time period.

«RS»: You just said that new players are coming into the market and burning their money. Why are they doing this?

U.S.: I have asked myself this question for a long time. The airlines are providing an important infrastructure. So many countries are supporting their own airline some way or another. Self-critically we have to admit that we too are a good example: After the bankruptcy of Swissair the government and many Swiss companies put a lot of money into SWISS. This tends to produce an overcapacity which would not occur in other industries. It now seems that finally our industry might start to consolidate – just think of Air France and KLM or of Lufthansa and us. But this process is still going fairly slowly. On top of all that there seems to be quite a lot of rich individuals who made their money somewhere else and just think it's sexy to run an airline.

«RS»: When SWISS thinks about buying a new long-haul aircraft it is said to make a so-called investment calculation before. How does that work?

U.S.: That's a very careful calculation. We start in Harry Hohmeisters network department and ask ourselves on which routes this aircraft is going to be used.

Then we consider the yields, the seat load factors, and the costs that we are going to have to operate this aircraft – down to every single cost item. This calculation is done together with our shareholders, Lufthansa, because in the end we have to produce a return on the investment to our shareholders.

«RS»: The «NZZ am Sonntag» recently quoted "a high-ranking SWISS-Insider" having predicted "a self-sustained («selbsttragend») European business for 2006". What do you say to this prediction?

U.S.: We in fact have improved our profitability in Europe considerably. But it's still quite a long way to go to a profitable European business. Therefore this prediction is rather doubtful.

«RS»: But you wouldn't say that it's impossible?

U.S.: No, of course not. It has to be our aim to make not only a profit on flying to New



York but also to make a profit on flying to European destinations.

«RS»: Do you really believe that this is possible for a network carrier in competition with all the low-cost carriers?

U.S.: It is a question of the costs, because unfortunately we cannot charge a big premium vis-à-vis easyJet or Air Berlin. Only a small premium is possible despite our frequent-flyer miles, lounges, connectivity, and so on. Therefore we have to become much better on the cost side, too. And if we have the costs right, then, of course, we can also make money. It's very unlikely, however, that we will achieve a 20 percent profit margin like Ryanair. But why should it be impossible for us to earn money in the European business?

«RS»: Because there are serious studies showing that a considerable amount of the cost difference between a network carrier and a low-cost carrier is due to the inherent complexity of a network carrier. In other words: There is a considerable amount of cost difference which cannot easily be reduced or even eliminated without giving up being a network carrier. Are we supposed to perform magic?

U.S.: You are absolutely right, there will always be some complexity due to being a network carrier. I seriously think, however, that it was a mistake of the network carriers to have tried to ignore the problem with the low-cost airlines by just pretending the two businesses could not be compared. Look at our new minimum ground time project. Here we have learned from the low-cost carriers how quickly an A320 or whatever can be turned around. With this measure alone – shorter ground times of the aircraft – we could accommodate ten additional flights daily with the same fleet. But this is not the end, of course. Other examples where we can learn from the low-cost airlines are streamlining the fleet which reduces the number of pilots needed, the demand for training as well as for maintenance; or selling more of our tickets through the Internet. So there are really a number of things we can do to lower our costs quite dramatically and still be a network carrier.

«RS»: What profit margin are you aiming at?

U.S.: BA is a network carrier and they have as an objective to make 10 percent. It's a long, long way for us to make 10 percent. But we have officially said that we would like to be between 5 and 8 percent.

«RS»: These ten additional flights you just mentioned, in percent, how many are they?

*"My biggest worry is that people might think we're back in good old times again as soon as we start to make some profit."*

U.S.: We have approximately 340 flights per day, so ten flights correspond to almost 3 percent. This may not sound like a lot, but in such an extreme low-margin business it really might be the difference between making a profit or a loss.

«RS»: There are people who firmly believe that a network carrier or a hub airport has an important "domestic" role («Standortfaktor») which supports the local economy. On the other side there are people who dispute this as firmly as the "believers" maintain it. Who is right?

U.S.: Having been an extreme frequent traveler myself in the past and also having lived in countries where there are much fewer connections, I think that this topic very often has not been properly addressed in Switzerland. I lived in Luxemburg for many years. Our business, however, was in Asia, Latin America, and practically all over the world. In the end we moved some of the most important functions out of Luxemburg to London, basically because there you have a much better connectivity than in Luxemburg. Look at our poor guy who had to work the whole week in Asia: he came in from Singapore on a Saturday morning and then had to wait in Frankfurt for his connection to Luxemburg. Instead of being home early in the morning he met his family at lunch time only. If you live like this all the time you're soon fed up. So I think that a hub airport with sufficiently many direct intercontinental routes is not only important, but in fact has a huge impact. It is very often what drives the location of different headquarter-functions.

«RS»: For 2005 SWISS has once more published a complete financial report. Was it for the last time?

U.S.: We will continue to send out quarterly press releases with the most impor-

tant numbers like the EBIT or the net profit. So the public and our employees will still be able to follow the performance of our company. But we will not produce a thick book anymore which, by the way, is quite expensive.

«RS»: Switzerland's tax regulations are said to be kinder to companies than Germany's. Does this have any impact on how Lufthansa will behave in the future? Or to ask it bluntly: Will Lufthansa move its headquarters to Obwalden?

U.S.: [Laughs.] Well, SWISS has lost an enormous amount of money during the last years. So at the moment we're more interested in possible tax loss carry-forwards than in tax rates. No, I don't think that we will see massive activities coming from Germany to Switzerland. Airlines are never paying a lot of taxes anyway. [Laughs.]

«RS»: In a recent press release SWISS announced that it has reached a new refinancing agreement for five Airbus A340s. Can you give us an idea what this deal means, financially?

U.S.: We have to pay interest to our lessors. This interest is the sum of the Libor, the so-called London Interbank Offered Rate, and some margin which basically depends on the creditworthiness of SWISS. With the deal you just mentioned we could reduce this margin to substantially less than half of what we had to pay before. So that's quite a reduction.

«RS»: Is it just because of Lufthansa?

U.S.: Lufthansa is the most important factor. But it is also due to our own performance today, which cannot be compared to the performance of SWISS in 2003, when the deal was made which we were now able to replace.



**Ulrik Svensson (44)** was Chief Financial Officer of the Swedish company Esselte before he was appointed to the same position at SWISS in May 2003. Esselte is one of the largest office supply manufacturers in the world to which Leitz, famous for its lever-arch files and its punches, belongs. Back in Sweden Ulrik Svensson will work as Chief Executive Officer of Melker Schörling AB. This is the personal holding company of the Swedish industrialist Melker Schörling, who is also chairman of Hexagon, the new owner of Leica Geosystems, Heerbrugg. Ulrik Svensson is married and has three children. They are nine, seven, and four years old.

«RS»: Why did you refinance only five of our nine Airbus A340s?

U.S.: Two had already been refinanced individually a couple of months ago. The two last ones are still being negotiated.

«RS»: After SWISS took off, almost no Airbus A320 was ever sent into the important German market anymore. Even Frankfurt was mainly served by regional aircraft, also by the Embraer 145. This trend has been reversed in the meantime. Why?

U.S.: In the first place, it is very difficult to compete from a customer acceptance point of view with a crammed Embraer 145 against an Airbus A320. Secondly, the cost per seat of course is much, much higher in an Embraer 145 than in an A320. So I think on the main routes you have to use a larger aircraft and then, of course, make sure to fill it up. Where this is not possible and not necessary – because there's no big competition –, it makes sense to use smaller aircraft. But we have decided that we are not going to run the 50-seaters anymore because it is impossible to make any money with them. The Avros or «Jumbolinos» are something in between. Their acceptance by the customer is quite high, but of course an Avro also has higher costs per seat than an Airbus.

«RS»: You are leaving SWISS in May 2006. Are you optimistic about the future of SWISS?

U.S.: I guess there are two aspects to it. The most important thing is that we now indeed have a positive cash flow. We will make a positive EBIT in 2006 as well. And our liquidity of about 20 percent of the revenue is a good number, too. So we now have a totally different stability. My biggest worry, on the other hand, is that people might think we're back in good old times again as soon as we start to make some profit, and that they want to spend this money here and there. That is very, very dangerous, though. Because when there's a good year in the airline industry – and 2006 is most likely to be a very good year –, then you have to make a lot of money, for all the bad years to come later. Thus SWISS is not in a position to give anything away anywhere. Nevertheless I'm, of course, extremely pleased that our company today is very different from 2003. We have a different cost level and, as I said, we have a totally different liquidity; which in the end is the most important thing for a CFO in troubled times.

«RS»: Will SWISS still exist in five years?

U.S.: Absolutely. I'm 100 percent convinced of that. How large it is going to be, however, is only a function of us. Lufthansa is very, very open about that. If we have

the right cost level and we can make a good profit then they will let us expand and become a larger company than today. But if we don't make any money and have the wrong cost level, then we will gradually become smaller and smaller. So it is very much in our hands and how well we negotiate with our suppliers and all the other parties.

«RS»: You have lived in Switzerland for three years. You know our country quite well. If I were asking you for advice for us, what would it be?

U.S.: That is a very tricky question. [Laughs.] We like Switzerland tremendously. I think it's one of the best countries or even the best country in the world.

«RS»: No disillusion?

U.S.: The only disillusion I have is the enormous focus and dragging on about old Swissair. It's like people cannot get rid of

history. One has to look forward. Swissair is gone and it will never come back. And times have changed. Now we have a good airline with SWISS, but of course it's up to us in the whole company – not only in the management – to make sure it becomes a darling of all Swiss people.

«RS»: And no advice for us?

U.S.: I'm not a statesman, no. I'm too humble to give you any advice.

«RS»: One last question then. You're moving back to your home country Sweden. What are you looking forward to mostly?

U.S.: Well, I've been living outside Sweden for fourteen years. So it will be like moving to a new country again. I'm a sailor, and so I look forward to being closer to the coast again. Switzerland has fantastic mountains, but the sea here is a bit small. [Laughs.] But we will miss the mountains and the skiing. ■

## Berufsanerkennung für Piloten in der Schweiz

**Nach mehreren Anläufen und jahrelanger Überzeugungsarbeit in der Verwaltung steht die Anerkennung des Pilotenberufs in der Schweiz endlich in greifbarer Nähe. Das berufliche Umfeld und die Nachwuchsförderung erhalten damit berechenbare Rahmenbedingungen. Die bestehenden Nachteile gegenüber anderen Berufsgruppen können in absehbarer Zeit beseitigt werden.**

Text: Fritz Messerli, F/O A320



In den 90er Jahren wurde im Zuge der Deregulierung im europäischen Luftverkehr auch in der Schweiz das über lange Zeit etablierte Ausbildungssystem für

den fliegerischen Nachwuchs fallen gelassen. Die Flugbetriebe und Flugschulen erhielten bei Auswahl und Ausbildung weitgehend freie Hand, dagegen wurde ihnen die staatliche Förderung fast vollständig entzogen. Parallele Anstrengungen mit dem Ziel einer Berufsankennung verliefen erfolglos, und in der Euphorie des nahezu ungebremsten Wachstums Ende der 90er Jahre wurde bildungsrechtlichen Überlegungen kaum Bedeutung zugemessen. Im Swissair-Konzern, als grösstem Arbeitgeber für Piloten mit Schweizer Lizenz, bestanden attraktive Karrieremodelle, und die Flug-

schulen bildeten an ihren Kapazitätslimiten aus. Aktive Verkehrspiloten hatten wenig Anlass, sich über die Anerkennung ihres Berufs und eine breit abgestützte Weiterbildung Gedanken zu machen.

Die krisenhafte Entwicklung ab 2001 förderte die bestehenden Nachteile eindrücklich zutage. Von 2400 im Jahr 2000 bei der Swissair und der Crossair angestellten Piloten arbeiten heute noch gut 1000 im SWISS-Konzern. Die anderen Berufskollegen konnten oder mussten sich beruflich neu orientieren. Einige waren mit einer temporären Arbeitslosigkeit konfrontiert, andere verliessen die Fliegerei und bauten sich eine neue berufliche Karriere auf. Dabei mussten sie zur Kenntnis nehmen, dass die mehrjährige kostspielige Ausbildung zum Verkehrspiloten kaum anerkannt wurde. Viele Weiterbildungsangebote blieben unzugänglich, und die staatlichen Stellen (Arbeitsämter, RAV usw.) stuften den Pilotenberuf als angelernte Tätigkeit im Transportbereich ein (vgl. Lastwagenfahrer). In diesem Umfeld wurde das Anliegen

«Berufsanerkennung» durch Verbände und Flugschulen wieder aufgenommen. Es zeigte sich rasch, dass eine Gleichstellung der bestehenden Pilotenausbildungsmodelle (zum Beispiel SLS, SRAS) mit einem Fachhochschulabschluss nicht zu realisieren war. Gesucht war eine möglichst gute Einstufung, die aber die bereits aktiven Piloten nicht benachteiligen sollte. Die Idee eines Studiengangs auf Hochschulstufe wurde trotzdem wieder aufgenommen, und Mitte 2003 konnte mit der Zürcher Hochschule Winterthur eine Fachhochschule für eine Konzeptstudie gewonnen werden.

Im Herbst 2003 bildete das zuständige Bundesamt für Berufsbildung und Technologie (BBT) eine Arbeitsgruppe, die seither das Thema Berufsanerkennung bearbeitet hat. Nach fast drei Jahren intensiver Bemühungen konnte im April ein umfassendes Konzept beim BBT zur Genehmigung eingereicht werden. Dazwischen liegen viel Überzeugungsarbeit und zahlreiche Rückschlüsse, bedingt durch personelle Wechsel im BBT und die gleichzeitige Revision der gesetzlichen Grundlagen.

### Einstufung der Pilotenausbildung

Bei der Pilotenausbildung handelt es sich um eine typische Weiterbildung der Tertiärstufe (Weiterbildung im Erwachsenenalter), die nicht auf einem bestimmten Abschluss der Sekundarstufe (Berufslehre, Mittelschule, usw.) aufbaut. Es war von Beginn an das Ziel, eine Anerkennung auf der höchsten Stufe im Berufsbildungssystem, der Höheren Fachschule (HF), zu erreichen. Ein Abschluss auf dieser Stufe bedeutet eine Gleichstellung mit anderen, auf hohen Kompetenzen basierenden Berufen und eröffnet den Weg in die Weiterbildungsangebote der Fachhochschulen.

#### Höhere Fachschule (HF)

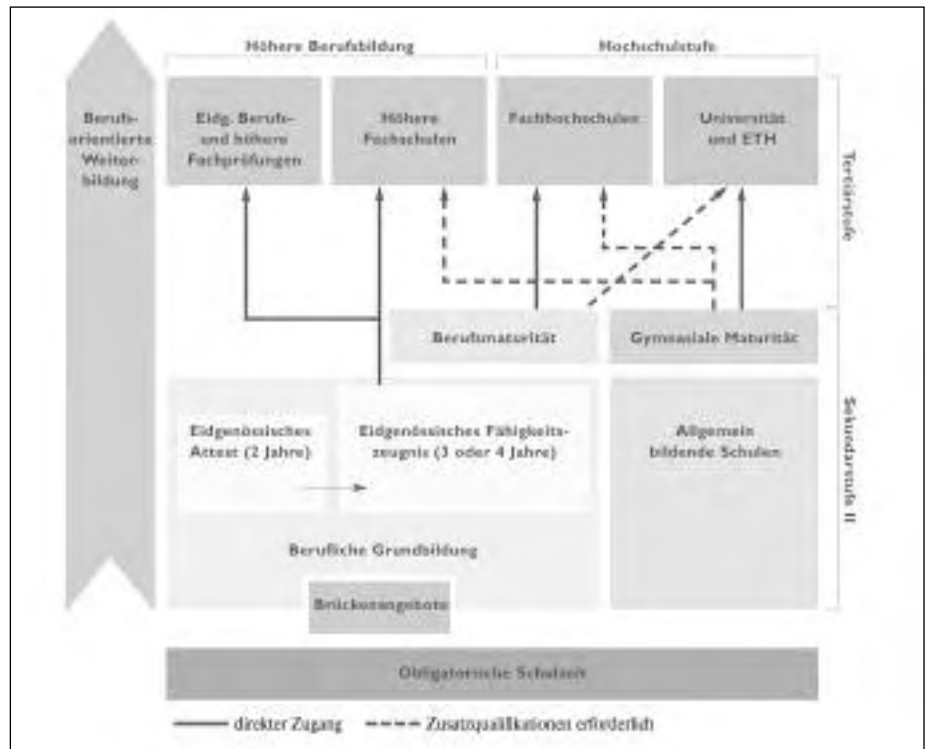
*An Höheren Fachschulen werden praxisorientierte Kompetenzen für zukünftige Kader und Spezialisten aller Branchen vermittelt. Sie stellen die höchste Stufe der beruflichen Weiterbildung im Erwachsenenalter dar (Tertiärstufe).*

*Die Höheren Fachschulen wurden mit dem neuen Berufsbildungsgesetz und einer komplett überarbeiteten Verordnung im Jahr 2005 tiefgreifend reformiert. Sie gewinnen damit an Bedeutung und kommen dem allgemeinen Bedürfnis nach anerkannten beruflichen Weiterbildungen in der Tertiärstufe entgegen.*

*Die Grundlage für eine Ausbildung auf HF-Stufe bildet ein eidgenössisch anerkanntes Fähigkeitszeugnis (Berufslehre) oder eine Maturität.*

*Das Qualifikationsniveau der HF-Stufe wird wie folgt umschrieben:*

- Vielfältige und komplexe Kompetenzen mit starker Gewichtung von Theorien und Wissen.
- Autonomer Einsatz in wenig strukturierten und wenig berechenbaren Arbeitsumgebungen auf anspruchsvollem Niveau.
- Aufgaben der Analyse, der Planung, der Organisation und der Führung.



**Bildungssystem der Schweiz**

Der HF-Sektor macht seit der Inkraftsetzung der neuen HF-Verordnung im letzten Jahr eine rasante Entwicklung durch. Viele höhere Ausbildungen werden neu mit HF-Diplomen abgeschlossen, und die öffentliche Hand fördert diese Ausbildungsform, indem sie Bildungsgänge finanziell in verschiedenen Formen unterstützt.

Die Gleichstellung der Pilotenausbildung gewinnt an Bedeutung, wenn es in Zukunft darum geht, auf dem Ausbildungsmarkt die geeigneten Kandidaten zu finden. Der Pilotenberuf hat in den letzten Jahren an Anziehungskraft verloren, was sich bereits bei der Ersterfassung über SPHAIR (Nachfolgemodell der FVS) in niedrigen Anmeldezahlen verzeichnen lässt. Die Vermarktung

des Berufsbilds mit Filmen, Broschüren und Referaten an den Schulen genügt nicht mehr, denn der potenzielle fliegerische Nachwuchs erwartet nebst der Aussicht auf einen attraktiven Arbeitsplatz auch einen anerkannten Abschluss und eine berechenbare berufliche Zukunft. Dies insbesondere auch deshalb, weil die Ausbildung zum Piloten im Vergleich mit anderen Weiterbildungsangeboten deutlich kostspieliger ist und diese Aufwendungen heute zum grössten Teil durch die Kandidaten selbst getragen werden müssen.

### Rahmenlehrplan für die Pilotenausbildung

Die Anerkennung eines höheren Berufsabschlusses erfolgt im schweizerischen Bildungssystem immer über die behördliche Genehmigung der Ausbildung, die zum Abschluss führt. Die Bildungsgänge der Höheren Fachschulen werden über so genannte Rahmenlehrpläne (RLP) definiert. Demzufolge bestand die Hauptaufgabe auf dem Weg zur Anerkennung des Pilotenberufs darin, die bestehende Ausbildung zum Verkehrspiloten (ATPL) in einen RLP zu fassen. Dieses Unterfangen wurde durch eine Arbeitsgruppe, zusammengesetzt aus Vertretern der Pilotenverbände und Arbeitgeber, in den letzten drei Jahren umgesetzt. Das Resultat durchlief im ersten Quartal dieses Jahres eine breite Vernehmlassung bei den Pilotenverbänden und den Mitgliedern des Dachverbandes der schweizerischen Luftfahrt, Aerosuisse.

Der RLP für den Abschluss «dipl. Pilot HF/dipl. Pilotin HF» wurde im April dem

BBT zur Genehmigung übergeben. Die Inkraftsetzung wird im zweiten Halbjahr 2006 erwartet. Ab diesem Zeitpunkt können die Flugschulen ihre Ausbildungskonzepte beim BBT zur Überprüfung einreichen und anschliessend den Absolventen ein eidgenössisch anerkanntes Diplom ausstellen.

Der wichtigste Bestandteil des RLP Pilot HF bildet die Umschreibung der zentralen Kompetenzen eines Nachwuchspiloten, wenn er die Karriere als Copilot beginnt. Die beruflichen Weiterentwicklungsmöglichkeiten im Verlauf der Karriere sind in einem

Operations-Management oder im Bereich Technik und Engineering übernehmen wollen. Fliegerische Skills stehen im Hintergrund und müssen grösstenteils nach dem Abschluss des Studiums erworben werden.

Die Ausbildung zum Piloten HF konzentriert sich hauptsächlich auf die fliegerischen Kompetenzen, und die Absolventen erwerben nach dem Abschluss eine Lizenz und ein Diplom. Sie richtet sich an Piloten, die ihren Fokus auf die rein pilotische Karriere legen, und ist vergleichbar mit der ehemaligen SLS.

## «Ein Abschluss auf dieser Stufe bedeutet eine Gleichstellung mit anderen, auf hohen Kompetenzen basierenden Berufen.»

Anhang umschrieben. Im Gegensatz zu den Requirements nach JAR-FCL sind im RLP auch Anforderungen an den allgemeinbildenden Teil der Ausbildung umschrieben. Dabei stehen die sprachlichen Kompetenzen, die in den vergangenen Jahren stark vernachlässigt wurden, im Vordergrund. Der Verkehrspilot soll sich in seiner Muttersprache und in Englisch schriftlich und mündlich fliessend ausdrücken können. Als zukünftiger Mitarbeiter in einem Flugbetrieb mit Management- und Führungsaufgaben muss er auch über branchenspezifische Grundkenntnisse ausserhalb der rein fliegerischen Arbeit verfügen.

Der RLP wird in Zukunft helfen, den Wildwuchs im freien Markt der Pilotenausbildung einzudämmen. Für die Kunden der Flugschulen und die Flugbetriebe als Abnehmer der Jungpiloten entsteht ein Qualitäts-Label, das die Unterscheidung zwischen fundierten Ausbildungskonzepten und Minimum-Compliance-Angeboten erleichtern wird. Höhere Fachschulen unterstehen einer Aufsicht durch Experten des BBT, und es werden Mindestanforderungen an die Organisation der Schule und die Qualifikation der Lehrkräfte gestellt.

### Schnittstelle zur Fachhochschule (FH)

Wie eingangs erwähnt, wurden die Konzepte für die Anerkennung des Pilotenberufs und die Einführung eines Studiengangs Aviatik an einer Fachhochschule (FH) parallel als komplementäre Lösungen entwickelt. Der Studiengang Aviatik an der Zürcher Hochschule Winterthur (ZH) wird schwergewichtig Management-Kompetenzen für Spezialisten in der Luftverkehrsbranche und in den Behörden vermitteln. Dazu gehören auch Piloten, die in ihrem Karriereverlauf Aufgaben im Flight-

Die Schnittstelle zwischen dem Bildungsgang Pilot HF und dem Bachelor-Studiengang Aviatik wurde in der Konzeptphase wie folgt definiert:

- Kandidaten mit dem Diplom Pilot HF sind berechtigt zum prüfungsfreien Eintritt in den Studiengang Aviatik.
- Von der bereits absolvierten Ausbildung werden 600 Lernstunden (20 ECTS-Kreditpunkte) an den Studiengang angerechnet.
- Gemäss Fachhochschulgesetz haben sie als HF-Absolventen Zugang zu Nachdiplomstudien (NDS) an den Fachhochschulen.

Die angekündigten Angebote an der Universität St. Gallen (CFAC) werden primär betriebswirtschaftliches Know-how vermitteln. Die Tätigkeitsfelder der Flugoperation werden dabei nur am Rande berücksichtigt, wodurch sich der Nutzen in der fliegerischen Laufbahn in engen Grenzen halten wird.

### Nutzen für aktive Piloten

Die bildungsrechtliche Anerkennung des Pilotenberufs über die Genehmigung eines Rahmenlehrplans hat den Nachteil, dass sich bereits aktive Piloten, die ihre Ausbildung früher abgeschlossen haben, um eine rückwirkende Anerkennung ihrer Berufstätigkeit bemühen müssen. Während beispielsweise im Hochschulbereich Anfang des Jahr eine einheitliche Regelung für die Umschreibung von Hochschuldiplomen in Bachelor- respektive Master-Titel erlassen wurde, fehlt für die höheren Fachschulen eine klare Richtlinie.

Nach der Inkraftsetzung des RLP wird es darum gehen, die Vorgehensweise für die rückwirkende Anerkennung mit dem BBT auszuhandeln. Dabei sollen sowohl die bereits absolvierten fliegerischen wie auch die

allgemeinbildenden Ausbildungsleistungen (zum Beispiel CRM-Kurse) umfassend berücksichtigt werden. In diesem Prozess wird der Dachverband der Schweizerischen Pilotenverbände, SwissALPA, eine führende Rolle übernehmen.

Es ist festzuhalten, dass ein erfahrener Berufspilot durch die bildungsrechtliche Anerkennung seiner Tätigkeit in der täglichen Arbeit kaum Vorteile erfahren wird. Die Aufwertung der fliegerischen Kompetenzen wird ihm aber den Zugang zu den sehr vielfältigen Ausbildungsangeboten auf Tertiärstufe wesentlich erleichtern. Dadurch kann er langfristig seine Arbeitsmarktfähigkeit erhalten. Dieser Aspekt gewinnt an Bedeutung, wenn man bedenkt, dass die Zyklen der Airline-Konjunktur wohl auch in Zukunft heftig nach oben und unten ausschlagen werden. Die Etablierung von breit abgestützten Ausbildungsangeboten auf HF- und FH-Stufe wird zudem die Nachwuchsförderung stabilisieren, was langfristig das Ansehen der aviatischen Berufe wieder verbessern kann.

Für in der SWISS aktive Piloten kommt als weiterer wichtiger Aspekt hinzu, dass im Lufthansa-Konzern konsequent eine mittlere Reife als Grundlage für die Pilotenlaufbahnen gefordert wird. SWISS-Piloten ohne Maturität resp. FH-Abschluss (zum Beispiel ex Berufslehre/Militärpilotenlaufbahn) können mit dem Erwerb eines äquivalenten Diploms sicherstellen, dass sie im Falle einer erhöhten Durchlässigkeit im Konzern zukünftig nicht benachteiligt werden.

Nach der Etablierung des HF-Abschlusses wird es darum gehen, die weiteren Ausbildungsschritte in der Karriere eines Piloten dem Anerkennungsverfahren zu unterziehen. Dazu gehören in Priorität die Führungsausbildung (CRM, Up-grading) und die Instruktorausbildung (SFI, TRI, TRE). ■

**Fritz Messerli (36)** studierte an der Militärischen Führungsschule der ETHZ Staatswissenschaften und war während mehrerer Jahre als Berufsoffizier an verschiedenen Schulen der Infanterie und im Armeeausbildungszentrum (AAL) in Luzern tätig. 1998 wechselte er als Pilot in die Swissair. Er fliegt seit dem Abschluss der SRAS als FIO A320 (temporär MFF A320/A330) und ist als AFO in der Instruktion tätig. Im März 2005 übernahm er die Funktion als stellvertretender Flottenchef in der Airbus-Flottenführung. Seit dem Swissair-Grounding wirkt er in verschiedenen Bildungsprojekten mit und ist Leiter der Arbeitsgruppe Luftfahrtberufe im Dachverband der schweizerischen Luftfahrt, Aerosuisse.

# Die Fliegerei bringt die Medizin weiter

Nachdem in verschiedenen Studien gezeigt wurde, dass bei fast zehn Prozent aller Patienten mit schwerwiegenden Komplikationen, Fehler des medizinischen Personals die Ursache waren, hat sich in den Spitälern ein Fehlermelde-System verbreitet, das dem unseren gleicht. Doch nicht überall scheint die dazu notwendige Kultur gewachsen zu sein. «Alibi-Systeme» täuschen den schönen Schein vor.

Text: Jürg Ledermann

Der OR (Operations Report) und der ASR (Air Safety Report) gehören bei uns zur Arbeit wie das Debriefing nach einer Simulator-Übung. Es ist eine Selbstverständlichkeit und lebendige Berufskultur, dass man mit diesen Formularen kritische Vorfälle meldet und über fliegerische Probleme und Fehler spricht. Uns ist dieses Verhalten in Fleisch und Blut übergegangen, und wir benutzen die Fehlleistungen dazu, um nach den wahren Ursachen zu suchen. Der Grund für eine zu lange Landung liegt meistens nicht darin, dass man das Abflachen nicht in Griff hatte, sondern der Anflug nicht stabilisiert war. Der aufmerksame Beobachter wird zu Recht darauf hinweisen, dass schon viel früher einige Parameter aus dem Ruder gelaufen seien und der Anflug bei dieser Ausgangslage sowieso kaum mehr zu retten gewesen sei. Was in diesem Beispiel glimpflich und ohne Schaden abge-

laufen ist, hätte unter Einfluss von erschwerenden Faktoren zum Unfall führen können.

Ähnliches spielt sich auch im Alltag der Mediziner ab. Entsteht während der Operation bei Komplikationen mit einer nicht richtig funktionierenden Maschine kein bleibender Schaden und kann die fälschlicherweise durchtrennte Arterie wieder genäht werden, wird der Patient darüber nichts erfahren. Der Genesungsprozess soll nicht mit schaurigen Geschichten belastet und

*«Das Selbstbild der Unfehlbarkeit und die Kultur, nicht über Fehler zu sprechen, waren weit verbreitet.»*

die Anwälte sollen, nicht zum Prozess eingeladen werden. Wir informieren unsere Passagiere nach der Landung ja auch nicht darüber, wo wir Probleme hatten und wel-

che Flugzeugsysteme nicht richtig funktioniert haben. Wenn aber ein Unglück geschieht, haben wir die Gewissheit, am nächsten Tag auf der Titelseite zu stehen. In Medizinerkreisen wird dann schon mal von «Kunstfehler» gesprochen und die Sache bei gravierenden Fällen vor dem Staatsanwalt erledigt. In der Airline-Branche wurden vor dem Hintergrund von vielen grossen Katastrophen sehr früh verschiedene Sicherheitsmassnahmen eingeführt – darunter auch ein System zur Meldung von kritischen Vorfällen: CIRS (Critical Incident Reporting System). Das Aufdecken von kleinen Fehlern sollte helfen, die grossen Unfälle zu vermeiden. Die Gewissheit, dass diese Meldungen bei strikter Vertraulichkeit verarbeitet und sie nur in anonymisierter Form wiedergegeben werden, ist die nötige Grundlage für ein funktionierendes Reportingsystem.

## Pionierarbeit in Basel

In der Schweiz entstand die Idee für ein solches, speziell für die Medizin ausgelegtes Meldesystem am Departement für Anäs-

thesie von Professor Daniel Scheidegger an den Universitätskliniken Basel im Jahr 1992. Wie in der Fliegerei sollte das Ziel sein, aus kleinen Fehlern zu lernen, um Katastrophen zu verhindern. Die Einführung sei 1994 erfolgt, so Scheidegger, und das System habe in der Anfangszeit mehrfach «wiederbelebt» werden müssen, bis es Bestandteil der täglichen Routine geworden sei und sich eine wahrhafte «Fehler-Kultur» etabliert habe. In dieser Zeit musste er sich von seinen Berufskollegen hämische Kommentare gefallen lassen, wenn er auf die Auswertungen seines Departements zu sprechen kam. Das Selbstbild der Unfehlbarkeit und die Kultur, nicht über Fehler zu sprechen, waren damals weit verbreitet. Erst als in Lugano das falsche Bein amputiert und in Bern die falsche Infusion verabreicht wurden und dadurch ein grosses Medien-echo ausgelöst wurde, kam frischer Wind auf. Das rein auf Anästhesie-Themen zugeschnittene Basler CIRS wurde für sämtliche medizinischen Sparten angepasst und der FMH (Ärztevereinigung) und dem Schweizerischen Berufsverband für Krankenpflege gratis zur Verfügung gestellt.

Bald realisierte das Team um Scheidegger, dass es nicht ausreichte, sich auf technische Fehler und Abläufe zu konzentrie-



Fehlerquellen lauern am Operationstisch wie auch auf der Pflegestation

Foto: Dr. med. U. Lemberger



**Ein Pionier beim Aufbau des medizinischen Meldewesens – Professor Daniel Scheidegger**

ren. Ein weit grösseres Potenzial für Fehlleistungen sahen sie im Verhalten der Teammitglieder am Operationstisch. Man stelle sich nur den «preussisch verdrahteten» Chirurgen vor, der es mit einer selbstbewussten Ops-Schwester aus der Romandie zu tun bekommt. Konflikte und unnötige Ablenkung waren vorprogrammiert. So knüpfte Scheidegger den Kontakt zu

*«Vor allem Politiker glaubten, dass das Problem der Fehler in der Medizin durch ein solches Meldesystem gelöst sei: als gefeierte Quick-solution.»*

#### **Durchgezogene Bilanz nach zwölf Jahren**

Scheidegger ist mit dem Stand der Dinge an seinem Departement zufrieden. Sie seien so weit, dass das Meldesystem CIRS ohne grosses Zutun funktioniere. Aus den Auswertungen würden die nötigen Schlüsse gezogen und spezifische Trainings eingeführt oder Prozesse verändert. Das sei aber leider nicht überall so. Mancherorts werde das System in der Meinung nun etwas für die Sicherheit getan zu haben, einfach nur heruntergeladen. Da habe man aber eben nicht begriffen, dass das CIRS nur ein Werkzeug sei und selbst noch gar nichts bewirke. Vor allem Politiker glaubten, dass das Problem der Fehler in der Medizin durch ein solches System

Ein Vize-Chefchirurg liess sich in einem Bericht zum CIRS im «TA-Magazin» kürzlich zitieren, er habe kein Problem damit, an einem Arbeitstag mit 32 Stunden während 16 Stunden am Operationstisch zu stehen. Diese Äusserung erstaunt, sollte sich doch gerade ein Mediziner der physiologischen Grenzen des Körpers bewusst sein. Man mag dem Operateur zugestehen, dass er sein Arbeitstempo in einer kritischen Situation auch mal drosseln kann und das Messer vielleicht ein zweites Mal ansetzen will, bevor er schneidet. Aus dem Blickwinkel eines Piloten ist diese Bemerkung aber schlicht unhaltbar. Jeder von uns kennt die bleierne Leere, wenn er das Cockpit nach einem mehrstündigen Flugeinsatz verlässt. Die zusätzliche Belastung durch Schlafmangel im Nachtdienst kommt verschärfend dazu. Im Korps der Kabinenbesatzung wird nach Einführung des neuen GAV und der Umsetzung der strengeren Einsatzrichtlinien allgemein ein Trend zu mehr Krankmeldungen erwartet. Übermüdung und die knappe Zeit für die Regeneration des ausgelaugten Körpers fordern einen hohen Tribut. Wenn man sich dabei die Erkenntnisse aus dem Artikel «Menschen sind keine Maschinen» vor Augen hält, wird klar, dass wir mit einem Anstieg von Fehlleistungen konfrontiert sein werden. Die Ursache dafür ist schnell zu finden. ■

*«Wie in der Fliegerei sollte Ziel sein, aus kleinen Fehlern zu lernen, um Katastrophen zu verhindern.»*

Werner Näf, dem damaligen Leiter HAD (Human Aspects Development) bei der Swissair. In der Folge wurden die bei uns bekannten Kurse zur Schulung von teamorientiertem Verhalten und Kommunikation auf die medizinischen Gegebenheiten übertragen und in Basel erfolgreich eingeführt. Gleichzeitig und unabhängig davon begann das Departement Anästhesie, operative Eingriffe unter Beteiligung ganzer Operationssaal-Teams an einem Computersimulator zu üben – auch das eine Weltneuheit. Dabei werden alle Beteiligten mit Mikrofonen ausgestattet, und das Geschehen wird auf Video aufgezeichnet. Nicht das chirurgische Handwerk steht beim Debriefing im Mittelpunkt, sondern das Verhalten der Teammitglieder, wenn es bei der simulierten Operation zu Störungen kommt. Als drittes Projekt entwickelten die Swissair und das Departement Anästhesie gemeinsam das Ausbildungskonzept «HADmedical», um teamorientiertes Verhalten im medizinischen Berufsumfeld trainieren zu können. Damit konnten erstmals die Erfahrungen auf dem Gebiet des berufsbezogenen Teamtrainings aus der Fliegerei mit dem Fachverständnis der Medizin in einem neuartigen Kurs miteinander verknüpft werden.

gelöst sei: als gefeierte «Quick-solution». An vielen Orten sei es deshalb ein «Alibi-System», und die dazugehörige Fehlerkultur habe sich noch nicht etabliert. Zudem gebe es unter den Medizinerinnen immer noch die ganz Grossen, die glauben, Künstler zu sein.



**Nicht das chirurgische Handwerk steht beim Debriefing im Mittelpunkt, sondern das Verhalten der Teammitglieder**

# Legenden erleben

**Der grossen Liebe zur Fliegerei von Hans-Peter Köstli ist es zu verdanken, dass heute eine grosse Zahl von Oldtimern nach dem Ausscheiden aus der Schweizer Luftwaffe im Verein Fliegermuseum Altenrhein flugtüchtig erhalten bleiben. Darunter befinden sich nicht nur Propellerflugzeuge wie die Boeing Stearman, sondern auch Jets wie der DH-112 Venom – der einzige flugtaugliche seines Typs in Europa.**

*Text: Felix Meier und Paul Ruppeiner*

*Fotos: Fliegermuseum Altenrhein*

Allein die Geschichte des Flugplatzes Altenrhein ist eine wechselvolle. 1926 von Professor Dornier gegründet und mit der Produktion der berühmten Dornier-Flugboote weltberühmt geworden, wechselte der Flugplatz mehrmals seinen Besitzer. In den 50er Jahren erlangte er mit der Entwicklung des Erdkampf-Flugzeugs P-16 weitere Berühmtheit: Die Ingenieurskunst war international bedeutend, national desaströs dagegen die politische Entscheidung, die P-16-Entwicklung einzustellen und damit der revolutionären Schweizer Flugzeugentwicklung den Todesstoss zu versetzen.

Mitte der 80er Jahre kaufte der Rheintaler Unternehmer Hans-Peter Köstli ein Flugzeug De Havilland DH-112 Venom und ein DH-110 Vampire aus Beständen der Schweizer Flugwaffe und liess sich in Friedrichshafen zivil auf diese Jets umschulen. 1994 musterte die Schweizer Flugwaffe die Hawker-Hunter-Kampfflugzeuge aus und stellte den Unterhaltsbetrieb in Altenrhein ein. Daraus und aus der grossen Liebe zur Fliegerei entstand die Idee von Hans-Peter Köstli zur Gründung eines «Fliegenden Museums».

## Geschenk mit Auflagen

Der neu gegründete Verein Fliegermuseum Altenrhein (FMA) mietete die entsprechenden Hangar-Räumlichkeiten auf dem Flugplatz Altenrhein und stellt heute dort die eigenen Exponate sowie solche von Dritten aus. Auf Gesuch von Köstli schenkte die Schweizerische Eidgenossenschaft dem Verein Fliegermuseum Altenrhein zwei Hawker Hunter-Flugzeuge, nämlich einen Hunter-Trainer und einen Hunter-Einsitzer, mit der Auflage, die Flugzeuge für die Nachwelt flugtauglich zu erhalten.

Ziel und Zweck des Vereins FMA sind der Betrieb eines aktiven Museums sowie der Unterhalt einer Ausstellung und Dokumentation folgender Themen:

- Die Geschichte des Flugplatzes Altenrhein, die Dornier-Werke und die Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein.
- Die Aviatik in der Ostschweiz.
- Die Schweizer Flugwaffe.

Im Zuge der Vereinsgründung 1994 ergab sich 1997 die Möglichkeit, auf dem Gelände des Flugplatzes Altenrhein einen eigenen Hangar auf Land im Baurecht zu erstellen. Zu diesem Zweck wurde eine Genossenschaft Fliegermuseum Altenrhein im Sinne einer Stiftung gegründet. Der heute bestehende Hangar ist unterteilt in ein Forum/Auditorium sowie einen Event-Hangar, der gleichzeitig als Ausstellungsbereich an Flugzeug-Eigentümer vermietet wird. Der Hangar ist der Eingang zum Museum, verfügt über einen kleinen Museums-Shop und bietet im Auditorium Platz für 100 und im Event-Hangar für 250 Personen. Die Verwaltung und der Unterhalt obliegen dem Verein FMA. Es



**Boeing Stearman des Fliegermuseums Altenrhein**

besteht ebenfalls die Möglichkeit, bis zu 250 Personen zu verpflegen, wobei das Catering dem Veranstalter überlassen wird.

Ziel und Zweck der Genossenschaft sind der Erwerb und die Verwaltung einer geeigneten Ausstellungshalle samt Infrastruktur auf dem Flugplatz Altenrhein zum Betrieb des Fliegermuseums mit mehrheitlich flugtüchtigen Luftfahrzeugen. Der Vereinsvorstand wie auch der Genossenschafts-Verwaltungsrat arbeiten ehrenamtlich und werden von zahlreichen Helferinnen und Helfern tatkräftig unterstützt.

Heute präsentiert sich das Fliegende Museum Altenrhein mit einem Jet-Team (Swiss Vintage Jets) und einem Propeller-Team (FMA Flyers). Letzteres besteht aus bis zu sieben Flugzeugen wie Boeing Stearman, Bücker Jungmann, WACO, Piaggio P-149 (ex-Swissair-SLS), FFA Bravo, Varga und Pilatus P-2. Leader und Manager ist der Swiss-Pilot Klemens Keller, und geflogen werden diese wunderschönen Oldtimer und Raritäten meist von ehemaligen Militär- und/oder aktiven SWISS-Piloten. Der Umstand, dass dieses Team aus verschiedenen Flugzeugen besteht, ist in der Aviatik wohl einmalig und die Formation dementsprechend auffällig. Alle Piloten verfügen dazu über die notwendigen BAZL-Bewilligungen zur Unterschreitung der gesetzlichen Mindestflughöhen.

## Hunter Flying Group und De Havilland Flying Group

Als Teil des Vereins bildete sich die Hunter Flying Group (HFG). Sie ist zur Bewältigung des finanziell aufwändigen Unterhalts und Betriebs darauf angewiesen, mit dem Doppelsitzer Passagier- respektive Mitgliederflüge anzubieten und gegen Entgelt an

Flugveranstaltungen im In- und Ausland teilzunehmen. Dank dem unermüdlichen Einsatz des Chief Flight Operations und SWISS-A340-Captains Paul Ruppeiner stiess 2003 noch ein zweiter Hunter-Trainer zur HFG-Flotte, der in der Folge ebenfalls voll flugtauglich auf die Räder gestellt wurde. Die beiden dem Verein von Hans-Peter Köstli zwischenzeitlich geschenkten «Gabelschwänze» erfuhren mit dem Kauf des Vampire-Trainers HB-RVJ, den die Piloten aus eigener Tasche finanzierten, einen wertvollen Zuwachs. Daraus entstand die De Havilland Flying Group (DFG), welche



### Stilleben auf dem Hunter-Flügel

von SWISS-A340-Captain Ueli Leutert geleitet wird.

Die beiden Gruppen HFG und DFG bilden das Jet-Team des Fliegermuseums Altenrhein. Seine Piloten fliegen alle im privaten Museum stationierten und zivil immatrikulierten ehemaligen Militär-Jets der Schweizer Luftwaffe. In ihrem über zehnjährigen Bestehen sind die Piloten während über 500 Flugstunden an über 70 grossen und kleinen Airshows oder Flugtagen in ganz Europa, von Slowenien bis England, aufgetreten. Rund 500 Mitglieder haben als Passagiere in über 30 Flugwochen einen unvergesslichen Jetflug, meist über den Alpen, mit Begeisterung erlebt. Der HFG gelang es als erstem zivilem Operator, am Royal International Air Tattoo in England im Jahre 2001 den hochdotierten Preis für die beste fliegerische Gesamtvorführung zu gewinnen. Die HFG operiert die grösste Hawker-Hunter-Flotte mit bis zu fünf Doppelsitzern und drei Einsitzern. Zusammen mit den De-Havilland-Jets kann die HFG die grösste Mixed-Jet-Oldtimer-Flotte präsentieren. Eine Besonderheit bildet der einzige auf dem europäischen Kontinent fliegende DH-112 Venom.

### Centre of Competence

Ersatzteile sowie Fachpersonal im technischen und fliegerischen Bereich sind für die nächsten zehn Jahre sichergestellt. Der Unterhalt aller Jets wird durch den Chefmechaniker, sein Helferteam und den Piloten selbst sichergestellt. Die dauernd steigenden Anforderungen durch die natio-

nalen und internationalen Behörden und der Alterungsprozess der Flugzeuge bedingen einen stets zunehmenden Aufwand. Das Fliegermuseum Altenrhein darf sich rühmen, als Centre of Competence zu operieren: Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat die technische sowie die Li-



### Hunter und Venom im Formationsflug

zenz-Kompetenz über alle De Havilland- und Hawker Hunter-Flugzeuge in der Schweiz ad personam an Ernst Flessati (Technik) sowie Paul Ruppeiner und Ueli Leutert (Lizenzwesen) delegiert – alle drei

sind ehrenamtliche Freiwillige im Fliegermuseum Altenrhein. Die HFG und die DFG wollen mit ihrem grossen Fachwissen und dem einmaligen Jet-Flugzeug-Park angelsächsischer Provenienz der 50er Jahre als private Display-Teams für die nationale und die internationale Airshow-Szene professionell auftreten. Die Mitfluggelegenheiten für Museumsmitglieder sind weiterhin von grosser Wichtigkeit, sowohl zur Finanzierung des Betriebes als auch wegen des Ansehens.

### Aviatischer Höhepunkt «Air Mollis 06»

Aus Anlass des zehnjährigen Bestehens des Huntervereins Mollis wird der Glarner Flugplatz Mitte August 2006 zum fliegerischen Mekka. Und weil der Hawker Hunter dieses Jahr seinen 55. Geburtstag feiert, organisiert das Fliegermuseum Altenrhein mit Paul Ruppeiner als «Jahrgänger» das erste «International Hunter Meet 06». Erwartet werden Jets aus England und Schweden, geflogen von Hunter-Piloten aus aller Welt (siehe [www.air-mollis.ch](http://www.air-mollis.ch)). Mollis ist dieses Jahr der ideale Treffpunkt für alle Militär- und Airline-Piloten, bei dem der Besuch des Hunter-Village oder der Genuss eines Hunter-Biers ein «must» sein wird! ■

### Zahlreiche weitere Informationen finden sich unter:

[www.fliegermuseum.ch](http://www.fliegermuseum.ch)  
[www.hunterflying.ch](http://www.hunterflying.ch)

**Paul Ruppeiner:** *Swiss Captain Airbus A330/340; Ex-Staffel-Kommandant FI St 3, Hunter, Vampire, Venom, Pilatus P-3 und PC-7*

**Ueli Leutert:** *Swiss Captain Airbus A330/340; Ex-Staffel-Kommandant FI St 15 Hunter, Vampire, Venom, Pilatus P-3 und PC-7*

**Hans-Peter Reusser:** *Swiss Captain Airbus A330/340; Hunter, Vampire, Venom, Pilatus, P-3 und PC-9, Garagen Inhaber (Landrover)*

**Stefan Weber:** *Swiss Captain Airbus A320; Vampire, Tiger F-5, Hunter, Pilatus P-3 und PC-9*

**Ernst Flessati:** *Chief Engineer, militärisch Wm Fliegertruppe Reparatur-Kompanie 13*

**Felix Meier:** *Geschäftsführer, Präsident Fliegermuseum Altenrhein*



# «AEROPERS und VC kennen sich gut und schätzen sich»

Am jährlichen Treffen der IFALPA in Istanbul am 2. Mai 2006 ergab sich die Gelegenheit für ein Interview mit Captain Tim Würfel, dem neuen Präsidenten der VC (Vereinigung Cockpit). Er äusserte sich dabei zur aktuellen Situation in Deutschland, zur Zusammenarbeit mit der AEROPERS und zu Fragen über das Senioritäts-Prinzip und zur Zukunft der Branche.

*Fragen: Alex Schönenberger/Roland Zaugg*

«Rundschau»: Die VC hat im letzten Jahr den Tarifvertrag mit der Lufthansa gekündigt. Was waren die Hintergründe für diesen Schritt? Welche Vorteile ergaben sich für die VC daraus?

Tim Würfel: Die Lufthansa-Konzernarbeitskommission betrachtete es vor den Planungen und Ankündigungen der Lufthansa-Geschäftsführung zum Thema «Flottenentwicklung zwischen 70 und 110 Sitzen» als notwendig, in allen Tarifbereichen handlungsfähig zu sein. In Deutschland gibt es keinen GAV. Die Bereiche Bezahlung, Arbeitsbedingungen und Versorgungsleistungen befinden sich in getrennten Verträgen. Die Konzernarbeitskommission hat sich dadurch auch formal in eine Position gebracht, in allen Bereichen Forderungen stellen zu können und Maßnahmen, bis hin zum Arbeitskampf zur Durchsetzung ergreifen zu können.

«RS»: Was läuft jetzt, nachdem der GAV gekündigt worden ist? Gibt es irgendwelche Verhandlungen?

T.W.: Die Problematik zum Einsatz von Flugzeugen über 70 Sitzen ausserhalb des

dingungen für alle Flugzeuge mit mehr als 70 Sitzen. Sollte die Lufthansa weitere Flugzeuge einsetzen wollen, muss sie weitere Gespräche suchen. Planmässig sind

*«Bereits zu Anfang der Vertiefung der geschäftlichen Verbindungen zwischen SWISS und LH haben die Vorstände der AEROPERS und der Vereinigung Cockpit ihre Verbindungen intensiviert.»*

nach drei Jahren ohne Lohnsteigerung für die Piloten des Konzerntarifvertrages die Verhandlungen zu diesem Thema im April aufgenommen worden.

«RS»: Erachtet die VC ihre Position durch uns als irgendwie gefährdet?

T.W.: Grundsätzlich besteht die Gefahr, dass Piloten sich gegeneinander ausspielen lassen. Im Fall von SWISS und Lufthansa haben wir allerdings bereits eine jahrelange Kooperation. Bereits zu Anfang der

tig. Dadurch sind wir in der Lage, aus der vermeintlichen, anfangs genannten, Schwäche eine Stärke zu entwickeln. Dies ist uns in verschiedenen Details bereits gelungen, und wird sich auch in den kommenden Monaten erneut beweisen können.

«RS»: Was hält die VC allgemein vom Kauf der SWISS durch die Lufthansa?

T.W.: Die Piloten der Lufthansa sind natürlich an einer Stärkung des Unternehmens Lufthansa interessiert, wie sie durch den Kauf der Swiss, mit dem dazugehörigen Markt erreicht werden soll. Es wird sich noch zeigen müssen, ob die Umbauphase der Swiss erfolgreich abgeschlossen werden kann, um dauerhaft das Ergebnis des Lufthansa-Konzerns zu stärken – die strategische Bedeutung der gemeinsamen Steuerung ist uns dabei bewußt. Gerade die Komplexität der Steuerung dieses vergrös-

serten Streckennetzes mit drei nahe beieinander liegenden Hubs betrachten wir aber auch mit Sorge. Auch die Etablierung einer weiteren Pilotengruppe unter dem Dach des Lufthansa-Konzerns könnte man mit Sorge betrachten, aber wie oben bereits beschrieben, bin ich zuversichtlich, dass es den SWISS- und den Lufthansa-Piloten gelingt, unter gegenseitiger Rücksichtnahme gemeinsam Stärke zu entwickeln.

«RS»: Welche Erfahrungen hat die VC mit der bisherigen Zusammenarbeit mit AEROPERS-SwissALPA gemacht und welche Potenziale sieht die VC für die Zukunft?

T.W.: Die Erfahrungen sind sehr gut. Die vor mehr als einem Jahr getroffene Kooperationsvereinbarung zwischen AEROPERS und VC haben wir mit Leben erfüllt und werden wir weiter intensivieren. Bei der dynamischen Entwicklung des Lufthansa-Konzerns und den sich daraus ergebenden tariflichen Fragen ist der enge Informationsaustausch unbedingt erforderlich und hat sich bereits als sehr hilfreich erwiesen. Wir dürfen nicht vergessen, dass den Unternehmen durch den Abbau von gesetzlichen und bürokratischen Schranken eine enorme Bewegungsfähigkeit und Freizügigkeit über die Landes-

*«In Deutschland gibt es keinen GAV. Die Bereiche Bezahlung, Arbeitsbedingungen und Versorgungsleistungen sind in getrennten Verträgen geregelt.»*

Konzernarbeitsvertrages ist durch ein Überkommen für den Einsatz von zwölf CRJ 900 (84 Sitzplätze) bei der Lufthansa City Line gelöst worden. Diese Lösung beschränkt sich auf die genannte Anzahl dieses Flugzeugtyps. Ansonsten greift weiterhin der Konzernarbeitsvertrag mit seinen Be-

Vertiefung der geschäftlichen Verbindungen zwischen SWISS und LH haben die Vorstände der AEROPERS und der Vereinigung Cockpit ihre Verbindungen intensiviert. Wir haben uns regelmässig getroffen und informiert. Wir kennen uns mittlerweile recht gut, und wir schätzen uns gegensei-



Neuer VC-Präsident Captain Tim Würfel

grenzen hinaus ermöglicht wurde, ohne dass dies den Arbeitnehmern in gleichem Masse ermöglicht worden ist. Bis auf weiteres werden wir diese Ungleichheit also durch eine exzellente Kooperation ausgleichen müssen. Diese werden wir gerade auch vor dem Hintergrund einer sich zuspitzenden Lage bei den Verhandlungen des Swiss-GAV beweisen. Weiteres Potenzial gibt es auf vielen Gebieten. Auch im technischen Bereich unserer Arbeitsgruppen können wir von dem gegenseitigen hohen Niveau unserer Fachleute profitieren.

«RS»: Fragen zur Piloten-Seniorität: Wird diese in Deutschland auch immer wieder in Frage gestellt? Ist die Seniorität tatsächlich so schädlich für die Firma, wie das immer wieder behauptet wird? (Welche Argumente hat die VC zugunsten einer Seniorität?)

T.W.: Die Seniorität wird von den Unternehmen mit Tarifverträgen in Deutschland nicht in Frage gestellt. Diejenigen Manager, die über langjährige Erfahrung in der Führung von Fluggesellschaften und Flugbetrieben verfügen, respektieren die ordnende und befriedende Funktion, insbesondere vor dem Hintergrund des Fernhaltens jeglichen persönlichen Konkurrenzdenkens aus den Cockpits. Verfügt eine Fluggesellschaft infolge einer guten strategischen Führung über eine gesunde Entwicklung mit marktgerechtem Wachstum, so sind auch die Folgen für die Personal- und Kostenentwicklung problemlos.

«RS»: Wie sieht die VC die zukünftige Entwicklung des Pilotenberufs?

T.W.: Die grundsätzliche Aufgabe der Piloten, durch Vermeidung von Risiken eine sichere Flugdurchführung sicherzustellen, wird unverändert bestehen bleiben. Die technische Entwicklung muss sich diesem Ziel unterordnen. Die Herausforderung, unter dem enormen Kostendruck der Branche als Piloten so weit wie erforderlich frei von wirtschaftlichem Druck zu entscheiden, wird die Anforderungen an uns nicht reduzieren. Entwicklungen von UAVs (Unmanned Aerial Vehicle) werden wir durch unsere Verbände genau verfolgen müssen, um die Sicherheit in unseren Lufträumen zu erhalten, und Fehlentwicklungen zu vermeintlicher Sicherheit durch Automatisierung zu verhindern.

## «Die Seniorität wird von den Unternehmen mit Tarifverträgen in Deutschland nicht in Frage gestellt.»

«RS»: Am 25. August 2005 konnte man in einer Agenturmeldung lesen, dass die Deutsche Lufthansa (Carsten Spohr, LH-Bereichsvorstand und -Pilot) nach dem Unglück in Peru schärfere Sicherheitsmassnahmen fordert: Die Häufung von Unfällen zeige, dass die Sicherheitsvoraussetzungen nicht ausreichen. Die heutigen rechtlichen Anforderungen an die Flugsicherheit würden nicht ausreichen. Eine Konzentration auf möglichst niedrige Kosten sei sehr gefährlich für die Luftfahrt, und die «schwarze Liste» reiche nicht aus.

Trotzdem drückt auch die LH munter auf die Pilotenkosten, wo immer sie kann. Wie beurteilt die VC Carsten Spohrs Aussagen und Lufthansas Taten?

T.W.: Ich freue mich über die Aussage von Carsten Spohr. Sie hätte vermutlich auch

von der AEROPERS oder der VC so getroffen werden können. Es wird unsere Aufgabe sein, sicherzustellen, dass dies im Lufthansa-Konzern weiterhin auch umgesetzt wird, und wir werden Herrn Spohr im Zweifelsfall daran erinnern.

«RS»: Die Lufthansa hat den A380 bestellt. Wie schätzt die VC den Einfluss dieses Flugzeugs (und des Dreamliners von Boeing) auf die Zukunft der Aviatik ein?

T.W.: Der A380 wird unsere Branche zweifellos verändern. Die reine Grösse mit den Folgen für die Produktivität wird die Bedienung von Hubs verändern. Aber auch im Bereich des Arbeitsplatzes der Piloten wird dieses Flugzeug zumindest für

einige Zeit die Spitze der Innovation darstellen. Boeing scheint mit der 787 die Neuerungen übernehmen und übertreffen zu wollen. Ein gesunder Konkurrenzkampf unter den grossen Flugzeugherstellern kann nur gut für unsere Branche sein, um in den Bereichen Safety, Security und Wirtschaftlichkeit weitere Fortschritte zu erzielen. Ob das Hub-Konzept des Mega-Carriers oder die Direktverbindungen durch Flugzeuge mittlerer Grösse letztlich die Oberhand haben werden, hängt von vielen Umständen ab. Ich persönlich glaube, dass beide Strategien nebeneinander bestehen werden, ohne dass eine durchgängige Vereinheitlichung des Marktes stattfinden wird.

«RS»: Herzlichen Dank und viel Erfolg! ■

### Schreiben des Vorstandes VC an die AEROPERS vom 27.10.2005:

«Die Vereinigung Cockpit, als Verband aller deutschen Cockpit-Besatzungen, sichert unseren Schweizer Freunden und Kollegen bei der SWISS in ihrer Auseinandersetzung mit der SWISS-Geschäftsführung ihre volle Unterstützung zu! Die berechnete Verteidigung Eurer Position wird von uns aktiv unterstützt, insbesondere lehnen wir jede Form von Substitution von SWISS-Flügen durch deutsche Fluggesellschaften ab! Die VC wird, sollten solche Streikbrecherflüge tatsächlich geplant werden, sich mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln dagegen zur Wehr setzen.»



# Bericht zur 61. IFALPA Annual Conference in Istanbul (27.4.–2.5.2006)

**Captain Jean-Michel Roy, Airbus Industries: «Safety is not a book, not a software, but a culture».**

*Text: Alex Schönenberger, F/O A330/340*

Der Höhepunkt in der Agenda unseres Weltdachverbandes, die Jahreskonferenz, fand diesen Frühling auf Einladung der Turkish Airline Pilots Association TALPA in Istanbul statt, wo sie durch den türkischen Transportminister Binali Yildirim eröffnet wurde. Die Gastgeber zeigten sich von ihrer besten Seite – es ging für einmal nicht um Fussball – und glänzten mit herzlicher Gastfreundschaft und perfekter Organisation. Der erst 1996 gegründete Verband verblüffte die circa 400 Teilnehmer unter anderem mit einer eigens für die Konferenz geplanten und über dem Bosphorus geflogenen Airshow der F-5 der «Turkish Stars», der Kunstflugstaffel der Luftwaffe, dem Pendant zu unserer Patrouille Suisse! Herzlichen Dank an dieser Stelle den Organisatoren! Dieses Jahr bestand die AEROPERS-SwissALPA-Delegation während der ganzen Konferenz aus dem Delegationsleiter Alex Schönenberger und dem Spezialisten für Flight Safety, Pete Egger, sowie für Teile der Konferenz zusätzlich aus dem Präsidenten Christoph Flügel, dem Vizepräsidenten Christian Frauenfelder und, für die integrierte Quartalskonferenz der European Cockpit Association, unserem Spezialisten Marc Vionnet.

Eines der allgemeinen Ziele unserer Teilnahme war wie üblich die Kontaktpflege mit Verbandsfunktionären aus aller Welt, unter anderem zur Vertrauensbildung beim Austausch von Benchmark-Daten. Dann verfolgten wir die Weiterbildung sowohl bei wirtschaftlichen Themen der Airline-Branche als auch bei Themen der Verbandsführung und des Krisenmanagements bei Arbeitskonflikten. Zudem pflegten wir die aktive Mitarbeit in flightsafety-relevanten Arbeitsgruppen und brachten uns bei der Mitgestaltung der internen Strukturen ein, zum Beispiel durch die gezielte Wahl von Schlüsselpersonen zur optimalen Wirkung der IFALPA als weltweit gehörtes Sprachrohr unserer Mitglieder.

Spezielle Ziele waren in diesem Jahr die weitere Vertiefung unserer Kooperation mit VC und ASAP (Association of Star Alliance Pilots) sowie die Beurteilung des definitiv

verbesserten wirtschaftlichen Umfeldes im Zusammenhang mit unseren eigenen GAV-Verhandlungen.

Obwohl die Zielerreichung erst langfristig beurteilt werden kann, zeigt der «Vektor» zweifellos schon heute in die gewünschte Richtung, was aus dem folgenden Auszug der diesjährigen Beschlüsse ersichtlich ist:

- Die IFALPA beschliesst eine verbandsspezifische Bildungsoffensive für ihre eigenen Funktionsträger. Wer sich neben dem Pilotenberuf für den Berufsverband einsetzt, kann vermehrt auf professionelle Ausbildungskurse in den Bereichen Flight Safety Management, Verhandlungsführung, Verbandsführung und Fremdsprachen zählen.
- Die interne «Merger Policy» wird ausgeweitet und präzisiert.
- Die IFALPA erarbeitet eine klare Haltung zu den Themenkreisen Pensionskassen/Renten.
- IFALPA und ECA unterzeichnen einen Kooperationsvertrag zur effizienteren Pilotenvertretung in Europa.
- Die Mitgliederzahl steigt nach der letztjährigen Aufnahme des Dachverbandes aus China weiter durch die Aufnahme der Pilotenverbände Bulgariens, der Mongo-

lei, Mauretaniens und Senegals. Der Dachverband aus Russland wird «Associate Member» der ECA.

- Als Nachfolger unseres Patrick Sutter als EVP Admin & Finance im Vorstand der IFALPA wird der Däne Captain Hans Peder Tanderup, A330/340 SAS, gewählt sowie als EVP Europe der Holländer Captain Henk de Vries, B767 KLM-, und ECA-Vizepräsident. Beide Kollegen sind uns bestens bekannt und geniessen volles Vertrauen.

Die Übersicht über das wirtschaftliche und politische Umfeld in der Airline-Branche wurde einmal mehr hochinteressant dargestellt, diesmal durch den Gastreferenten Prof. Rigas Doganis (unter anderem Buchautor mit umfassendem Hintergrundführungserfahrung sowohl bei Netzwerk-Carriers wie auch bei LCCs) und die IFALPA Industrial Advisor Ana McAhron-Schulz. Stichwortartig lässt sich sagen:

- Der hohe Fuelpreis bleibt auf lange Zeit ein grosser Faktor.
- Die geopolitischen Entwicklungen (vor allem Risiken) sind zwar diffus, aber bedeutend.
- Das Wachstum ist nach den Krisenjahren 2001–2003 weltweit zurück: Mit jährlichen Raten von drei bis fünf Prozent in Europa und zehn Prozent in Teilen Asiens. Während die kumulierten globalen Verluste 2004 und 2005 noch grösser waren als die Gewinne, wird sich das Blatt vermutlich 2006 ändern, um 2007 «schwarz» zu sein.
- LCC werden weiter wachsen. In Europa verlangsamt sich das Wachstum allerdings, und es wird zu Konsolidierungen/Konzentrationen kommen.



**AEROPERS-Delegation mit IFALPA-Präsident (von links): Christian Frauenfelder, Christoph Flügel, Dennis Dolan, Alex Schönenberger und Marc Vionnet**

- Viele traditionelle Network-Carrier haben noch grossen Restrukturierungs- und zum Teil Sanierungsbedarf.
- Ein unbestrittener Erfolgsfaktor einer guten Airline ist neben einem guten Netzwerk, einer effizienten Flotte und einer kompetenten Führung – man höre und staune! – eine gut funktionierende und gelebte Sozialpartnerschaft mit dem Personal, unter anderem als Unterstützung bei der täglichen Erarbeitung der Safety. Damit schliesst sich der Kreis zum Titel dieses Beitrages.

### IFALPA Air Safety Representative Training

At this year's IFALPA Annual Conference it has been proposed to establish a training course to help develop technical compe-

tence with a uniform approach for our safety and industrial volunteers. A formal integrated 2-3 day course is envisioned to recruit, train, monitor and regulate our future pilot representatives. The training will expand on already existing Accident Investigation/Prevention and Airport Liaison Representative courses to include safety management systems in general, as well as a better insight into the structure and operation of the Federation. The credibility of AEROPERS and IFALPA work originates from our technical expertise, which we can leverage in our negotiations with our industry counterparts. Providing our colleagues with the best support and training equips them better to fulfill these goals. It is the intention of IFALPA to see this program be available in all the regions they represent. ■

*IFALPA President Captain Dennis Dolan recognized and thanked outgoing Principal Vice-President Patrick Sutter for his service to the Federation. Patrick was elected to the position on the Executive Board at the 2003 Annual Conference but was forced to resign last month due to his departure from SWISS and AEROPERS. President Dolan honored the effort and engagement Patrick showed in managing his responsibilities for the Federation's head office and finances.*

## SEITENBLICKE

**Laut IATA ist der weltweite Flugverkehr in den ersten drei Monaten des laufenden Jahres gewachsen. Der Passagierverkehr hat um 5,9 Prozent, das Frachtgeschäft um 5,2 Prozent zugenommen. Eine Verknappung an gut qualifizierten Piloten ist weltweit abzusehen. Vor diesem Hintergrund ist der Kampf der Pilotenverbände um faire Arbeitsplatzbedingungen nur zu gut zu verstehen.**

*Text: André Ruth*

+++ **Scandinavian** was forced to cancel 500 flights in January due to job actions by pilots at SAS Denmark and SAS Braathens, who were protesting a company proposal to shift the pilots' labor contract from SAS Group to the individual airline units. SAS estimated the strike costs are approximately DKK 30 million (6.4 million CHF) per day, according media reports. +++

+++ **Delta Air Lines'** pilots today authorized their union to call a strike, if the carrier rejects their labor contract. The Air Line Pilots Association (ALPA) says it recorded a 96% turnout, of which 95% of voters supported the strike ballot. A three-member arbitration panel will decide by April 15, if Delta can void the pilots' contract and impose its demands, should a mutual agreement between the airline and pilots not be reached. "Today, the outcome will not disrupt Delta service," says an airline spokesman. "Delta remains committed to seeking a consensual agreement with our pilots and is working hard to do so." ALPA represents some 6000 active Delta pilots. +++

+++ **World Airways** pilots, represented

by the International Brotherhood of Teamsters, ended a nine-day walkout in February after the union negotiated a tentative agreement with the carrier. +++

+++ **Philippine Airlines (PAL)** is lobbying the Philippine Government to grant its pilots tax breaks in an effort to put salaries more on par with those overseas. Foreign airlines, particularly those in the Middle East, have been poaching PAL's more experienced pilots by offering tax-free salary packages. This means that the airline is now suffering from a shortage of Airbus pilots. While PAL wants to boost the net incomes of its pilots through government tax-breaks, it has already worked to boost pilot incomes by increasing gross salary levels. From 1999 to the present, PAL has given yearly increases to pilots either in base pay, productivity pay or both. Since 1999 base pay has increased 35 percent. +++

+++ **EasyJet** Pilots have voted against a pay increase deal brokered by the airline and the British Air Line Pilots Association (BALPA). An EasyJet spokesman says 87% of pilots voted to reject the offer, which proposed a pay increase in line with inflation plus an additional 1.5%. He adds that the result of the ballot was surprising given that BALPA had

agreed to the offer. EasyJet will now enter "stage two of the process", which will involve negotiations between the union and the carrier's chief operating officer. "We will talk to the pilots, find out why the offer was rejected and eventually another offer will be put on the table," says the spokesman. +++

+++ **Indian Airlines** employees have dropped plans to launch indefinite strike action. Around 14 000 employees represented by the Air Corporations Employees Union (ACEU) were due to launch an indefinite strike on May, 8th amid a dispute over wages, which the union claim have not been increased for many years. The state-owned carrier says in a statement that the strike threat has now been withdrawn, following a meeting between management and the union's leadership in Delhi early this week. Indian Airlines says it has pledged to appoint a committee to help resolve "all outstanding issues." The ACEU is Indian Airlines' largest union, representing ground staff and cabin crew. +++

# On the air

Text: Zbigniew Bankowski, F/O A330/340

## LOCAL NEWS

► Die **SWISS** ist seit Anfang April Mitglied der Star Alliance. Als erstes sichtbares Zeichen sind zwei Avro-RJ100 in Star-Alliance-Farben offiziell in Betrieb genommen worden. Parallel dazu werden alle übrigen



HB-IYV fliegt jetzt mit den Star-Alliance-Farben

SWISS-Flugzeuge mit dem ergänzenden Star-Alliance-Logo zwischen der vorderen Tür und dem Cockpit-Fenster ausgestattet.

► Für die Destinationen Stuttgart und Nürnberg hat die **SWISS** kein geeignetes Fluggerät mehr. Die ERJ145 sind fast alle verkauft, und eine Umstellung auf Avro-RJ85/100 wäre unwirtschaftlich. Cirrus Airlines betreibt auf diesen Strecken bereits heute je eine Embraer-145 (eine ex SWISS-Maschine) und eine Embraer-170 unter LX-Flugnummer. Die deutsche Airline hatte mit Dash-8 schon von April 2004 bis



Le 4ème MD-90 de Hello vole pour Iceland Express.

Oktober 2005 Flüge von Zürich nach Lugano für die SWISS durchgeführt.

► Le 4ème MD-90-30, que vient de recevoir la compagnie bâloise Hello, vole pour la compagnie low-cost islandaise **Iceland Express**. Il opère quotidiennement en damp lease (pilotes suisses, flight attendants islandais) entre Keflavik en Islande et les

aéroports de Londres-Stansted, Copenhague et Friedrichshafen! Deux autres MD-90 devraient suivre dans le courant de l'été. Ces trois avions supplémentaires portent à six le nombre de MD-90 opérés par Hello, mais deux seulement au départ de la Suisse. Les autres quatre sont désormais basés à l'étranger : trois en Islande et un à Malte.

► **SWISS World Cargo** hat den Wetlease-Vertrag mit MNG Airlines (Türkei) zum Ende der Winterflugplan-Periode aufgelöst. Die türkische Airline hatte mit SWISS-Flug-

nummer Vollfrachtflüge mit A300F von Zürich nach Istanbul und Karachi und später auch nach Riyadh durchgeführt. Der Grund für die Aufgabe liegt im hohen Kerosinpreis. Fracht nach Istanbul und Riyadh wird künftig auf die Linienflüge der SWISS verladen. Karachi ist nicht mehr im Angebot.

## WORLD NEWS

► Anlässlich des Besuchs des chinesischen Premiers Wen Jiabao in Frankreich unterzeichnete die Einkaufsbehörde CASGC (**China Aviation Supplies Group Corporation**) einen Rahmenvertrag über den Erwerb von 150 Flugzeugen der A320-Familie. Wenige Tage zuvor hatten die Chinesen Georges W. Busch bei seinem Besuch in China mit der Ankündigung einer Bestellung von über 70 B737 beglückt und zeitgleich von Verhandlungen über weitere 80 B737 gesprochen. Airbus ging noch einen Schritt weiter und vereinbarte mit den Chinesen eine Planung für die Errichtung einer Endmontagelinie für

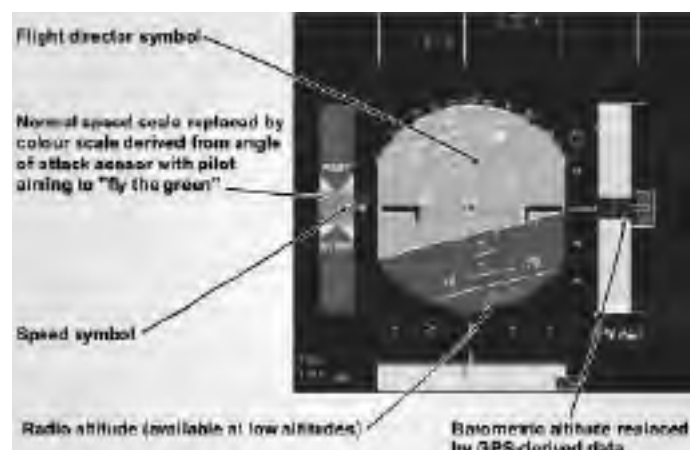
A320 in China. Bereits vor einigen Monaten hatte Airbus mit der AVIC-1-Fabrik (Aviation Industries of China) ein Abkommen geschlossen, wonach Xian in Zukunft neben BAE-Systems ein zweiter Lieferant für komplette A320-Tragflügel werden soll. Aktuell hat AVIC-1, die bereits seit einiger Zeit unter anderem Klappen fertigt, in Xian die Montage von Flügelkästen aufgenommen.

► Quel est le point commun entre le **B737** et le missile militaire **Maverick**? Réponse: la puce QRS-11. En effet, entre 2000 et 2003, Boeing a vendu 94 avions civils, entre autres aux chinois, équipés de cette puce électronique également utilisés dans le guidage des missiles air-sol de type Maverick. Le Pentagone a peu apprécié, et Boeing a finalement accepté de payer 15 millions de dollars d'amende. Une bagatelle puisque cette somme correspond au dixième du prix d'un seul avion vendu!

► **European pilot flight time limitation** (FTL) regulations have cleared their first legislative hurdle, winning European Council of Ministers approval after 13 years of argument. In most European Union member states, where there are no national FTL regulations, the rules will be the first ever applicable to airlines registered in their countries. The regulations could become legal minimum standard by July at the earliest. Then individual countries will be obliged to create and apply their own national rules based on these minima within 18 months.

The European Cockpit Association says it is worried about provisions in the regulation that allow for derogations in the rules, which countries can adopt if they are satisfied that they achieve equivalent safety.

► Following some cases of **unreliable airspeed information on the A330/A340** fleet due to contaminated air data reference system, Airbus has developed a



The new degraded primary flight display for the A330/A340 fleet

degraded primary flight display mode, which uses angle-of attack data to provide speed information while barometric altitude is replaced by GPS derived data and, when close to the ground, height data from the radio altimeter. The back-up speed mode will be rolled out on new A330/A340 late this year. It will be standard on the A380 and A350 and is expected to be offered as a retrofit to the in-service fleet.

► Um sich vor **Raketenangriffen von Terroristen** zu schützen sind mehrere Abwehrsysteme für Verkehrsflugzeuge in der Entwicklung. BAE-Systems hat ihr JetEye genanntes Produkt an einer American Airlines B767 für Flugerprobungen installiert. Konkurrent Northrop-Grumman hat sein Guardian System zu Testzwecken in eine Fedex-MD-11 eingebaut. Beide Anlagen sind aus militärischen Paketen weiterentwickelt worden und arbeiten mit Laserkanonen, deren Strahl den Suchkopf einer angreifenden Rakete ablenken soll. In Israel hat die Firma Elta ihr Flight Guard System ähnlicher Bauart schon bei El Al und Arkia platziert.

► **L'Union Européenne** a finalement réussi à publier un semblant de liste noire des compagnies aériennes interdites de vol en Europe. Mais, pour ne fâcher personne, le choix des compagnies figurant sur celle-ci relève plus de la politique que de la sécurité de vol. En effet, il semblerait que les critères retenus pour ces compagnies soient les suivants:

- Elles ne doivent pas être européennes (car on ne se tire pas dans le pied)
- Elles ne doivent pas avoir de liaison vers l'Europe (car on ne se fâche pas avec les clients de nos aéroports et de nos voyageurs)
- Elles ne doivent pas être étatiques (car ceux-ci sont également de gros clients potentiels)
- Elles ne doivent pas exploiter d'avions fabriqués en Europe (car elles iraient acheter ailleurs)
- Elles ne doivent pas avoir de capitaux européens (toujours ces fameux clients qu'on pourrait fâcher).

On a fini par trouver 96 compagnies (dont plus de la moitié congolaises) qui de toute façon n'ont jamais eu et n'auront jamais l'intention de desservir les aéroports européens. Et comme on ne voulait quand même pas trop fâcher les congolais, on a autorisé la compagnie Hewa Bora Airways (appartenant à la famille du président) à continuer ses vols sur Bruxelles Est-ce que la politique et la sécurité font bon ménage?



*Un coup de peinture... et la passé est vite oublié...*

► **αjet Airways** (Alphajet) est le nouveau nom de la compagnie aérienne chypriote Helios Airways. Ce changement fut nécessaire suite à l'accident du B737-300 d'Helios l'été dernier en Grèce. Après avoir connu des problèmes de pressurisation, les pilotes avaient omis de mettre leur masque à oxygène et l'avion s'était écrasé près d'Athènes entraînant la mort de 121 personnes. La soit disant nouvelle compagnie utilise néanmoins les mêmes avions et le même personnel navigant et technique que la défunte Helios

### CRASH NEWS

► Preliminary investigations into the unexplained low approach by a **Mahan Air** (Iran) A310 into Birmingham airport in the UK have revealed that the aircraft was much closer to the ground than initially thought. Radar information indicates that the jet, arriving from Tehran, could have been as low as 175 feet (53 meters) above ground level while still seven nautical miles (13 km) from touchdown. The jet had been on a non-precision approach to runway 33 when it descended below the height required in the procedure. The aircraft had been flying at 600 feet over Honiley VOR which is 425 feet above sea level. He has been instructed to perform a go-around and landed safely after a second approach.

► Einige Unfälle in **Kongo**: Die Piloten setzten eine An-12 so hart auf die Piste in Mbuji Maji (DR Kongo) auf, dass beide Tragflächen brachen. Nachdem die Frachtmaschine zum Stillstand kam, brach am Heck ein Feuer aus, was zusätzlichen Schaden anrichtete. Unter der Ladung des aus Goma kommenden Vier-Props soll sich auch Treibstoff befunden haben. Eine andere An-12 von Wimbi Dira Airways verunfallte auch in Mbuji Maji einen Monat danach und eine An-2 von Blue Airlines in Lubanimanga (DR Kongo) einige Wochen später. Eine andere An-12 von Wimbi Dira

Airways landete zu hart in Aru (DR Kongo). Ende April verunglückte in Asimi (DR Kongo) ein Convair-580 der LAC-SkyCongo (Lignes Aériennes Congolaises).

### SHORT NEWS

**Aer Lingus** mietet von Airbus zwei weitere A330 zur Lieferung ab 2007.

**Easyjet** wandelte 20 A319-Optionen in Festbestellungen um (total 140).

Die Regierung von **Tschechien** bestellte zwei Airbus A319CJ (Corporate Jet).

Finnair entschied sich für den A350 als MD-11-Ersatz und bestellte neun A350-900. Als Übergangslösung erhält sie auch drei werksneue A340-300E.

Weitere 30 A320 an die indische **Air Deccan** (total 62 eigene).

70 A320 und 30 A321 für die indische Neugründung **IndiGo Airlines**.

**Qantas** bestellte 45 B787-800/900 zur Lieferung ab August 2008.

**Cathay Pacific** entschied sich für die B777-300ER anstelle des A340-600 als Flottenerneuerung und Ergänzung.

**Kenya Airways** bestellte auch sechs B787-800 (plus vier Optionen).

Einige weitere B737-800 für die brasilianische low-cost **GOL** (total 67 eigene B737).

**Ryanair** übernahm bereits ihre 100. werksneue B737-800. Weitere 139 sind fest bestellt. ■

### Zu verkaufen in Oberwil-Lieli

Grosse, helle Maisonette-Wohnungen

- herrliche Bergsicht
- bis 210 m<sup>2</sup> BGF
- sehr hoher Ausbaustandard
- direkter Liftzugang
- 15 Minuten bis Flughafen Zürich

Kontakt:  
056 535 12 60 oder  
www.hausburg.ch



# Zeitreise

**Wer kennt das genaue Datum des ersten Motorfluges? Wer war der Pilot? Was alles geschah vor 60 Jahren im Bereich der Luftfahrt? Wer solche Fragen beantworten kann, der blättere getrost weiter. Den übrigen sei zumindest die flüchtige Durchsicht dieser Rubrik empfohlen.**

*Text: Christoph Jordan, F/O A330/340*

## Von April bis Juni

### vor 70 Jahren...

Auf den Tag genau drei Monate nach ihrer Entstehung führte die Deutsche Luft Hansa am 6. April 1926 ihren ersten kommerziellen Flug durch. DLH entstand aus



**Ehemaliges Emblem der Deutschen Luft Hansa**

einem Zusammenschluss von sich bis anhin konkurrierenden Fluggesellschaften. Bei diesem Zusammenschluss verschwanden so klingende Namen wie Deutsche Luft Reederei, Junkers Luftverkehr, Deutscher Aero Lloyd oder Transeuropa Union. Eine Tageszeitung kommentierte: «Die Deutsche Luft Hansa ist nun in der allerbesten Lage, um Vorteile aus der immer steigenden Nachfrage nach Flugreisen in Deutschland und ganz Europa zu ziehen. Das schädliche, gegenseitige Konkurrenzverhalten von deutschen Fluggesellschaften wird nun der Vergangenheit angehören. Andere Länder werden sich Mühe geben müssen, um mit der neuen nationalen Fluggesellschaft gleichziehen zu können». Die Luft Hansa operierte schon damals mit mehr als 100 Junker-, Fokker- und Rohrbach-Flugzeugen. Sogar Dornier-Flugboote für Einsätze auf dem Wasser waren im Flugzeugpark.

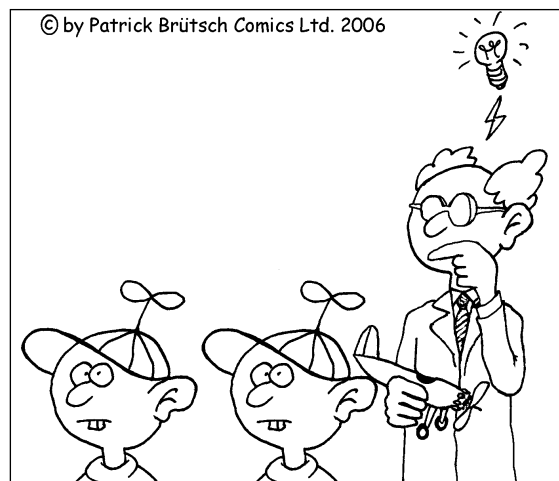
### vor 60 Jahren...

Genau ein Jahr nach dem ersten Flug eines Helikopters (Breguet-Dorand-314

aus Frankreich) gelang auch in Deutschland ein erster Flug mit einem Luftfahrzeug, das vertikale Start- und Lande-Eigenschaften hatte. Am 26. Juni 1936 flog ein Prototyp der Firma Focke-Wulf erfolgreich. Testpilot Ewald Rohlfis sagte der Maschine eine glänzende Zukunft voraus. Die nach ihren Konstrukteuren, Professor Heinrich Karl Focke und Gerd Achgelis benannte Fa-61 glich einem konventionellen, einmotorigen Hochdecker. Anstelle der Flügel aber hatte sie zwei Rotoren, die an langen Streben befestigt waren. Die Fa-61 wurde durch einen 160-PS-Siemens-Sternmotor angetrieben. Interessanterweise trieb dieser nicht nur die beiden Rotoren an, sondern auch noch einen Propeller, der für die nötige Motorenkühlung sorgte. Der Erstflug dauerte nur gerade 28 Sekunden. Man war sich aber sicher, dass auch weit längere Flüge möglich wären. Weiterhin



**Helikopter Fa-61**



**Es waren seine Zwillinge, die den Professor auf die Idee mit der Fa-61 brachten**

galt es auch, die sichere Landung nach einem Motorausfall zu demonstrieren.

### vor 50 Jahren...

Am 24. April 1946 startete Winged Cargo Inc. ein sehr ungewöhnliches Frachtunternehmen: Man bot Transportleistungen mit einem Segelflugzeug an. Der Riesensegler vom Typ Waco GC-4A wurde von einer Douglas DC-3 an seinen Bestimmungsort geschleppt. Ur-



**Lastensegler CG-4A**

sprünglich war die GC-4A zum Transport von militärischen Gütern vorgesehen gewesen. Um Güter und Menschen zielgenau abzusetzen, waren Fallschirme – damals die einzige Alternative – zu wenig zuverlässig.

Der «fliegende Cargo-Container» wurde für beinahe alles verwendet, wofür heute Grossraum-Helikopter eingesetzt werden. Der wirtschaftliche Erfolg des zivilen Lastenseglers war leider nicht von Dauer...

### vor 40 Jahren...

Das erste Serienmodell einer französischen Super Mystere B-2 absolvierte am 15. Mai 1956 den Erstflug. Die Maschine war das erste, serienmässig eingesetzte europäische Überschall-Kampfflugzeug. 180 Maschinen wurden für die französische Luftwaffe gebaut, wovon 24 nach Israel gingen. Die Super Mystere basierte zwar auf der Mystere-IV-A, war aber letztendlich ein völlig neuer Entwurf. Dieser entsprach allen Erwartungen. Schon bei den ersten Flügen wurde die Überschallgeschwindigkeit problemlos erreicht. Der ursprüngliche Plan, 400 Maschinen für die französischen Luftstreitkräfte zu bauen, wurde fallen gelassen, als die für doppelte Schallgeschwindigkeit ausgelegte Mirage in Aussicht stand. Die Maschinen wurden 1977 in Frankreich ausgesondert. Die in Israel geflogenen Maschinen blieben viel länger im Dienst.



**Dassault Super Mystere**

Da sie sich gut bewährten, wurden sie ab 1972 modernisiert und mit neuen Triebwerken versehen.

**vor 30 Jahren...**

Die Lufthansa begann mit dem Einsatz des Airbus-300-B2 im Liniendienst am 1. April 1976. Obwohl der erste Airbus schon am 28. Oktober 1972 zum erstenmal geflogen war, gefolgt von der zweiten Maschine am 5. Februar 1973, erteilte die Lufthansa erst

1975 – nach langen, zähen Verhandlungen – einen Festauftrag für drei Airbus der B2-Version. Gleichzeitig wurden neun Optionen platziert. Als Standard war die Kabine für 269 Passagiere in reiner Economy-Bestuhlung ausgelegt. Bei einem Abstand von 34 Zoll und acht Sitzen nebeneinander, hatte die Grundversion fünf Toiletten, vier Galley-Stationen sowie neun Sitze für die Cabin Crew.



**LH A300-B2**

**vor 10 Jahren...**

In Hamburg übernahm die Swissair am 30. April 1996 ihren ersten Airbus-319-112. Sie wurde somit weltweit die erste Fluggesellschaft, die alle «Kleinen» der Airbus-Familie betrieb.

Da alle diese Typen von den gleichen Crews geflogen werden können, versprach sich die Swissair einen sehr flexiblen Flugzeugeinsatz und somit große Kosteneinsparungen.



**Die «Kleinen» der Airbus-Familie: A319, A320, A321**

**Martin Ebner versucht es jetzt mit Helvetic**





Zur Erinnerung

# Hano Hürzeler

9. März 1931 bis 1. März 2006

Hano Hürzeler war von 1967 bis 1970 Chefredaktor der AEROPERS-«Rundschau». Er selbst bezeichnete sich als «en fräche Siech», weshalb er wohl im Jahre 1970 für den Vorstand der AEROPERS vorgeschlagen wurde. Hano wurde mit einem glänzenden Resultat gewählt und trat sofort das Amt des Vizepräsidenten an! Auch im Vorstand war Hano als junger Oppositioneller bekannt. Trotzdem – oder eher deswegen – wurde er im Jahr 1971 zum ersten Mal Präsident der AEROPERS. Die Wahl gewann er gegen drei Gegenkandidaten. Die erste Amtsperiode beendete er 1973. Im Jahr 1977 wurde Hano Hürzeler zum zweiten Mal als Präsident in den AEROPERS-Vorstand gewählt. Er bekleidete dieses Amt bis 1980. Hano Hürzeler hat mit seiner hartnäckigen, zielstrebigem Art sowie seinem enormen Einsatz sehr viel zur Entwicklung unserer AEROPERS beigetragen.

Hano, wir sind sehr traurig, dass Du nicht mehr bei uns bist, aber auch von tiefem Herzen dankbar für alles, was Du für uns geleistet hast.

Wir werden Dich nicht vergessen.

Deine AEROPERS

*Hanos Familie dankt den vielen ehemaligen Kollegen für ihre grosse Anteilnahme.*

## GELESEN

### Risiken enthüllt



Viktor Sturzenegger

Tim van Beveren ist ein Journalist. Er zeichnet sich aus durch hervorragende Recherche und profundes Fachwissen, die er schon verschiedentlich in Film und Schrift einem breiten Publikum weitervermitteln konnte.

In seinem neusten Werk geht er den versteckten Gefahren im Flugverkehr auf den Grund, und dies natürlich auch aus der Sicht der Konsumierenden. Etwas plakativ daher die Forderung nach Kindersitzen, wie sie in Autos vorgeschrieben sind, aber im Grunde verständlich. Er zeigt an diesem Beispiel immerhin sehr schön, wie Flugzeughersteller und Airlines selbstverständlich die Sicherheit als «oberstes Gebot» deklamieren und nach Unfällen jeweils schnell zur Tagesordnung überzugehen gewillt sind, während sich die verantwortlichen Ämter mühsam Verbesserungen der Sicherheitsvorschriften abringen, die dann in erstaunlich langen Fristen erst von den Herstellern oder Airlines implementiert werden müssen. Ein Umstand, der auch zum Absturz von SR111 beitrug.

In einem ersten Kapitel ortet van Beveren immerhin ein Umdenken bei Airbus Industries in den letzten zehn Jahren. Habe man früher berechtigte Kritik am Flugzeug und seinen Systemen vorwiegend als unerwünscht verunglimpft, sei man heute geneigt, den Anregungen und Erfahrungen der Anwender eine grössere Bedeutung beizumessen (sic!). Andererseits zeigt er anhand des Absturzes von AA587 nach dem Start in Kennedy deutlich, wie die Industrie auf den Gesetzgeber Druck ausübt und nur allzu schnell bereit ist, dem Piloten fehlerhaftes Verhalten anzulasten, als Schwächen eigenen Designs zuzugeben, und dabei von der sowieso überforderten Amtsstelle bereitwilligst unterstützt wird.

Mit der Beschreibung weiterer Flugunfälle zeigt er in der Folge eine Vielzahl von Schwachstellen in der Fliegerei, dabei erläutert er Fachspezifisches für Laien verständlich und für Fachleute stichhaltig.

Für uns von grossem Interesse ist der zweite Teil des Buches: von sinkenden Standards und mangelnder staatlicher Kontrolle. Genau, es ist die Rede von der Schweiz! Die Zustände in der ehe-

maligen Crossair, im BAZL und bei skyguide vorab, aber auch die Gründe für das Versagen der Swissair werden mit viel Hintergrundkenntnis dokumentiert und analysiert.

Er erwähnt dabei auch, dass der Verfasser eines Untersuchungsberichts über das Verlassen der Piste einer Saab 340 in Bern in Teilzeit bei der Crossair flog. Das bringt ihn auf das weite Feld der Verwicklungen im BAZL.

Anhand des Zusammenstosses bei Überlingen zeigt van Beveren die katastrophale Kette der Gründe, die zum Versagen der Systeme ATC und TCAS führten, in hervorragender Weise auf – exemplarisch für viele Fälle von Incidents oder Accidents, wie wir sie alljährlich anlässlich unserer CRM-Stunden analysieren.

Der folgende Teil über «Bogus Parts» allein ist eine wohl dokumentierte Schauergeschichte ohne Aussicht auf echte Verbesserung!

Tim van Beveren ist ein sehr guter Recherche-Journalist – sein Buch ist in der Darstellung der Risiken der Luftfahrt wohl formuliert und stichhaltig, er nennt Sachverhalte und Verantwortliche beim Namen. Auch wenn er sein Buch eher für Flugreisende



schreibt, ist es für Fachleute und direkt Betroffene eine zwingende Lektüre. Leider habe ich nicht das Gefühl, dass ihm damit ein vergleichbarer Erfolg beschieden sein wird wie vor 100 Jahren Upton

Sinclair mit seinem Buch «The Jungle», das mit seiner schonungslosen Darstellung der Zustände in den Chicagoer Schlachthäusern den damaligen amerikanischen Präsidenten Theodore Roosevelt dazu veranlasste, neue, verschärfte Gesetze über die Reinheit von Lebensmitteln und die Behandlung von Fleisch im Besonderen zu erlassen. Bücher werden wohl nicht mehr so gelesen. Leider.

**Tim van Beveren: Das Risiko fliegt mit – Die versteckten Gefahren im Luftverkehr.**  
Eichborn Verlag, Frankfurt a.M. 2005, ISBN 3-8218-3977-5

Folgende Passivmitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

## Heiner Geering

5.5.1925 – 1.3.2006

## Joseph Würsch

21.12.1915 – 10.3.2006  
Pensioniert am 31. Dezember 1972

## Jacques Darbre

22.4.1930 – 10.3.2006  
Pensioniert am 30. April 1985

## Fries Schreiber

Ehrenmitglied

12.11.1929 – 11.4.2006

## Jacques Fabesch

1.8.1929 – 11.4.2006

## Josef Himmelsbach

9.9.1927 – 27.4.2006

## Werner Peter

30.1.1934 – 7.5.2006  
Pensioniert am 31. Januar 1992

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

## TERMINE & MITTEILUNGEN

### Pensionierten-Stamm 2006

30. Mai	jeweils ab 14.00 Uhr im
27. Juni	Restaurant Kanzlei/Amtsstube, Hotel Welcome-Inn, Kloten
25. Juli	
29. August	

### Vorstandswochen Amtsjahr 2006

25.–30. Juni  
17.–21. Juli  
28. August–1. September

### Öffnungszeiten airjob.ch

12./13. Juni  
3./4. Juli  
7./8. August  
4./5. September  
  
jeweils 9.00–13.00 Uhr

### Fussball-WM – unsere Nati auf Grossleinwand im Saal des Zentrums Schluefweg

Es stehen folgende Spiele zur Auswahl:

Spiel 1:	Dienstag	13.6.06	18.00	Schweiz - Frankreich
Spiel 2:	Montag	19.6.06	15.00	Schweiz - Togo
Spiel 3:	Freitag	23.6.06	21.00	Schweiz - Südkorea

Türöffnung jeweils eineinhalb Stunden vor Spielbeginn.



# Insertionstarife AEROPERS-«Rundschau»

## Herausgeber

AEROPERS, Vereinigung Cockpitpersonal  
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten, Telefon 044 816 90 70, Fax 044 816 90 75  
E-Mail aeropers@aeropers.ch

## Druck

Akeret Druck AG, Wallisellenstrasse 2, 8600 Dübendorf,  
Telefon 044 801 80 10, Fax 044 801 80 11, E-Mail akeret.ag@bluewin.ch

## Format

A4 (210 x 297mm); Satzspiegel: 184 x 268 mm

## Drucktechnisches

Daten ab CD oder per E-Mail-Übermittlung (.pdf, .eps vektorisiert, .tiff)

## Programme

Photoshop, Illustrator, QuarkXPress, Word  
(Bitte nehmen Sie für Details Kontakt mit der Druckerei auf!)

## Druckverfahren

Offset

## Redaktion

Ein Team von Pilotinnen und Piloten und der Geschäftsführer des Verbands

## Auflage

3000 Exemplare  
(Leserschaft: 750 aktive Pilotinnen und Piloten, 1000 Pensionäre, Luftfahrtunternehmen, Behörden, Medien usw.)

## Erscheinungsweise

Viermal im Jahr (Februar, Mai, September, November)

Tarif in CHF	1-mal	2-mal	4-mal
<b>Umschlag</b> Ganze Seite (4-farbig)	1500.-	2700.-	4800.-
<b>Ganze Seite</b> 184 x 268 mm (einfarbig)	850.-	1700.-	2700.-
<b>Format A (½ Seite)</b> 184 x 134 mm (einfarbig)	500.-	900.-	1600.-
<b>Format B</b> 121 x 89 mm (einfarbig)	425.-	765.-	1360.-
<b>Format C</b> 58 x 89 mm (einfarbig)	350.-	630.-	1120.-
<b>Format D</b> 121 x 51 mm (einfarbig)	350.-	630.-	1120.-
<b>Format E</b> 58 x 51 mm (einfarbig)	200.-	360.-	640.-

Gültig ab 1. Januar 2006, Preise exkl. MwSt.

P.P. **A**

8600 Dübendorf

## privaLex<sup>®</sup> – Global-Rechtsschutz für jedermann.



### Exklusiv-Angebot für Mitglieder der Aeropers.

Sie erhalten 50% Rabatt auf Rechtsschutz-Versicherungsprämien

Als Mitglied der Aeropers haben Sie die Möglichkeit, als Privatperson den Global-Rechtsschutz für Mieter oder Eigentümer zu Vorzugskonditionen abzuschliessen!

Mit dem Global-Rechtsschutz sind Sie für den Privat- und den Verkehrsbereich versichert!

#### Global-Rechtsschutz für Eigentümer:

##### Vertragliche Streitigkeiten:

- mit Versicherungen
- mit Medizinalpersonen und -institutionen
- mit Reiseveranstaltern
- mit Lieferanten und Verkäufern
- mit Anbietern von Dienstleistungen
- mit Handwerkern

##### Nicht-vertragliche Streitigkeiten:

- mit Versicherungen
- Privatrechtliche Streitigkeiten mit dem Nachbarn
- mit Stockwerkeigentümern betreffend die gemeinschaftlichen Kosten und Lasten aus dem Stockwerkeigentum
- bei Enteignungen von Grundstücken und Eigentumsbeschränkungen durch den Staat, die Enteignungen gleichkommen
- wenn zur Wahrung der Interessen eine Einsprache gegen ein Baugesuch des Nachbarn erhoben werden muss
- Geltendmachung von ausservertraglichen Haftpflichtansprüchen für Sach- und Körperschäden
- Verteidigung im Straf- und Administrativverfahren
- Rechtsberatung im Familien- und Erbrecht

#### Global-Rechtsschutz für Mieter:

##### Vertragliche Streitigkeiten:

- mit Versicherungen
- mit Medizinalpersonen und -institutionen
- mit Reiseveranstaltern
- mit Lieferanten, Verkäufern und Handwerkern
- mit Anbietern von Dienstleistungen
- mit Vermietern von Wohnungen inklusive Garagen

##### Nicht-vertragliche Streitigkeiten:

- mit Versicherungen
- Geltendmachung von ausservertraglichen Haftpflichtansprüchen für Sach- und Körperschäden
- Verteidigung im Straf- und Administrativverfahren
- Rechtsberatung im Familien- und Erbrecht



A company of the Allianz Group



Es gelten die Allgemeinen Versicherungsbedingungen, z.Zt. AB 2006 (Der Rechtsschutz im Zusammenhang mit der Ausübung der Tätigkeit als Berufs- oder Privatpiloten wird ausschliesslich über die Grunddeckung der Aeropers gewährt).

**Anmeldung:** Ich bin Mitglied der Aeropers und schliesse den Global-Rechtsschutz ab, für:

Mieter	Familie <input type="checkbox"/>	Fr. 191.65 statt Fr. 383.30	Eigentümer	Familie <input type="checkbox"/>	Fr. 252.00 statt Fr. 504.00
Mieter	Einzel <input type="checkbox"/>	Fr. 160.15 statt Fr. 320.30	Eigentümer	Einzel <input type="checkbox"/>	Fr. 220.50 statt Fr. 441.00

Vertragsdauer: 1 Jahr, mit jährlicher stillschweigender Erneuerung, wenn nicht 3 Monate vor Verfall gekündigt wird.  
Zahlbar: Jährlich im Voraus

Gültig ab: \_\_\_\_\_ (frühestens 1 Tag nach Posteingang bei der CAP Rechtsschutz)

Name/Vorname: \_\_\_\_\_ Geb.-Datum: \_\_\_\_\_

Strasse: \_\_\_\_\_ PLZ./Ort: \_\_\_\_\_

Telefon: \_\_\_\_\_ Mobil Tel.: \_\_\_\_\_

Kataster-Nr. (Eigentümer): \_\_\_\_\_ Beitrittsdatum: \_\_\_\_\_

Mitglieder Nummer: \_\_\_\_\_ Unterschrift: \_\_\_\_\_

Ort, Datum: \_\_\_\_\_

Einsenden an: CAP Rechtsschutz, Spezialgeschäft, Poststrasse 30, Pf. 1248, 6301 Zug, Tel. 058 358 09 09

