



RUNDSCHAU

1 | 2010

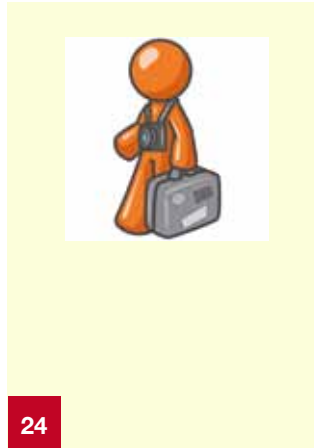
SWISS  ALPA
Airline Pilots Association

Publikation des Pilotenverbands AEROPERS
SwissALPA – Swiss Airline Pilots Association



Arbeitsbedingungen bei der SWISS und der Lufthansa • Pilotenstreik: Heisser Herbst • Just Airborne – neu im SWISS-Cockpit • Was macht eigentlich ... Peter Hunziker? • Freiwilliges Meldewesen des BAZL • Bombardier C Series für die SWISS

Inhalt



- 3 The President's Voice**
Die Insolvenz der JAL löst bei unserem Präsidenten Rolf Odermatt ein Déjà-vu-Erlebnis aus. Er macht sich Gedanken zur Qualität in der Dienstleistung und zum Preis, der für kompetente und flexible Arbeit gerechtfertigt ist.
- 4 Editorial/Impressum**
- 5 AEROPERS-Rückschau**
- 5 Nachgefragt**
- 6 Heisser Herbst**
Im Herbst 2009 brach eine Streikwelle über europäische Airlines hinweg. Flugzeuge der Air Berlin, der Finnair und der TAP blieben am Boden. Weitere Pilotenverbände sind kurz davor, Arbeitskampfmassnahmen auszurufen.
- 9 Just Airborne**
Ist Pilot immer noch mehr Berufung als Beruf, oder hat sich der Traum vom Fliegen bald ausgeträumt? Diesen Fragen geht Tobias Mattle nach.
- 11 Steter Tropfen höhlt den Stein**
Knapp 60 Airbus-Piloten haben an der Forschungsarbeit «Stress, Angst und Burnout» teilgenommen. Ein Grossteil leidet unter ständigem, hohem Stress am Arbeitsplatz. Das führt zu hochgradigen Burnout-Symptomen.
- 14 Lösungsansätze made by Lufthansa**
Beim Vergleich der Arbeitsbedingungen von SWISS- und Lufthansa-Piloten fallen Unterschiede auf. Die Monatsplanung und die Vergabe der fixen Freitage werden unterschiedlich vollzogen, Kurzstreckenpiloten entlastet.
- 16 Freiwilliges Meldewesen SWANS**
Neben dem obligatorischen Meldewesen bietet das BAZL seit zwei Jahren ein System für freiwillige, sicherheitsrelevante Meldungen an. Basierend auf einer Just Culture, möchte das BAZL eine angstfreie Sicherheits- und Reporting-Kultur schaffen.
- 21 Unsere Pensionskasse im Sog der Finanzkrise**
Die Finanzkrise hat bei den Vorsorgeeinrichtungen im ganzen Land Spuren hinterlassen. Auch die Piloten fragen sich, wie sich ihre Kasse im grössten Sturm an den Finanzmärkten seit 1930 behauptet und was das für die einzelnen Destinataire bedeutet.
- 24 Shooter's Corner**
Unser Kollege Dominique Wirz (F/O A330/340) lässt uns im neuen Shooter's Corner an seinem Erfahrungsschatz aus über 20 Jahren professioneller Reisefotografie teilhaben.
- 25 Civilized Thinking**
Biberli, Kugelschreiber und andere Phänomene ...
- 26 Was macht eigentlich ... Peter Hunziker?**
Ein Motorradunfall veränderte Peter Hunzikers Leben dramatisch. Seine Gesundheit hing am seidenen Faden, seine Fluglizenz war für immer weg. Die «Rundschau» traf den lebensfrohen Privatier in seinem Heim in Wallisellen.
- 28 Verkannte Gefahr – Bleed Air Oil Contamination**
Aussenluft wird auf ihrem Weg in die Flugzeugkabine an Dichtungen vorbeigepresst, aus denen Öl entweichen kann. Die Verunreinigung der Luft kann mit der Nase wahrgenommen werden, wird aber nur in seltenen Fällen gemeldet.
- 30 Von A bis C: Bombardier C Series**
An der Ablösung des Avro RJ100 wird mit Hochdruck konstruiert und getestet. Der CS100 soll im Jahr 2012 zum Erstflug starten und ab 2013 bei der SWISS eingeführt werden. Ein Besuch in Montreal lieferte interessante Informationen.
- 32 Gelesen**
Viktor Sturzenegger stellt zwei Bücher vor, die sich mit dem Flugvorfall auf dem Hudson-River vom letzten Jahr befassen.
- 34 Seitenblicke**
Kurzberichte von anderen Pilotenverbänden.
- 34 International Youth Exchange**
- 35 Steuertipps**
Wie immer im Januar flattert die Steuererklärung ins Haus, und für die meisten beginnt das mühsame Zusammensuchen der verschiedenen Unterlagen ...
- 36 Eintritte, Austritt und Pensionierungen**
- 39 On The Air ...**
Aktuelles aus der Fliegerei.
- 42 Zeitreise**
Ein Rückblick über 100 Jahre Luftfahrtgeschichte.
- 44 Insertionstarife der AEROPERS-«Rundschau»**
- 45 Wir trauern/Termine und Mitteilungen**
- 46 Gedanken eines Fliegenden**
Ein Copilot spürt den Frühling ...
- 47 Merci, Lukas Viglietti**
Nach vielen Jahren der Mitarbeit in unserem Redaktionsteam tritt Lukas leider aus Zeitgründen zurück. Seine gelungenen Zeichnungen haben zum Schmunzeln und Nachdenken angeregt.

The President's Voice



Das richtige Produkt

Die grösste Fluggesellschaft Asiens hat Konkurs angemeldet. Die Gesellschaft beantragt Gläubigerschutz und versucht über eine Insolvenz einen Neustart. Die Firma soll Schulden von 25 Milliarden Dollar angehäuft haben. Der Staat will das Unternehmen mit Hilfe einer Sanierungsgesellschaft namens «Enterprise Turn-

around Initiative Corp.» (Etic) mit fast elf Milliarden Dollar unterstützen. Eine Restrukturierung mit neuem Management, deutlich weniger Flugrouten und einem Drittel weniger Angestellten soll es richten. Ab dem Geschäftsjahr 2012 müsse JAL wieder profitabel werden ...

Diese Meldungen lösten bei mir – und, dessen bin ich mir sicher, auch bei vielen anderen, die mit der Luftfahrt verbunden sind – ein «Déjà-vu» aus: So etwas haben wir doch bei uns auch schon erlebt, wenn auch nicht absolut identisch und in einem etwas kleineren Ausmass. Aber beide Fluggesellschaften galten früher als nationaler Carrier, und beide waren berühmt für ihre Pünktlichkeit und ihren Komfort. Man weiss, dass in Japan die Identifikation der Mitarbeiter mit dem Unternehmen generell sehr gross ist. Und für diese Identifikation waren speziell auch die Mitarbeiter der Swissair bekannt. In der Schweiz war der Konkurs der SR Group für das Land bisher die grösste Insolvenz, in Japan handelt es sich bei der JAL-Pleite um die viertgrösste. Auch die Lösungen für die beiden Probleme sind sich sehr ähnlich: Der Staat soll für die Rettung noch einmal Geld einschiessen. Mittels einer Auffanggesellschaft muss sich dann das Unternehmen selbständig am Markt behaupten. Am eigentlichen Produkt ist in beiden Fällen offensichtlich nicht gezweifelt worden.

Peter Voser war massgebend an der Sanierung der ABB beteiligt. Er ist heute CEO bei Shell. Im Rahmen des diesjährigen WEF in Davos wurde er zu seinen Lehren aus dem Fall ABB befragt: «Wenn eine Firma die richtigen Produkte und einen guten Namen hat, dann kann man sie auch in der grössten Not retten.» Die Swissair hatte zweifellos beides: den guten Namen und auch das richtige Produkt.

Die SWISS ist inzwischen gut im Markt positioniert. Auch im schwierigen vergangenen Jahr konnte sie im Gegensatz zu den meisten Mitbewerbern einen Gewinn erwirtschaften. Die Kosten sind optimiert. Das Management pflegt in diesem Zusammenhang gerne den Begriff «lean» zu gebrauchen.

Und wie präsentiert sich das Produkt dem Kunden heute? Ich wage die Behauptung, dass sich für den Passagier gegenüber früher unter dem Strich nicht

allzu viel verändert hat. Natürlich gab es auch einige Sparübungen. Auf Europastrecken wurde das Essen abgeschafft, Zeitungen wurden gestrichen, um nur ein paar Beispiele zu nennen. Das meiste wurde wieder rückgängig gemacht. Die SWISS investiert weiterhin in neuestes Flugmaterial mit komfortabelsten Passagiersitzen. Einzig die Abstriche beim Personal sind geblieben: Es gibt deutlich weniger Flugbegleiter pro Flug, und die Piloten arbeiten massiv mehr und flexibler als früher.

Der richtige Preis

Der Kunde entscheidet sich aus den verschiedensten Gründen für den Flug mit einer bestimmten Fluggesellschaft. Optimale Abflugzeiten, bequeme Sitze und gutes Essen erhöhen seine Bereitschaft, mehr für das Produkt zu bezahlen. Bei den günstigen Tickets muss sich der Kunde an feste Reisedaten halten. Will er sich terminlich nicht festlegen, wird es ebenfalls teurer: Flexibilität kostet. Beim Preis spielt auch der Vergleich mit den Produkten der Mitbewerber am Markt eine grosse Rolle.

Fliegerei ist vor allem ein People's Business. So wird ein wesentlicher Teil der Qualität des Produkts Flug durch das Personal geprägt. Das gilt vom Verkaufsbüro bis ins Cockpit. Kompetenz, Zuverlässigkeit und Freundlichkeit steigern die Attraktivität. Es wird eine Dienstleistung erbracht. Eine Dienstleistung ist Arbeit, und Arbeit hat ebenfalls einen Preis. Mit Maschinen kann zwar ein Teil der Arbeit und somit des Personals wegrationalisiert werden. Erst vor Kurzem wurden bei der SWISS Check-in-Automaten bereitgestellt. In wieweit

«Es ist nur legitim und konsequent, wenn die Arbeitsbedingungen im Cockpit mit jenen von Kollegen im Konzern, in der Allianz oder vergleichbaren Fluggesellschaften gemessen werden.»

dies die Attraktivität für den Kauf eines SWISS-Tickets beeinflusst, wird sich zeigen.

Im Cockpit eines Linienflugzeugs braucht es Piloten. Dies wird in absehbarer Zeit so bleiben. Es entspricht der Logik in unserem Wirtschaftssystem, dass höher qualifizierte Arbeit, Zuverlässigkeit und Kompetenz auch einen höheren Preis verlangen. Ist der Einsatz dann noch instabil, wird es noch teurer: Flexibilität kostet. Doch was ist der richtige oder eben gerechte Preis für die Arbeit im Cockpit?

In anderem Zusammenhang werden die Exponenten der schweizerischen Wirtschaft nicht müde, gleich lange Spiesse im internationalen Wettbewerb zu verlangen. Da setzen auch wir an: Es ist nur legitim und konsequent, wenn die Arbeitsbedingungen im Cockpit mit jenen von Kollegen im Konzern, in der Allianz oder vergleichbaren Fluggesellschaften gemessen werden.

Rolf Odermatt, Präsident

Editorial



Wenn ich mit Kollegen fliegen gehe, die erst seit Kurzem bei uns in der Firma sind, dann fühle ich deren Enthusiasmus und erinnere mich gerne an die Zeit, als ich mich vor 19 Jahren als junger F/O mit viel Elan an die Arbeit gemacht habe. Einer, der seine Brötchen erst seit Kurzem in der Fliegerei ver-

dient, ist Tobias Mattle. Er beschreibt seine Träume bei der Berufswahl und wie es ihm ergeht, seit er bei der SWISS fliegt. Tobias Mattle verstärkt das Team der «Rundschau»-Redaktoren. Er gibt mit seinem Text «Just Airborne» den Einstand. Herzlich willkommen im Team!

Seit ich im Frühjahr 1991 zur Swissair stiess, ist bekanntlich vieles geschehen. Die Kollegen, die nach dem Grounding entlassen wurden und nun den Weg zur SWISS fanden, haben ebenfalls viel zu erzählen. Die einen orientierten sich mit einer anderen Ausbildung neu oder kehrten in ihren ehemaligen Beruf zurück. Andere suchten ihr Glück bei anderen Fluggesellschaften und hatten die Chance, in andere Betriebe zu blicken und unterschiedliche Firmenkulturen kennenzulernen. Als Heimkehrer sind sie von den Arbeitsbedingungen bei der SWISS ernüchert: einerseits durch die Intensität der Belastung, andererseits durch die Auswirkungen der instabilen Einsätze. Die «Rundschau» sprach mit Piloten, die unter den SWISS- und Lufthansa-Verträgen arbeiteten, und beschreibt im Bericht «Lösungsansätze made by Lufthansa», was das Leben bei der Lufthansa lebenswerter macht – getreu der Aussage: «Als Pilotin oder Pilot bei der Lufthansa können Sie die Vereinbarkeit von Beruf und Familie leben.»

Wenn auf viel Begeisterung grosser Frust folgt, ist schnell von Burnout in die Rede. Der Pschyrembel, das klinische Wörterbuch, erklärt Burnout wie folgt: «Ein Burnout-Syndrom (von engl.: ausbrennen) ist ein Zustand ausgesprochen emotionaler Erschöpfung mit redu-

zierter Leistungsfähigkeit, der als Endzustand einer Entwicklungslinie bezeichnet werden kann, die mit idealistischer Begeisterung beginnt und über frustrierende Erlebnisse zu Desillusionierung und Apathie, psychosomatischen Erkrankungen und Depression ... führt.» Dr. Cornelia Nussle, promovierte Psychologin, forscht seit Längerem an der Früherkennung von Burnout und rief SWISS-Piloten dazu auf, sich an ihrer Studie zu beteiligen. Sie beschreibt ihre Erkenntnisse in dem Bericht «Steter Tropfen höhlt den Stein».

Wenn es die Arbeitgeber zu bunt treiben und unrealistische Forderungen an die Angestellten stellen, beginnen diese zu rebellieren. Im Sog der Wirtschaftskrise standen einige Fluggesellschaften mit dem Rücken zur Wand und versuchten, sich mit radikalen Einschnitten beim Personal aus der Not zu befreien. Peter Tilly hat sich angesehen, was vor sich ging. Nicht zu Unrecht trägt sein Beitrag den Titel «Heisser Herbst». Dabei fällt auf, dass die kurzfristigen Ziele des Managements nicht mit den langfristigen Interessen des Personals übereinstimmen.

Dass sich die Piloten mit der Lebensplanung auseinandersetzen, zeigt sich nicht nur daran, dass sie sich für Arbeitsbedingungen einsetzen, die ein 100-Prozent-Pensum ohne gesundheitliche Schäden erlauben. Auch die Bewirtschaftung des Pensionskassenvermögens beschäftigt sie stark. Peter Tilly hat sich mit Roland Wyss, Stiftungsrat der SWISS-Vorsorgestiftung für die Airbus-Piloten, zusammengesetzt. Der Artikel «Unsere Pensionskasse im Sog der Finanzkrise» beschreibt den Werdegang unserer Kasse. Er erklärt die Anlagestrategie und zeigt auf, was die Zukunft bringen kann, in der jeder Einzelne die Optimierung seiner Rente im Auge behalten muss.

Mit dem Blick auf den vielfältigen Inhalt dieser «Rundschau»-Ausgabe wünsche ich eine abwechslungsreiche Lesezeit.

Jürg Ledermann

Impressum

Herausgeber

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

Redaktion

rundschau@aeropers.ch
André Ruth, Redaktionsleiter, Captain A320
Jürg Ledermann, Redaktor, Captain A320
Peter Tilly, Redaktor, F/O A330/340
Tobias Mattle, Redaktor, F/O A320
Henning M. Hoffmann, Geschäftsführer AEROPERS

Ständige Mitarbeiter

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

Layout

Kathrin Kreutzer, Akeret Druck AG

Druck

Akeret Druck AG, 8600 Dübendorf

Auflage

2600 Exemplare

Erscheinungsweise

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

Inseratenannahme

AEROPERS-«Rundschau»
Ewiges Wegli 10 | 8302 Kloten
Telefon +41 44 816 90 70 | Mobile 079 261 31 64
rundschau@aeropers.ch | www.aeropers.ch

Copyright

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

Foto Frontseite: © Markus A. Jegerlehner

Redaktionsschluss «Rundschau» 2/2010: 7. Mai 2010

Die Arbeit des Vorstands Dezember 2009 bis Februar 2010



Zusammenstellung: Henning M. Hoffmann, Geschäftsführer

Dezember 2009

- 14. Gewerkschaftstreffen AEROPERS, IPG, kapers
- 15. Meeting mit Netzwerk SWISS
- 16. Meeting mit UBS
- 16. Meeting mit Frau Dr. Nussle zum Thema Burnout
- 16. Arbeitsgruppe Medical
- 16. Arbeitsgruppe Ferien
- 16. Meeting Koordinationsgruppe Konzernpilotenmodell

Januar 2010

- 12. Meeting mit Vertretern der Nationale Suisse
- 18. Meeting mit Stiftungsrat PK II
- 19. Pressefrühstück
- 20. SwissALPA Network Meeting
- 20. Meeting SwissALPA mit Dr. Peter Müller (Direktor BAZL)
- 20. Arbeitsgruppe Entlohnung
- 20. Arbeitsgruppe Ferien
- 20. Arbeitsgruppe Karrieremodell
- 26. ECA FTL Meeting in Brüssel
- 27. Meeting mit Vorstand VC: ECA-LTRG-Report
- 28. Meeting mit Vertretern der Nationale Suisse

Februar 2010

- 01.-07. IFALPA Aircraft Accident Investigator Course, Mexico City
- 02. ECA Industrial Meeting in Brüssel
- 03. Meeting Ressort Mitgliederbetreuung
- 10. Meeting mit Netzwerk SWISS
- 10.-11. Meeting mit VC und ACA in Wien
- 12. Arbeitsgruppe Ferien
- 23.-25. ECA-Konferenz in Brüssel
- 24. Arbeitsgruppe Scope Clause
- 24. Arbeitsgruppe Karrieremodell
- 24. Arbeitsgruppe Lohnsysteme
- 24. Steuergremium BKK WTT09/10
- 24. Steuergremium BKK STT10
- 24. Steuergremium Wetlease bmi

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

Nachgefragt

In dieser Rubrik werden Fragen aus dem Piloten-Korps von Experten beantwortet. Wer Unklarheiten aus der Welt schaffen möchte, schicke die Frage an andre.ruth@aeropers.ch.



«Deicing in Zürich»

Der Winter neigt sich bald dem Ende zu. Wir haben uns bei Unique erkundigt, welche Mengen Deicing-Flüssigkeit pro Flugzeug verteilt wurden. Urs Haldimann, Deputy Head Airport Operation & Head Deicing Coordination, gab uns kompetent Auskunft:

«Wir unterscheiden am Flughafen Zürich zwischen zwei Typen Deicing: Das One-Step-Verfahren kommt zur Anwendung, wenn weder gefrierender Nebel (freezing fog) über dem Flughafen liegt noch Niederschlag fällt. Dieses Verfahren hat zum Ziel, das Flugzeug von Frost, Eis und/oder Schnee zu befreien.

Meldet der Meteorologe Niederschlag oder gefrierenden Nebel, kommt das Two-Step-Verfahren zur Anwendung. Unmittelbar nach dem One-Step-Verfahren wird eine Schicht Anti-Ice-Flüssigkeit aufgetragen (Type IV), die verhindern soll, dass sich ein neues Deposit bilden kann.»

Ungefäher Fluidverbrauch pro Flugzeug:

A320 - One-Step 40/60
250 Liter «Type I» - 375 Liter «Hot Water»

A320 - Two-Step
100 Liter «Type I» - 500 Liter «Hot Water» - 230 Liter «Type IV»

A340 - One-Step 40/60
400 Liter «Type I» - 600 Liter «Hot Water»

A340 - Two-Step
200 Liter «Type I» - 800 Liter «Hot Water» - 600 Liter «Type IV»

Heisser Herbst

Im zweiten Halbjahr 2009 brach eine Streikwelle über europäische Airlines hinweg. Flugzeuge der Air Berlin standen genauso am Boden wie die Flotte der Finnair und der TAP. Das Management und der Pilotenverband der Aer Lingus liegen sich in den Haaren, und ein Arbeitskampf stand Ende Dezember 2009 bevor. Ein Streik ist das ultimative Mittel, sich gegen systematische Unterwanderung, unannehmbare Arbeitsbedingungen und willkürliche Lohneinschnitte zu wehren. Dennoch wird dieser nie leichtfertig ausgerufen. Wie es in den verschiedenen Firmen dazu gekommen ist und was die Folgen waren, soll dieser Artikel beleuchten.

Text: Peter Tilly

«We want management to stop fighting us and to start fighting the competition.» Das hat Captain Evan Cullen, Präsident der irischen Pilotengewerkschaft IALPA, im November 2009 in einer Mitteilung an die Presse geschrieben. Was war geschehen? Der irische Flagcarrier rutschte 2008 in die roten Zahlen (2008: minus 109 Millionen Euro; erstes Halbjahr 2009: minus 93 Millionen Euro) und auferlegte sich ein rigoroses Sparprogramm. Die Pilotenvereinigung offerierte ein Sparpaket von 35 Millionen Euro. Darin enthalten waren zehn Prozent Lohneinbusse, eine Erhöhung der Produktivität, 12 bis 15 Prozent weniger Pilotenstellen und ein späteres Pensionierungsalter.

Das Management schmeterte die Offerte als ungenügend ab. Die Pilotenvereinigung IALPA wollte bei der Lohnreduktion die gleichen Bedingungen wie die Führungsetage. Diese nahm sich das Recht heraus, ihre ebenfalls zehnpromtente Einbusse bei besserer Wirtschaftslage wieder rückgängig zu machen. Den Arbeitnehmern im Cockpit stand sie dieses Recht nicht zu. Eine Lösung des Konflikts war Ende 2009 nicht in Sicht.

Im Dezember 2009 informierte Aer Lingus die IALPA, dass ein Abbau von weiteren 100 Pilotenstellen geplant sei. Gleichzeitig hat das Management mit der in England stationierten Astraerus einen Leasingvertrag abgeschlossen. Astraerus startete Anfang November mit Flügen im Auftrag der Aer Lingus. Gemäss einer Mitteilung des internationalen Pilotenverbands IFALPA verlangte die Aer Lingus von den Piloten Lohnreduktionen von 30 bis 50 Prozent und eine massiv tiefere Lohnskala für neu eintretende Piloten. Das Management drohte weiter, bei nicht akzeptieren der Bedingungen den ganzen Flugbetrieb mit einer neuen Airline unter UK AOC zu betreiben.

Am 15. Januar 2010 dann die Kehrtwende. Aer Lingus informierte, dass sich die Pilotengewerkschaft und das Management der Airline geeinigt hätten. Es sollen 76 Pilotenstellen abgebaut und die Saläre um zehn Prozent gesenkt werden. Die Einsparungen sollen sich im Bereich von 30 Millionen Euro bewegen. Noch ein paar Monate zuvor hatte der CEO Christoph Müller die von der Pilotengewerkschaft IALPA angebotenen Einsparungen von 35 Millionen Euro pro Jahr als ungenügend zurückgewiesen.

«We want the management to stop fighting us and to start fighting the competition.»

Im kalten Norden

Bereits im Frühjahr 2008 begannen in Finnland die Verhandlungen zwischen den Sozialpartnern mit dem Ziel, den ablaufenden Gesamtarbeitsvertrag zu ersetzen. Die Wirtschaftskrise hinterliess auch im hohen Norden tiefe Spuren. Das Management der Finnair verlangte von allen Angestellten einen spürbaren Beitrag an die Senkung der Kosten.

Während der Verhandlungen zeigte sich die Pilotengewerkschaft SLL bereit, substanzielle Einbusen ihres Salärs in Kauf zu nehmen und das Pensionierungsalter zu erhöhen. Dem Management genügte diese Offerte nicht. Es wollte die Embraer-Flotte zur privaten Flugesellschaft FinnComm auslagern und so die Kosten senken. Die Flugzeuge sollten durch externe Piloten betrieben werden, die weder in einer Finnair-Senioritätsliste auftauchten noch nach Finnair-FDRs operierten.

Finnair kündigte über die Medien an, ab dem 16. November 2009 auf gewissen Strecken FinnComm-Flugzeuge einsetzen zu wollen.

Die SLL reagierte und rief für den selben Tag einen Streik aus.

Der Streik und die Folgen

Am 16. und 17. November 2009 blieb die Finnair-Flotte am Boden. Pro Tag waren 200 Flüge betroffen, und insgesamt 32 000 Passagiere strandeten an Flughäfen auf der ganzen Welt. Finnair sprach von bis zu fünf Millionen Euro Schaden pro Tag, was etwa 320 Euro pro Passagier entspricht. Nach dem Streikende dauerte es drei Tage, bis der Flugbetrieb wieder vollständig funktionierte. So konnten am ersten Tag nach dem Streik nur 70 der 200 Flüge abheben. Am zweiten Tag waren es dann bereits 150. Erst am dritten flog die Finnair wieder wie im Flugplan publiziert.

Die Einigung bei Finnair

Unter Einbezug eines Mediators kam es nach zwei Tagen zu einer Einigung. Finnair und SLL präsentierten am nächsten Tag den Inhalt des neuen Vertrags, der am 31. Oktober 2011 auslaufen wird. Die Pilotensaläre wurden um fünf Prozent gekürzt, und das Pensionierungsalter wurde erhöht. Beim Streitpunkt Unterwanderung einigten sich die Parteien darauf, dass Finnair zwei Maschinen der FinnComm einmietet, diese aber nicht unter Finnair Callsign betreiben dürfe. Die einjährige Arbeitsplatzgarantie und den neuen Vertrag haben



Bei der TAP blieben die Flugzeuge für 48 Stunden am Boden.

sich die SLL gemäss Aussage ihres Präsidenten Kristian Rintala teuer erkaufte. Interessant in diesem Zusammenhang sind die Versprechungen des neuen Finnair-CEO Mika Vehviläinen, der am 1. Februar 2010 seine Stelle antrat. Er hat eine Woche vor dem Streik der Zeitung «Helsingin Sanomat» ein ausführliches Interview gegeben. Es bleibt zu hoffen, dass er seinen letzten Satz in diesem Gespräch nie vergessen wird: «Regardless of whatever kind of costcutting measures are to be introduced, they must not threaten aviation safety, as without safety there is nothing left for an airline.»

Blockade im Südwesten Europas

Die Führungsetage der portugiesischen TAP hat bei den Piloten Produktionssteigerungen durchgesetzt, ohne diese zu entlohnen. Seitens der Cockpit-Belegschaft wurden dafür 9,3 Prozent Lohnerrhöhung eingefordert. Die Verhandlungen verliefen im Sand, und als Folge davon legten die Piloten die Arbeit für 48 Stunden nieder. Am 24. und 25. September blieben die Maschinen der TAP am Gate. Über 40 000 Passagiere waren davon betroffen, 170 Flüge konnten nicht durchgeführt werden. TAP bezifferte den Schaden auf 10 Millionen Euro, rund 250 Euro pro Passagier. Im Oktober 2009 wurden die Verhandlungen wieder aufgenommen, bis heute ohne zählbares Resultat.

Beim nördlichen Nachbarn

Die Vereinigung Cockpit (VC) hat die Piloten der LTU, die zu 100 Prozent der Air Berlin gehört, am 11. August 2009 zu einem zehnstündigen Arbeitskampf aufgerufen. Dem Streik vorangegangen waren lange und harte Verhandlungen, die jedoch im Februar desselben Jahres erfolglos abgebrochen wurden. Im März votierten 98,7 Prozent der organisierten LTU-Piloten für Arbeitskampfmassnahmen. Ende Juli scheiterten Verhandlungen mit dem Ziel, die Sicherung und die Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen aller Piloten in der Air Berlin-Gruppe zu erreichen.

Während der Arbeitsniederlegung der LTU-Piloten, hat das Management die Air-Berlin-Flugzeugführer aufgefordert, Streikbrecherflüge durchzuführen. Auf den Flugzeugen der LTU vom Typ Airbus 320/321 wurden Piloten der Muttergesellschaft Air Berlin eingesetzt. Ein fragwürdiges Unterfangen, da diese Flugzeuge eigent-

lich nur von LTU-Piloten bewegt werden dürften. Aber die Air Berlin hatte sich schon Monate zuvor für diesen Fall beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) eine Ausnahmegenehmigung eingeholt. Dies und die Tatsache, dass die Führung von Air Berlin das Ziel einer Integration jedoch völlig überraschend wieder aufgegeben hat, führte zum zweiten Streik am 31. August. Die Piloten der ehemaligen LTU legten die Arbeit 16 Stunden nieder, diejenigen der Air Berlin für drei.

Die Verhandlungspartner setzten sich nach dem zweiten Streik wieder an einen Tisch. Am 2. Oktober 2009 verkündete der Pressedienst der Air Berlin den erfolgreichen Abschluss der Tarifverhandlungen. Salärssprünge für Copiloten wurden ebenso gemeldet wie die Einführung einer Sektorenzulage, ein Kündigungsschutz bis Ende 2010 und ein höheres Grundeinkommen. Dieser Vertrag, der den Arbeitnehmern ein hohes Mass an Arbeitsplatz- und Einkommenssicherheit bietet, würdigte Christoph Debus, Chief Commercial Officer Air Berlin, in der gleichen Pressemeldung, als ein sehr verantwortungsvolles Ergebnis.

Übereifriger Chefpilot

Im Nachhinein könnte der ganze Arbeitskampf für einen Chefpiloten der LTU/Air-Berlin-Gruppe unangenehm werden. Wie das Wirtschaftsmagazin «markt» des WDR am 30.11.2009 meldete, war der Managementpilot am 11. August ab 10.15 Uhr zum Bürodienst eingeteilt und hat diesen gemäss Zeugen auch angetreten. Von seinem Computer aus wurden an diesem Morgen auch fleissig E-Mails versendet. Damit der Flug um 13.40 Uhr nach Fort Myers auch durchgeführt werden konnte, sollte der besagte Chefpilot seinen Bürodienst abrechnen und als CMD einspringen – was er auch versuchte. Pech nur, dass sich der Copilot weigerte, am Streiktag ein A330-Cockpit zu besteigen. Doch der übereifrige Manager sollte dennoch zu seinem Flug kommen. Am frühen Abend verliess eine A330 Düsseldorf und landete elf Stunden später in der thailändischen Hauptstadt Bangkok. Zuerst auf der Crewliste stand der Name des Chefpiloten, und als Copilot unterstützte ihn ein anderer Management-Pilot, der unter anderem zuständig für Personal- und Rechtsfragen ist und darüber hinaus in der LTU-Geschäftsführung sitzt. Ob der Flug durch einen dritten Piloten «enlarged» wurde, geht aus dem Artikel nicht hervor. Die Redaktion des Fernsehmagazins «markt» hat beim Luftfahrt-Bundesamt nachgefragt, ob der Sachverhalt der Behörde gemeldet und – sollte er illegal gewesen sein – auch sanktioniert wurde. Doch zu dem konkreten Fall wollte sich die Aufsichtsbehörde nicht äussern und verwies auf den Datenschutz.

Dass der Datenschutz dennoch grosszügig ausgelegt wurde, zeigten die Recherchen der vier Journalisten des Westdeutschen Rundfunks (WDR): Noch bevor der Flug nach Bangkok abhob, griff ein aufmerksamer Kapitän zum Telefonhörer und informierte die Aufsichtsbehörde des LBA. Zu seiner Verwunderung weigerte sich der Beamte des Bundesamts, die Anzeige entgegenzunehmen und Massnahmen zu ergreifen, den Flug mit der geplanten Besatzung zu unterbinden. Der LTU-Kapitän, der den seiner Auffassung nach illegalen Flug noch vor dem Antritt bei der LBA anzeigte, ist jetzt von disziplinarischen Massnahmen bedroht, weil das Bundesamt seinen Namen an die LTU weitergab.

Der Staatsanwalt hat sich jetzt eingeschaltet und ermittelt unter anderem wegen des Anfangsverdachts der Transportgefährdung.

Auf der anderen Seite Gibraltars

Afrikanische Unbeschwertheit schützt nicht vor europäischen Management-Ideen. Im Jahre 2004 gründete die Royal Air Maroc (RAM) die Low-Cost-Tochter Atlas Blue. Was mit einer B-737 begann, entwickelte sich dank des Elans des Managements zur veritablen Airline. Schon bald wurden sechs Boeing 737-400 der RAM eingeleast, und im Mai 2009 bestand die Flotte aus elf Flugzeugen. Bis ins Jahr 2013 – so die Pläne des Managements der RAM – sollten 24 Kurzstreckenflugzeuge unter der Flagge der Billigfluglinie operieren. Piloten wurden im Ausland rekrutiert. Dies rief den Pilotenverband AMPL auf den Plan, und die Vertreter der RAM-Piloten suchten den Dialog mit dem Management. Als die Gespräche scheiterten, rief der Pilotenverband zum Arbeitskampf auf. In einem ersten Schritt wurden Einsatzänderungen und Bereitschaftsdienst verweigert und im September 2008 kam es zu ersten Streikdrohungen. Ein weiteres Jahr später blieben die Maschinen der RAM ein erstes Mal am Boden. Insgesamt sechs mehrtägige Streiks brauchte es, bis das Management einlenkte. Die Verhandlungsergebnisse konnten sich sehen lassen. Eingeführt wurden ein Konzernpilotenmodell und eine gemeinsame Senioritätsliste für alle Piloten im RAM-Konzern. Weiter einigte man sich auf ein Salärmodell für alle Stufen und einen Einstellungsstopp für Direct-Entries. Neben der Tatsache, dass dank des neuen Vertrags endlich der STBY-Dienst bezahlt wurde, darf auch erwähnt werden, dass es den Piloten von RAM ab sofort erlaubt war, das ACARS zu benutzen.

Aktuellstes Beispiel aus dem Mutterhaus

Auch beim Lufthansa-Konzern hängt der Haussegen schief. Am 15. Januar 2010 verschickte die Pressestelle von der Vereinigung Cockpit den folgenden Text an die Medien:

«Die Vereinigung Cockpit (VC), der Berufsverband der Verkehrspiloten in Deutschland, leitet heute am 15. Januar die Urabstimmung für den Lufthansa-Konzern ein. Rund 4500 Piloten bei Lufthansa (LH), Lufthansa Cargo (LCAG) und Germanwings (GWI) sind aufgerufen, bis zum 17. Februar ihr Votum für eventuelle Arbeitskampfmaßnahmen abzugeben». «Wir rechnen mit einer breiten Zustimmung zur Verhandlungsposition der Tarifkommission», erklärt die VC. 70 Prozent Zustimmung der VC-Mitglieder sind notwendig, damit es im Anschluss zu unbefristeten Arbeitskampfmaßnahmen kommen kann. Die Verhandlungen waren im Dezember 2009 für gescheitert erklärt worden.

«Die Tarifkommission hat sich lange bemüht, mit Augenmass und konstruktiv mit dem Lufthansa-Management zu vernünftigen Vereinbarungen zu kommen. Die Lufthansa war jedoch nicht bereit, eine Zusai-

cherung zu den deutschen Arbeitsplätzen zu geben. Es darf nicht zu einer Ersetzung der deutschen Arbeitsplätze durch die LH-Auslandstöchter kommen», erläutert die VC. Im Gegenzug wären die Piloten bereit gewesen, so die VC, auch auf Lohnforderungen zu verzichten und Zugeständnisse im Rahmen von «CLIMB 2011» zu machen.

Der Vergütungstarifvertrag (VTV) wurde fristgerecht zum 31.03.2009 von der VC gekündigt. Seit Mitte Mai 2009 hatten immer wieder Verhandlungen stattgefunden, in denen der VC kein Angebot von der Lufthansa-Geschäftsleitung unterbreitet wurde. Bereits im März 2006 war der heute seit sieben Jahren gültige Manteltarifvertrag (MTV), der die Arbeitsbedingungen regelt, gekündigt worden. Hierzu hatte die Lufthansa-Geschäftsleitung laut Pilotenvereinigung bis zum Scheitern der Gespräche im Dezember 2009 jegliche Verhandlungen verweigert. Die VC hatte auch zum MTV die Bereitschaft signalisiert, die Forderungen zu reduzieren.

Lehren für die Zukunft

Befasst man sich intensiver mit den oben beschriebenen Arbeitskämpfen, fallen einige Gemeinsamkeiten auf. Einige der bestreikten Luftfahrtunternehmen standen und stehen finanziell mit dem Rücken zur Wand. Die Wirtschaftskrise hat ihnen hart zugesetzt und bedroht sie noch immer. Was das Management in den fetten Vorjahren versäumte – nämlich die Unternehmen für zukünftige Stürme in Form zu bringen –, wollten sie im Jahr 2009 auf Biegen und Brechen wettmachen. Nicht selten mit haarsträubenden und vertragswidrigen

Mitteln, oft hinter dem Rücken der Sozialpartner. Dass diese intelligent genug waren und von unrealistischen Forderungen absahen, haben sie mit den angebotenen Einsparungen mehr als bewiesen. Wer hätte gedacht, dass die Piloten der Aer Lingus zu 35 Millionen Euro Einsparungen Hand böten? Wer hätte es für möglich gehalten, dass Gewerkschaften einer Erhöhung des Pensionierungsalters zustimmen, obwohl die Arbeitsbedingungen nachweislich immer härter werden? Die Pilotengewerkschaften haben deutlich signalisiert, dass sie sich an der Gesundung ihrer Arbeitgeber beteiligen wollen. Gedankt wurde es ihnen mit der Androhung der Auslagerung ihrer Arbeitsplätze. Wen wundert es, dass unter diesen Vorzeichen die Ellenbogen ausgefahren wurden?

Geschirr wurde im heissen Herbst 2009 viel zerschlagen. Dieses kann wieder ersetzt werden. Damit es nicht zu grösseren Schäden kommt, sollten sich die Airline-Kader auf der ganzen Welt das Zitat des neuen Finnair-CEO Mika Vehviläinen über ihren Schreibtisch hängen: «Regardless of whatever kind of costcutting measures are to be introduced, they must not threaten aviation safety, as without safety there is nothing left for an airline.» •

Just Airborne

Nach Jahren des Aufschwungs hat Ende 2008 die Wirtschaftskrise mit etwas Verspätung auch die Flugindustrie getroffen und für viele Leute den Traum vom Fliegen und den Sprung ins Cockpit unmöglich gemacht. Es gibt erneut viele junge Nachwuchspiloten, die sich auf dem freien Markt bewerben und oftmals nicht einmal eine Antwort auf ihre hoffnungsvolle Anfrage bekommen. Hat sich der Traum vom Fliegen bald ausgeträumt, verliert der Pilotenberuf seine Attraktivität mit jeder Wirtschaftskrise noch etwas mehr oder ist der Ruf nach unbegrenzter Freiheit über den Wolken weiterhin ungebremst? Glaubt man den grossen Airlines, gibt es nach wie vor mehr als genügend Bewerber, und wir Piloten leben den Traum, den viele junge Menschen gerne in die Realität umsetzen würden.

Text: Tobias Mattle

«Pilot ist eine Berufung und nicht ein Beruf». So oder ähnlich bekommt jeder Pilotenanwärter den Satz mehrmals in seinem Leben zu hören und wird ihn mit grosser Wahrscheinlichkeit in seiner Karriere selber an Nachwuchspiloten weitergeben. Nach einem guten halben Jahr Streckenerfahrung möchte ich mich dieser These mit vorsichtigen Schritten nähern. Erstickt die Berufung durch den wirtschaftlichen Druck im Keim, oder erkennt ein noch frisch gebackener First Officer das, was ihm so oft von erfahrenen Piloten mit auf den Weg gegeben wurde?

Wachsendes Interesse

In gut zwei Jahren hat sich die Anzahl Bewerber, die sich zur Selektion für die Pilotenausbildung bei der SWISS entschieden haben, um rund 35 Prozent erhöht. Das schlechte Image, das durch das Grounding im Jahr 2001 ausgelöst wurde, ist heute kein Thema mehr. Die Bewerberzahl liegt wieder auf dem Niveau der Swissair-Zeit. Dies, obwohl die SWISS bei Weitem nicht dieselben Arbeitsbedingungen bieten kann wie die ehemalige Swissair. Sie bietet jedoch in der immer härter werdenden Luftfahrtbranche einen sicheren Hafen, was manchen Konkurrenten, besonders im Ausland, nicht gelingt. So erstaunt es auch nicht, dass im Gegensatz zu 2002, als viele Schweizer Piloten ihr Glück im Ausland suchten, sich heute viele junge Menschen aus unseren Nachbarländern für eine Stelle bei der SWISS bewerben.

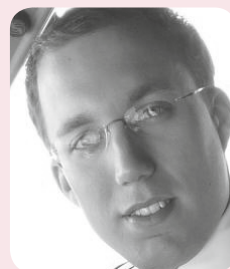
Durch die Ambassador Pilots werden neue Wege der Kommunikation und des Marketings beschritten. In Zusammenarbeit mit Swiss Aviation Training wird versucht, mehr Bewerber für den Pilotenberuf zu gewinnen. Diese Anstrengungen konzentrieren sich auf Gymnasien, Aviatik-Messen und andere Informationsveranstaltungen, an denen der Kontakt zu potenziellen Bewerbern gesucht wird. Der vergleichsweise niedrige Anteil von Bewerbern aus der Schweiz kann ein Indiz dafür sein, dass die von der SWISS offerierten Konditionen den Vergleich mit Karrieremöglichkeiten in anderen Industriezweigen nicht standhalten können. Während es in unseren Nachbarländern weiterhin einen Überfluss an Bewerbern gibt, können wir den Mangel an Schweizer Bewerbern durch die grosse Anzahl ausländischer Interessenten decken. Sobald aber auch im benachbarten Ausland der Bedarf an Piloten wieder steigt, müssen die Arbeitsbedingungen für heimische Pilotenanwärter wieder attraktiv genug sein.

Berufung

Redet man mit Schülern von Swiss Aviation Training, so stellt sich meist schnell heraus, dass das Interesse an der Fliegerei nicht plötzlich kam, sondern bereits in der Kindheit geweckt wurde. Viele haben durch die Familie einen Bezug zur Fliegerei und kamen so früh in Kontakt mit der Welt am Himmel. Auf die Frage, warum man diesen Beruf auch heute trotz ernüchternden Arbeitsbedingungen weiterhin ausüben möchte, bekommt man viele verschiedene Antworten, die alle aber immer eines beinhalten: Faszination. Faszination darüber, wie es technisch möglich ist, sich die Physik zunutze zu machen, um innerhalb weniger Stunden riesige Strecken zurückzulegen. Faszination auch über die unterschiedlichen Destinationen, die man schon immer mal kennenlernen wollte. Und nicht zuletzt auch Faszination darüber, in einem Team zu arbeiten, das sich aus Mitgliedern verschiedenster Kulturen und Altersgruppen zusammensetzt und in einer für Menschen unbehaglichen Umgebung – einer langen Röhre mit Gucklöchern – funktionieren muss.

Wenn frühmorgens das Flugzeug laut röhrend von der Piste abhebt und wenige Augenblicke später scheinbar schwerelos aus dem noch dunklen Nebelmeer in den von den ersten Sonnenstrahlen rötlich gefärbten Himmel entsteigt, wird mir jene Berufung klar, von der mir so oft erzählt wurde. Es ist immer wieder ein unbeschreibliches Gefühl, wie mich dieser Beruf dann begeistert, völlig unabhängig davon, ob dies der erste oder letzte Arbeitstag ist.

Obwohl der Beruf besonders an langen und anstrengenden Tagen an den Kräften zehrt, belohnt er uns



Tobias Mattle arbeitet seit März 2009 für die Swiss International Airlines. Nach der Matura in der Ostschweiz hat er ein Semester Wirtschaft in St. Gallen studiert und anschliessend ein halbes Jahr für Zeitungen in der Schweiz und in Deutschland geschrieben. Nach einem Sprachaufenthalt in New York nahm er einen Job als Hilfsarbeiter bei einem Baumaschinenhändler an. Die Ausbildung zum Piloten bei Swiss Aviation Training begann Tobias im Sommer 2007. Das Interesse am Journalismus hat er nie verloren und freut sich deshalb darüber, nach langjähriger Pause wieder schreiben zu dürfen.



Ein Airbus 320 bei der Landung in Zürich vor herrlicher Bergkulisse.

auch mit neuen Situationen, die es zu bewältigen gibt. Das macht unseren Beruf trotz der gelegentlich langatmigen Zeit abwechslungsreich und spannend, bedingt aber, dass man den Flugdienst ausgeruht antreten kann.

Die Berufung erkenne ich auch im Gespräch mit Arbeitskollegen, wenn diese begeistert von ihren Erlebnissen erzählen oder wenn man von den Passagieren beim Aussteigen ein nettes Lächeln oder Kompliment erhält. Dann kommt das Bewusstsein, dass wir einen ganz speziellen Beruf ausüben, der wirklich viel mit Leidenschaft und Faszination zu tun hat.

Die Ernüchterung setzt ein

Es dauert nicht lange, bis sich die Ernüchterung auf der Strecke bemerkbar macht. Dieser Beruf hat neben dem Klischee, dass man auf der Sonnenseite lebt, auch eine stressige und sehr beanspruchende Komponente. Der sechste Arbeitstag, der zwölf Stunden dauern soll und uns von Zürich über Moskau und Genf wieder nach Zürich führt, wird schnell zu einer Ausdauerübung. Besonders an Wintertagen, an denen Verspätungen entstehen und man nie so genau weiss, wie sich das Wetter in den nächsten Stunden entwickeln wird. Die Vorfreude über Erkundungstouren in fremden Städten weicht schnell dem Bedürfnis nach Schlaf im Hotel, und das Interesse an den physikalischen Zusammenhängen schwindet mit jedem Versuch, den Dienstplan den gesellschaftlichen Verpflichtungen anzugleichen, noch etwas mehr.

Wer sich abends zum Essen verabredet hat oder früh am Nachmittag Bekannte besuchen möchte, kann sich nie darüber sicher sein, dass nicht morgens um 5 Uhr das Telefon klingelt und eine freundliche Person am anderen Ende erklärt, dass man wegen einer Umstellung doch erst drei Stunden später zur Arbeit kommen soll. Das Abendessen oder der Besuch muss dann wohl einmal mehr ganz kurzfristig verschoben werden, und man merkt, wie sich der eigene Bekanntenkreis immer mehr auf das fliegende Personal reduziert, da dort das Verständnis für solch eher unfeine «Absagen» noch am ehesten vorhanden ist.

Was die Zukunft bringt

Im noch jungen Jahr stehen die GAV-Verhandlungen bevor. Es wird schwierig sein, für alle Piloten einen zufriedenstellenden Vertrag auszuhandeln, da die

Bedürfnisse so vielfältig sind wie die Anstrengungen des Managements, die Kosten im Betrieb immer weiter zu senken. Ich wünsche mir vor allem ein deutlich verbessertes Planungssystem und eine gewährte Einsatzstabilität. Durch eine bessere Beteiligung am Unternehmenserfolg könnte ich mich zudem mehr mit dem Unternehmen identifizieren, da die geleistete Arbeit und der Erfolg daraus direkt zu spüren wären.

Priorität für all diejenigen, die momentan noch am Ende der Senioritätsliste stehen, hat aber die nachhaltige Geschäftsstrategie, die neue Arbeitsplätze generiert und dadurch Sicherheit für die Mitarbeiter schafft. Es ist gut, dass das Management und die Mitarbeiter dieses Ziel auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten erreicht haben.

Wir geniessen die Reize, die uns der Beruf bietet. Allerdings leben wir nicht nur von der schönen Aussicht und spannenden Erlebnissen. Wir brauchen Arbeitsbedingungen, die es zulassen, dass wir den Flugdienst ausgeruht und motiviert antreten können. Dazu gehören die Arbeitsplatzsicherheit, genügend Ruhezeit, eine den sozialen Verpflichtungen entsprechende Planbarkeit des Einsatzes sowie eine Entlohnung, die der verantwortungsvollen Tätigkeit Rechnung trägt. ●

Ambassador Pilots

Durch den grossen Bedarf an Nachwuchspiloten entwickelte die SWISS vor drei Jahren das Konzept der Ambassador Pilots. Anfangs war die Aufgabe der Arbeitsgruppe, die elf Piloten umfasst, auf die Akquisition neuer Bewerber beschränkt. Die Ambassador Pilots können jungen Bewerbern ein besseres Bild davon vermitteln, wie später der Arbeitsalltag aussieht. Die durch Swiss Aviation Training monatlich organisierten Informationsveranstaltungen werden durch Ambassador Pilots ergänzt.

Der Public-Relation-Bereich der Ambassador Pilots wurde mit der Zeit erweitert. So sind sie mittlerweile für eine Vielzahl von Auftritten der SWISS verantwortlich. Sie geben Vorträge in Vereinen und Clubs und präsentieren die SWISS auf Berufsmessen. Sie übernehmen jedoch auch interne Aufgaben, so zum Beispiel die Durchführung der FATCAT Module PR/Marketing. Im April erscheint ein PR Guide für Piloten mit Hinweisen und Tipps zu Appearance und Public Address.

Steter Tropfen höhlt den Stein

Knapp 60 Airbus-Piloten haben an der Forschungsarbeit «Stress, Angst und Burnout» von Dr. Cornelia Nussle teilgenommen. Es zeigt sich, dass ein Grossteil unter ständigem, hohem Stress am Arbeitsplatz leidet. Dieser Stress greift einerseits auf das Privatleben über und führt andererseits zu hochgradigen Burnout-Symptomen.

Text: Dr. Cornelia Nussle

Warum sind Piloten so wertvoll für das Forschungsprojekt? Schweizer Piloten geniessen den Ruf, sehr überlegt und psychisch stabil zu sein, dies aufgrund der Rekrutierung, der Ausbildung und des fortschrittlichen Trainings. Es werden spezifische Persönlichkeitsfaktoren vorausgesetzt und trainiert, um in einem Notfall sachlich und richtig reagieren zu können. Die Forschungsarbeit zu «Stress, Angst und Burnout» hat zum Ziel, bezüglich der Persönlichkeitsfaktoren, die einem positiven Stresscoping zugrunde liegen, wissenschaftlich erhärtete Aussagen machen zu können. Die frühe Erkennung eines möglichen Risikopotenzials hinsichtlich Überforderung in Stresssituationen oder hinsichtlich Burnout-Risiko könnte ein weiterer Schritt sein. Sicherlich finden die Ergebnisse Widerhall in einer gezielten Personalentwicklung und – besonders wichtig im vorliegenden Kontext – in Massnahmen zum Gesundheitsschutz der Piloten.

Aufgabenbezogene Unterschiede

Die Daten der 58 Piloten können sich mit anderen Studienteilnehmern vergleichen lassen, die entweder im Berufs- oder Privatleben mit Stress umgehen müssen, wie zum Beispiel Einsatzleiter von Schutz- oder Rettungsorganisationen. Man erwartet von ihnen die gleiche Stressresistenz respektive eine sachliche und überlegte Lösungsfindung unter Stress, genauso wie bei den Piloten in einer Risikosituation. So sind die Daten beider Gruppen in den meisten Bereichen ganz ähnlich ausgeprägt, verweisen aber auch auf signifikante Unterschiede, die spezifisch Teil der jeweiligen Aufgabe und des Trainings sind. Beispielsweise neigen Piloten eher zur Aussage «Ich weiss, dass ich in Not-situationen generell sehr stark bin», während die Einsatzleiter der Aussage «Wenn ich mich für eine Handlungsweise entschieden habe, so bringt mich kaum etwas davon ab» den Vorzug geben.

In diesen Beispielen zeigen sich die unterschiedlichen Aufträge der beiden Gruppen: Piloten werden im Notfall – soweit es noch möglich ist – vom Boden geleitet. Primär müssen sie sich an Anweisungen und Guidelines halten. Sie sind aber auch darauf trainiert, vieles selbst zu bewältigen und ziemlich unabhängig zu sein. Die stete Antizipation möglicher Folgen von Handlungsweisen ist spürbar antrainiert. Die markant



«Es muss die Annahme getroffen werden, dass sich die beruflichen Arbeitsbelastungen wie Schlafentzug/Schlafmangel und fehlende Erholung negativ auf die Familie auswirken.»

höhere Ausprägung des Items «alles recht zu machen, um Vorwürfen zu entgehen» mag Ausdruck für die geforderte Anpassung an Anordnungen und Guidelines sein.

Die Einsatzleiter ihrerseits befinden sich in der Rolle derjenigen Person, die Entscheidungen trifft und beschlossene Handlungsweisen durchziehen muss, um Ordnung in multidimensionale Abläufe zu bringen. Die Einsatzleiter zeigen sich dementsprechend hartnäckiger bei der Lösungsfindung als Piloten. Wahrscheinlich hängt dies damit zusammen, dass für Aufgebote, in denen die Einsatzleiter zum Zug kommen, weniger Szenarien bereits entwickelt sind als für Probleme während eines Fluges.

Belastungssituation und Quellen von Belastung

Im demographischen Teil der Untersuchung wurde nach der Belastungssituation und den Auslösern von Stresssymptomen gefragt. Die Hälfte der Vergleichsgruppen gibt an, seit Jahren unter hoher Beanspruchung/Belastung zu stehen. 73 Prozent dieser hoch belasteten Personengruppe gehören zur Untergruppe der Piloten.

Trotz dieser alarmierenden Belastungen bei den Piloten sind Medikamente oder Aufputzmittel wie Amphetamine, ebenso Schlaf- und Beruhigungsmittel, vor und während des Flugdiensts tabu.

	Piloten (58 Personen)	Übrige (131 Personen)
Seit Jahren dauernde hohe Belastung	66%	51%
Aktuelle und vorübergehende Belastung	28%	25%
Keine Belastung	7%	24%
Übermässiger Stress im Beruf	72%	57%
Übermässiger Stress in der Familie	34%	30%

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituationen und Stressquellen von Piloten im Vergleich zu allen im Datenpool erfassten Personen.

Symptom (mindestens einmal pro Woche bis täglich)	% der Piloten
Ein- oder Durchschlafstörungen	65,5%
Sich angespannt fühlen oder ständig «auf dem Sprung sein»	55,1%
Leichte Ermüdbarkeit	51,7%
Reizbarkeit	48,3%
Ruhelosigkeit	34,5%
Keine Freude mehr an sonst interessanten Aktivitäten	31%
Sorge darüber, einer sehr nahe stehenden Person (die sich zwar nicht in Gefahr befindet) könnte etwas zugestossen sein	18,9%
Muskelspannung, Schmerzen oder Empfindlichkeiten	15,5%
Schwitzen oder kalte, feuchte Hände	12%
Finanzielle Sorgen ohne eigentlichen Grund	12%
Gefühl der Unsicherheit und Ohnmacht	10,2%

Tabelle 2: Symptomausprägung bei den befragten Piloten.

Von allen im aktuellen Datenpool erfassten 189 Personen beklagen sich 62 Prozent über übermässigen Stress im Beruf. Dies sind zugegebenermassen subjektive Einschätzungen und deshalb nur begrenzt aussagekräftig. Ein Aufteilen der Daten der Piloten im Vergleich zur Restgruppe des Datenpools zeigt jedoch das wahre Ausmass der ungleich höheren beruflichen Stressbelastung der Piloten. Die Tabelle 1 gibt die entsprechende Übersicht. Hierin tritt der frappante Unterschied klar hervor: 72 Prozent der Piloten sind von übermässigem Stress im Beruf betroffen, während dies nur 57 Prozent der übrigen Forschungsteilnehmenden angeben. Dieser Unterschied ist statistisch signifikant (siehe Tabelle 1).

Beim Vergleich unter den Teilnehmenden zeigt sich, dass Piloten unter vergleichsweise viel zu hoher beruflicher Stressbelastung stehen. Aber auch übermässiger Stress in der Familie wird von 34 Prozent der Piloten als symptomatisch angegeben. Im Vergleich zum Gesamtpool ist die Zahl zwar nicht auffällig, jedoch im Vergleich zur anderen Gruppe. Die Datenmenge ist leider zu klein, um statistische Zusammenhänge zwischen den Vergleichsgruppen berechnen zu können.

Die Studie ist auch nicht so angelegt, dass aufgrund der Daten eine wissenschaftlich erhärtete und sinnvolle Aussage zur Interaktion zwischen beruflichem und familiärem Stress gemacht werden kann. Es ist aber mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass der berufliche Stress bei den Piloten auf die Familie überschwappt. Auch wenn im Vergleich zu anderen Personen im Datenpool mehr Piloten Stress in der Familie als auslösenden Faktor angeben, so ist kaum denkbar, dass Piloten schlechtere Familienbeziehungen haben. Eher muss die Annahme getroffen werden, dass sich die beruflichen Arbeitsbelastungen wie Schlafentzug/Schlafmangel und fehlende Erholung zwischen den Arbeitsphasen, die zu den wirklichen Stressoren der Piloten zählen, negativ auf die Familie auswirken und im sozialen System Stress auslösen.

Diese Aussage wird erhärtet durch die Tatsache, dass private Sorgen nur bei 29 Prozent der Piloten Auslöser für Belastung sind. Das heisst, dass zwar die Familie den beruflichen Stress aufnimmt und widerspiegelt, aber eben nicht private Sorgen den Stress auslösen.

«Schweizer Piloten geniessen den Ruf, sehr überlegt und psychisch stabil zu sein.»

Stresssymptome bei Piloten

Beim Betrachten der Symptomliste der teilnehmenden Airbus-Piloten stechen ein paar markante Details hervor (siehe Tabelle 2): 65,5 Prozent der Piloten leiden mindestens einmal pro Woche oder gar täglich unter Ein- oder Durchschlafstörungen; 55,1 Prozent fühlen sich in demselben Zeitraum angespannt oder ständig auf dem Sprung, 51,7 Prozent ermüden schnell, 48,3 Prozent sind leicht reizbar und 34,5 Prozent fühlen sich ruhelos (siehe Tabelle 2).

Dies sind hochgradige Burnout-Symptome, und zwar von Burnout, der direkt mit den externen Belastungsfaktoren zusammenhängt. Dass solche sich auf die psychische Gesundheit auswirken und zu depressiver Symptomatik führen kann, ist kein Wunder: Über 30 Prozent

Forschungsarbeit «Stress, Angst und Burnout»

Dieses Forschungsprojekt basiert auf einem innovativen Ansatz fernab von der aktuellen Mainstream-Forschung. Erste Erkenntnisse wurden bereits vor zehn Jahren wissenschaftlich belegt und seither in der Coaching-Praxis erfolgreich umgesetzt. Die Forschungsarbeit wird von einem Psychologischen Institut der Universität Zürich begleitet. Es geht dabei um die Hauptfragestellung, ob persönliche Risikofaktoren für Burnout frühzeitig erfassbar sind. In der Nebenfragestellung wird ein systemtheoretisches Modell zu den Ursachen von Angst- und Panikstörungen sowie weiteren affektiven Störungen überprüft.

Die wichtigsten Ziele des Forschungsprojekts:

- Ein Instrumentarium, das ein individuelles Burnout-Risiko bereits in der Rekrutierungsphase aufzeigt respektive notwendige Massnahmen bei einem Burnout-Risiko auf Kaderebene rechtzeitig erkennt.
- Entscheidende Impulse für die Personalentwicklung, indem die Persönlichkeitsfaktoren bezeichnet werden können, die einen positiven Einfluss auf die Stressverarbeitung nehmen.

Damit sollen wichtige Impulse für das Coaching und die Prävention bei Stresserkrankungen gegeben werden.

der Piloten verlieren die Freude an sonst interessanten Tätigkeiten. Auch scheint das Vertrauen in den Selbstschutz nahe stehender Personen unter dem Stress zu leiden, geben doch fast 20 Prozent der Pilotengruppe an, dass sie sich schneller Sorgen um die Sicherheit von Bezugspersonen machen. Im unteren Tabellen teil finden sich Symptome, die eher zum Komplex der Angstreaktionen gehören. Im «Stress, Angst und Burnout-Konzept» steckt die Hypothese, dass Personen unter hohem Stress psychisch destabilisiert werden können und zum Beispiel latente Angststörungen an die Oberfläche gelangen.

Von Burnout betroffen

Burnout ist an sich keine klare klinische Diagnose. Sieben Personen der Pilotengruppe haben einen diagnostizierten oder selbst diagnostizierten Burnout. Die Einzelanalyse der entsprechenden Daten aus der Studie stützt diese Diagnosen voll und ganz. Wie hoch der reale Anteil an Piloten mit einem bereits offensichtlichen Burnout ist, kann leider nicht gesagt werden. Sicher ist, dass der Personenkreis, der sich auf die Studienteilnahme einlässt, Interesse am Thema hat. Demzufolge liegt der Anteil an betroffenen Personen höher, als im statistischen Mittel zu erwarten wäre. Dementsprechend ist anzunehmen, dass die vorliegenden Daten nicht repräsentativ für alle Piloten genom-

**«65,5 Prozent der Piloten
leiden mindestens einmal
pro Woche oder gar
täglich unter Ein- oder
Durchschlafstörungen.»**

men werden können. Die Untersuchung müsste auf die gesamte Pilotengruppe ausgedehnt werden, um das wirkliche Ausmass von Stresssymptomen und Burnout aufzeigen zu können. Aber die Aussage ist klar: Alle Teilnehmenden, die eine ärztliche Burnout-Diagnose haben oder die sich selbst als von Burnout betroffen einschätzen, haben allen Grund, sich Sorge zu tra-

gen respektive sich Sorge tragen zu lassen. Aussage zwei heisst: Trotz hoher beruflicher Belastung und nachweislichen Symptomen ist mehrheitlich eine hohe persönliche Stabilität vorhanden – diese sollte jedoch nicht überdehnt werden, denn: «Steter Tropfen höhlt den Stein». •



Dr. phil. Cornelia Nussle (geb. 1954) hat sich nach drei Semestern Grundstudium in Medizin innerhalb einer mehrjährigen Familienpause zur Mal- und Gestaltungstherapeutin ausbilden lassen. Nach einigen Jahren der teilzeitlichen therapeutischen Berufs-

erfahrung nahm sie das Studium an der Universität Zürich auf, wo sie im Jahre 1998 den Abschluss in Psychologie, Neuropsychologie und Sonderpädagogik erlangte. Gleich darauf folgte ein mehrjähriger Lehrauftrag am Institut für Sonderpädagogik der Universität Zürich. 1999 gründete sie ihre eigene psychologische Beratungsfirma und ist seither für soziale Institutionen und für Unternehmen tätig. Parallel zur Erwerbstätigkeit promovierte Cornelia Nussle zum Thema «Professionalität und Qualität in Beratung und Therapie». Seit 2007 arbeitet sie am Forschungsprojekt zum Thema Stress/Burnout und der Entwicklung eines Instruments zur frühzeitigen Erfassung von individuellem Risikopotenzial.

Im Jahr 2008 verschob sie ihre Beratungsfirma psy-con gmbh nach Rotkreuz, blieb aber dem Wohnort Mollis treu.

WINGS
AIRLINE BAR & LOUNGE

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

www.swissair-kinderhilfe.ch

www.wings-lounge.ch

Lösungsansätze made by Lufthansa

Beim Vergleich der Arbeitsbedingungen von SWISS- und Lufthansa-Piloten fallen Unterschiede auf. So wird nicht nur die Monatsplanung nach einem anderen Prinzip vorgenommen. Auch die Vergabe der fixen Freitage und Ferien wird unterschiedlich vollzogen. Auf der Kurzstrecke wird die hohe Arbeitsbelastung speziell berücksichtigt.

Text: Jürg Ledermann

Im Bestreben, unsere Arbeitsbedingungen mit denjenigen anderer Airlines zu vergleichen, wurden die Flight Duty Regulations (FDR) der SWISS und der Lufthansa einem Vergleich unterzogen. Bei all diesen Vergleichen stellt sich aber schnell heraus, dass die Zahlen und Fakten der Reglemente nur wenig darüber aussagen, wie hoch die Arbeitsbelastung werden kann und wie der Rhythmus zwischen Arbeit und Erholung tatsächlich aussieht. Aus diesem Grund werden hier nicht Vergleichstabellen aufgelistet. Vielmehr wird eine andere Möglichkeit vorgestellt, wie Crews geplant und eingesetzt werden. In diesem Bericht sollen drei Aspekte beleuchtet werden: die Planung und der Einsatz nach dem Prinzip Fair Share, die Vergabe von fixen Freitagen und Ferien und die Berücksichtigung der Arbeitsbelastung auf der Kurzstrecke. Im Gespräch mit Piloten, die unter beiden Systemen (SWISS und Lufthansa) gedient haben, wurden einige charakteristische Unterschiede ersichtlich.

Fair Share

Was ich zu hören bekam, ähnelte sehr den Einschätzungen, die schon Andreas Nagel in seinem Leserbrief «Wie steht es um unsere Arbeitsbedingungen?» vor zwei Jahren in der «Rundschau»-Ausgabe 1/08 äusserte. Dass es dabei weniger um die FDR-Maximierung, liegt wohl hauptsächlich daran, dass bei der Gestaltung der Einsätze eine grundsätzlich anders gelagerte Philosophie angewendet wird. Beim sogenannten Fair Share versucht das System alle Crew Members im gleichen Mass zu belasten. Die Leistung desjenigen, der mehr arbeitet, als es der definierte Sollwert vorgibt, wird mit höherem Lohn kompensiert. Hatten Crew Members Ferien oder fehlten sie wegen Krankheit, werden diese unproduktiven Tage mit vorgegebenen Blockstundenbeträgen beglichen. So werden zum Beispiel in einem Monat mit zehn Urlaubstagen bereits 24 Stunden alleine durch die Abwesenheit abgegolten.

Der Fair-Share-Gedanke beginnt schon bei der Planung. So ist es nicht möglich, sich einen Einsatz derart zusammenzustellen, dass ein hoher Blockstunden-saldo resultiert. Die Lust auf einen hohen Verdienst durch viel Arbeit wird schon von allem Anfang an gedämpft – wovon nicht zuletzt die Flugsicherheit profitieren dürfte. Gegen Ende des Monats kann es allerdings vorkommen, dass Einsätze von Piloten, die mit ihrer geflogenen Stundenzahl aus dem Normbereich fallen, angepasst werden.

Fair Compensation

Um die Belastung der Besatzungsmitglieder fair erfassen zu können, werden Korrekturfaktoren benutzt. Bei einem Flug unter einer Stunde Blockzeit gibt es einen Zuschlag von rund 25 Prozent, bei einem zweistündigen Flug sind es etwas mehr als 15 Prozent, und ab vier Stunden Flugdauer werden noch etwa 5 Prozent der Blockzeit addiert (siehe Beispiel im Kasten).

Auch die Berechnung der Freitage nach der Rotation ist nicht fest vorgegeben wie bei der SWISS, sondern es werden die Länge und die Arbeitsbelastung der

vorhergehenden Arbeitstage berücksichtigt. So kann auf der Kurzstrecke ein leichter Europa-«4-Täger» nur einen, ein leichter «5-Täger» nur zwei Tage frei geben. Ein Kollege kommentiert das folgendermassen: «Minimum frei nach fünf Einsatztagen: zwei Tage. Das ist schon sehr knapp! Zumal die meisten Kurzstrecken-

touristen vier auswärtige Übernachtungen beinhalten.» Auf hohe Strapazen folgt dafür eine längere Erholungszeit. Sechs-Tages-Rotationen dürfen nur zu zehn Prozent der Gesamtzahl der Rotationen der Flotte vorkommen. Solche Pattern werden im Moment auch kaum geplant.

Die Kurzstrecken-Rotationen werden nicht wie bei uns vom Planungssystem jedesmal neu aus kurzen Pairings zusammengestellt, sondern sind als ganze Blöcke im Planungstool ersichtlich, können so gewünscht und dann abgeflogen werden.

Fair Trading

Bei der langfristigen Qualität des Wechselspiels zwischen Arbeit und Erholung können Zahlen zur Verdeutlichung herangezogen werden. Als Minimum werden bei der Lufthansa pro Monat zehn Tage frei gewährt. Innerhalb dreier Monate müssen es mindestens 35 Tage sein. Bei der SWISS müssen sich die Piloten mit acht beziehungsweise 30 Freitagen begnügen. Doch damit nicht genug: Was die deutschen Kollegen sehr schätzen, ist die Möglichkeit, – notabene ohne Punkte- oder Malussystem – jeden Monat vier freie Tage (Off-Tage) als Einzelblock oder in zwei Zweierblocks zu setzen. Ab Mitte des Planungsmonats sind diese Off-Tage bestätigt.

Rotationen können mit einem Haupt- und mehreren Neben-Requests gewünscht werden. Das Setzen der Rotationswünsche wird grafisch unterstützt, damit der Hauptwunsch so platziert werden kann, dass er mit hoher Wahrscheinlichkeit gewährt wird. Die Nebenwünsche werden nach Möglichkeit bestätigt.

Bei der Vergabe der Freitage werden die drei Aspekte Seniorität, Kapazität und der Termin der letztmals

«Beim sogenannten Fair Share versucht das Planungssystem, alle Crew Members im gleichen Mass zu belasten.»



«Die Lufthansa-Kollegen können jeden Monat vier freie Tage als Einzelblock oder in zwei Zweierblocks setzen.»

gewährten Freitage berücksichtigt. Auch hier zeigt sich ein qualitativer Unterschied: Im Lufthansa-System gibt es im Gegensatz zur SWISS über Weihnachten und Neujahr keine Black Period, in der es verboten ist, früh bestätigte Off-Tage oder Rotationen zu wünschen.

Die Vergabe der Rotationswünsche geschieht auf der Kurzstrecke übrigens grundsätzlich nach der Seniorität der Crew Members. Auf der Langstrecke wird eine Verteilung angestrebt, die es allen ermöglicht, zu ihrem Recht zu kommen. Wer sich eine bestimmte Destination wünscht und am längsten nicht mehr da war, wird den Zuschlag bekommen.

Die Piloten meinen dazu: «Grundsätzlich bin ich zufrieden. Die Lufthansa ist nun meine vierte Airline als Arbeitgeber (Swissair, Volare, Germanwings, Lufthansa), und es ist mit Abstand das beste Planungssystem»; «ich bin grundsätzlich zufrieden mit dem Planungssystem und meinen Einsatzplänen», und «der Hauptrequest wird von der Planung eigentlich immer gewährt, die restlichen Touren je nachdem, wie es passt».

Longtime Quality

Es gäbe noch mehr Unterschiede aufzuzeigen. In der Summe der Erfahrungsberichte schlägt aber eine Aussage klar durch: Das Privatleben kann besser geplant und stabiler gelebt werden. Dabei sind die vier früh bestätigten Off-Tage oder ist der fast zu hundert Prozent gewährte Rotations-Hauptwunsch sehr hilfreich.

Die Lufthansa-Kollegen können sich zudem auf der Kurzstrecke an praktisch keine Einsatzumstellungen erinnern: «Ich bin seit Ende 2002 bei der Lufthansa und habe ziemlich stabile Pläne. Wenn sich ein Einsatz ändert, dann in der Regel auch nur die Legs/Destinationen, selten aber der Tageszeitraum an sich.» Das kann damit zusammenhängen, dass bei der Lufthansa die CityLine und Passage deutlicher voneinander abgegrenzt sind und von zwei verschiedenen Einsatzzentralen aus gesteuert werden. Die Lufthansa-Rotationen sind zudem als ganze Blöcke geplant und können nicht so leicht auseinandergerissen und umgestellt werden.

Ferien können in fünf Blöcken eingegeben werden. Der Termin für die Ferieneingabe ist Mitte Herbst, die Bestätigung für das ganze Ferienjahr (!) erfolgt wenige Wochen danach.

Zwar nehmen auch bei der Lufthansa auf der Kurzstrecke die Einsatztage mit Arbeitszeiten über zwölf

Stunden zu, doch werden diese strengen Einsätze mit mehr Freizeit kompensiert.

Auch wenn es Piloten gibt, die gegen Ende des Monats damit rechnen müssen, dass ihr Einsatz aufgrund einer zu kleinen oder zu grossen Blockstundenzahl angepasst wird, so werden ungleiche Verhältnisse wie bei der SWISS durch das Fair-Share-Prinzip schon von Grund auf ausgeglichen und verhindert.

Nicht zuletzt regelt sich der erforderliche Pilotenbestand ganz automatisch über die Kosten der Blockstunden, die über dem vereinbarten Sollwert liegen. Somit hat die Lufthansa überhaupt kein Interesse daran, die Leistung ihrer Arbeitnehmer bis an die gesetzlichen Limiten auszuschöpfen. Unter solchen Rahmenbedingungen würden sich bei der SWISS die Diskussionen über die Einhaltung der vertraglichen Limiten der FDR ebenso erübrigen wie eine Diskussion über den Abbau der noch geschuldeten 10 000 Ferientage. ●

Gewichtung der Blockstunden nach Belastung

Eine Crew sei MFF A320/330-qualifiziert: Am ersten Tag fliegt sie einen 4-Leger über Genf (ZRH-GVA-ZRH, LX2804/9) und Düsseldorf (ZRH-DUS-ZRH, LX1018/9). Bei der SWISS erfliegt sie damit 4,20 Blockstunden. Bei der Lufthansa wird die Belastung durch die vier Starts und Landungen berücksichtigt. Dort wird durch den Korrekturfaktor eine knappe Stunde Blockzeit dazugerechnet. In unserem Beispiel entspricht dies etwa der Blockzeit des zweiten Flugs am Morgen. Die Besatzung fühlt sich zu Recht erschöpft. Bei der Lufthansa wird ihr dieser «gefühlte fünfte Flug» aber angerechnet (fakturierte Blockzeit: 5,19 Stunden).

Am zweiten Tag steht ein Oslo-Turnaround auf dem Programm: ZRH-OSL-ZRH, LX1210/1. Die SWISS berechnet diesen Einsatz mit 4,35 Blockstunden. Das sind zwar 15 Minuten mehr Blockzeit als am ersten Tag, doch liegt der entscheidende Unterschied darin, dass nur zwei Flüge zu absolvieren sind. Die Flüge sind länger, der Korrekturfaktor ist damit kleiner. Der Crew werden an diesem Tag rund 40 Minuten Belastungszuschlag angerechnet (fakturierte Blockzeit: 5,16 Stunden).

Am letzten Tag fliegen die Piloten nach Tel Aviv und zurück. Für unsere Betrachtung konzentrieren wir uns auf den Rückflug (TLV-ZRH, LX255), der bei der SWISS mit 4,20 Blockstunden zu Buche schlägt. Das ist die gleiche Blockzeit wie am ersten Tag. Da es sich nun aber nur um einen Flug handelt, ist der Korrekturwert unter drei Prozent gesunken und beträgt nur noch fünf Minuten (fakturierte Blockzeit: 4,25 Stunden).

Mit diesem einfachen System wird der anerkannt hohen Belastung der Kurzstreckenbesatzungen Rechnung getragen. Die fakturierten Blockstundenzahlen (BH) werden unter anderem für Folgendes verwendet:

- Die Einsatzplanung zur Einhaltung des vorgegebenen BH-Sollwerts (Unter- und Überschreitung)
- Das Einhalten der monatlichen und jährlichen Lufthansa-FDR-Limiten
- Die Bemessung des Lohnzuschlags bei der Überschreitung des monatlichen BH-Sollwerts
- Die Berechnung der Rotations-Freitage

Freiwilliges Meldewesen SWANS

Neben dem obligatorischen Meldewesen, das wir für unsere OR- und ASR-Meldungen an die Firma benutzen, bietet das BAZL seit zwei Jahren für alle Akteure in der Luftfahrt ein System für freiwillige, sicherheitsrelevante Meldungen an. Basierend auf einer Just Culture, möchte das BAZL eine angstfreie Sicherheits- und Reporting-Kultur schaffen. Dieses neue System befreit uns aber in keiner Art und Weise davon, weiterhin unser bekanntes, obligatorisches Meldewesen zu nutzen, wie Marco Müller, Leiter Safety der SWISS, und das BAZL betonen.

Text: Jürg Ledermann

Ein unbekanntes Flugzeug mit Transpondercode «7000» fliegt auf 2900 Fuss in eine CTR ein. Nach zirka vier Minuten macht das Flugzeug eine Linkskurve Richtung ILS und verlässt die CTR wieder parallel zum Localizer mit einem Abstand von zirka zwei Meilen. Ein Verkehrsflugzeug, das auf dem ILS war, musste auf 4000 Fuss den Anflug abbrechen, um das unbekannte Flugzeug zu überfliegen. Der Pilot des unbekanntes Flugzeugs schilderte in seinem Rapport die Luftraumverletzung wie folgt: «Ich habe mit Passagieren aus der Region des Flughafens ab einem nahe gelegenen Flugplatz einen Flug unternommen. Diese fragten mich, ob ich ihr Haus überfliegen könnte, welches am Rande der CTR liegt. Zur Sicherheit habe ich den Transpondercode auf <7000> belassen. Die Passagiere haben ihr Haus nicht gefunden, und ich habe ihnen beim Suchen geholfen. Sehr schnell habe ich dann festgestellt, dass ich mich in der CTR befand. Ich wollte die ATC kontaktieren, konnte aber keinen Kontakt herstellen. Vermutlich war das Mikrofon nicht korrekt eingesteckt. In diesem Moment machte ich eine 180-Grad-Kurve, um den kontrollierten Luftraum schnell wieder zu verlassen.»

Dieser Vorfall ereignete sich im Jahr 2007 im schweizerischen Luftraum und ist als Luftraumverletzung (Airspace Infringement) zu qualifizieren. Luftraumverletzungen sind eines der Hauptrisiken in der Schweizer Aviatik. Um die Luftraumnutzer auf das anhaltende Risiko hinzuweisen, wurde seitens des BAZL eine Plakatkampagne zum Thema «Airspace Infringements» lanciert.

Obligatorisches Meldewesen

Wären wir die Piloten des Verkehrsflugzeugs gewesen, das einen Durchstart fliegen musste, hätten wir diesen Vorfall mit einem Air Safety Report (ASR) gemeldet – sei dies unter dem Titel «Near Collision» oder «Enhancement of Flight Safety». Wir sind dazu verpflichtet, Vorfälle obligatorisch zu melden, welche die Flugsicherheit beeinträchtigen oder beeinträchtigen könnten. Es müssen alle Ereignisse im Sinne der Anhänge I und II der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt (siehe Kasten) gemeldet werden. Damit wir uns nicht in diese detaillierten Gesetzestexte vertiefen müssen, gibt uns

die Liste im ASR-Block eine handliche Übersicht. Unsere Meldung wird von der Safety-Abteilung der SWISS (OS) dem BAZL weitergereicht.

Die Überwachung der Flugsicherheit ist grundlegender Bestandteil der behördlichen Funktion, die das BAZL wahrnimmt. Durch die Überwachung des Sicherheitsniveaus in der Luftfahrtindustrie kann das BAZL beurteilen, ob Sicherheitsrisiken angemessen kontrolliert werden, und es kann dadurch Bereiche ermitteln, in denen die Sicherheit verbessert werden könnte. Das Meldewesen trägt massgeblich dazu bei, Sicherheitsrisiken sowohl reaktiv als auch aktiv zu identifizieren und daraus Verbesserungsmaßnahmen abzuleiten.

Freiwilliges Meldewesen

Die Einführung des Swiss Aviation Notification System (SWANS) beziehungsweise eines straflosen Meldesystems erfolgte am 1. April 2007. Das geschah einerseits aus der Erkenntnis des BAZL heraus, dass für eine umfassende Sicherheitskultur ein solcher Kanal zwingend erforderlich ist, andererseits aufgrund der Einführung des straflosen Meldewesens in der EU. Der Bundesrat machte mit einer Änderung der Luftfahrtverordnung Anfang März 2007 den Weg für die Inbetriebnahme des SWANS frei.

Für das BAZL war klar, dass es eine freie und uneingeschränkte Meldekultur braucht, um möglichst viele sicherheitsrelevante Informationen zusammentragen zu können. Eine solche Meldekultur wiederum entsteht nur, wenn sie in eine Just Culture eingebettet ist. Um Luftfahrtakteuren das angstfreie Melden von Ereignissen zu ermöglichen, wurde SWANS als freiwilliges und anonymes Meldesystem eingerichtet.

Damit bietet das BAZL neben dem obligatorischen Meldewesen nun auch die Möglichkeit, Ereignisse freiwillig in anonymisierter Form über das SWANS zu melden. Dadurch sollen die Teilnehmer in der Zivilluftfahrt ermutigt werden, vermehrt über sicherheitsbezogene Vorkommnisse zu informieren. SWANS soll jedoch nicht dazu dienen, allgemeine Beschwerden – beispielsweise betreffend Lärmemissionen – an das BAZL zu richten.

Just Culture

Die Schweiz hat im Rahmen des bilateralen Luftverkehrsabkommens mit der Europäischen Gemeinschaft auch die Richtlinie 1 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt übernommen. Sie verpflichtet

«Für das BAZL war klar, dass es eine freie und uneingeschränkte Meldekultur braucht.»

das BAZL als zuständige Aufsichtsbehörde, die ihm zur Verfügung gestellten Informationen zur Verbesserung der Sicherheit in der Schweizer Zivilluftfahrt zu verwenden. Das BAZL verpflichtet sich überdies, die nötigen Massnahmen zu ergreifen, um die Vertraulichkeit der erhaltenen Informationen zu gewährleisten. Namen von Personen oder persönliche Informationen werden im Rahmen des Meldesystems unabhängig von der Art oder Klassifikation des Ereignisses in keiner Form vermerkt oder registriert.

Die Meldungen werden im BAZL durch das Sicherheits- und Risikomanagement (SRM) bearbeitet - unabhängig und getrennt von den Abteilungen, die mit Aufsichtsaufgaben sowie der Durchführung von Strafverfahren betraut sind. Dieses Meldesystem ist Teil einer neuen Kultur - der Just Culture. Die ECAC definiert die Just Culture als «eine Kultur, in der das Personal an der Front für seiner Erfahrung und Ausbildung angemessene Handlungen oder Entscheidungen nicht bestraft wird, in der aber Zuwiderhandlungen und mutwillig zerstörerische Handlungen nicht toleriert werden». In einer Erklärung des Direktors des BAZL vom 7. Februar 2007 heisst es: «Das BAZL unterstützt diese Auslegung vollumfänglich und anerkennt in diesem Zusammenhang die Notwendigkeit, eine freie und uneingeschränkte Meldekultur aufzubauen.»

Die Akteure in der Zivilluftfahrt werden ermutigt, wichtige sicherheitsbezogene Informationen offen zu melden. Diese Informationen helfen mit, Gefahren und Risiken in der Luftfahrt zu identifizieren, rechtzeitig entsprechende Gegenmassnahmen einzuleiten und daraus zu lernen.

Das neue Meldesystem bietet aber nicht in jedem Fall Schutz vor Strafe. Das BAZL verzichtet nur unter zwei Bedingungen darauf, ein Strafverfahren einzuleiten: Erstens handelt es sich nicht um einen vorsätzlichen oder grobfahrlässigen Verstoss gegen Normen und Vorschriften, und zweitens hat das Amt vom Vorfall durch das hier beschriebene Meldesystem Kenntnis erhalten.

Das BAZL erwartet aber auch von Arbeitgebern, dass Mitarbeitende, die über Ereignisse berichten, deshalb nicht benachteiligt werden. Gleichzeitig fordert das BAZL die Akteure der Zivilluftfahrt (Industrie und Verbände) auf, in ihren Organisationen ebenfalls eine angemessene Meldekultur zu vertreten.

SWISS und SWANS

In der SWISS haben wir etablierte Kanäle, die für den Meldefluss benutzt werden. Mit dem System OR/ASR (offizielles Meldewesen) und Confidential Safety Reporting System (vertrauliches Meldewesen) steht eine gute Kombination für das ganze Spektrum von Meldungen zur Verfügung. Marco Müller, Leiter OS, meint dazu: «Für uns in der Safety-Abteilung sind Safety Reports direkt an uns sehr wertvoll und nötig für die Grundlage unserer Risikobeurteilung - auch für das Reporting und Informationen an unser Management. Für Vorfälle und Unfälle sind Safety-Rapporte via ASR gemäss OM A



In einer Awareness-Kampagne weist das BAZL mit diesem Plakat auf das anhaltende Risiko von Luftraumverletzungen hin.

(AOC) zwingend vorgeschrieben, inklusive das Einhalten der zeitlichen Limiten.» Er betont, dass Meldungen mittels ASR von den SWISS-Piloten für die Abteilung Safety/OSF der beste Weg seien. Nur so ist es möglich, die Shared Experience einem internen System und den Kollegen in geeigneter Form zur Verfügung zu stellen. Das geschieht ganz im Sinne der Awareness im Rahmen des Safety Management System (SMS). Ebenfalls kann so in unserer Operation eine Übersicht und Aufstellung von möglichen Risiken verfolgt und quantitativ bewertet werden (Hazard Identification).

Müller meint, dass die Reporting-Kultur bei den Piloten und in der Technikabteilung recht gut ist. Bei anderen Stellen könne das Safety Reporting System allerdings noch verbessert werden. Er gibt dabei den Kabinenbereich und die Ground Operation als Beispiele an. Er betont: «In einer guten Reporting-Kultur und gelebten Just Culture sollten alle sicherheits- und risikorelevanten Vorfälle innerhalb der Airline gemeldet werden können. Ohne Anschuldigungen und Verurteilung sollten alle Vorfälle im Nachhinein angesprochen, diskutiert und Lehren daraus gezogen werden.»

Das SWANS ist seiner Meinung nach eine Ergänzung zu den vielen, gut funktionierenden Meldekulturen der verschiedenen Aviatik-Unternehmen. SWANS könne aber auch in Betrieben dienen, die kein Rapportwesen

haben oder an einer schlechten Reporting-Kultur und mangelhaften Rapportprozessen leiden.

Aus SWANS-Meldungen habe die SWISS laut Müller bisher keine relevanten Lehren ziehen können.

Von der Meldung zur Massnahme

Der Meldeprozess wird in sieben Schritten durchgeführt (siehe Grafik):

1. Eine Person identifiziert ein spezifisches Sicherheitsrisiko, das minimiert werden soll. Sie war entweder persönlich in einen sicherheitsrelevanten Zwischenfall involviert oder hat einen solchen beobachtet. Sie erkennt, dass die Bekanntmachung des Vorfalls das BAZL bei der Identifizierung möglicher Sicherheitsrisiken unterstützen könnte oder möchte ihre Erfahrung mit anderen Luftfahrtakteuren teilen, um deren Bewusstsein über eine sicherheitsrelevante Thematik zu erhöhen. Sie schickt einen freiwilligen SWANS-Bericht (anonym oder namentlich) an das Büro Safety Risk Management (SRM), entweder mittels Internetformular oder per Telefon, Fax, Post oder E-Mail. War der Melder in einen Vorfall involviert, der dem obligatorischen Meldewesen unterliegt, ist die entsprechende Organisation (z.B. Fluggesellschaft) nicht von der Meldepflicht befreit.

2. Das SRM-Büro weist der Meldung eine Referenznummer zu und registriert den anonymisierten Sachverhalt in der vertraulichen SWANS-Datenbank, die nur dem SRM-Büro zugänglich ist. Dem Melder wird eine Empfangsbestätigung samt Referenznummer zugestellt (nicht möglich bei anonymen Meldungen). Zwecks Rückmeldung werden persönliche Kontaktdaten in einem elektronischen Ordner gespeichert, der wiederum nur dem SRM-Büro zugänglich ist. Diese Daten werden nach Abschluss der Untersuchung gelöscht.

3. Das SRM-Büro führt eine erste Gefahren-/Risikoanalyse durch und nimmt mit dem Melder Kontakt auf, falls zusätzliche Informationen benötigt werden. SRM entscheidet, ob eine vertiefte Analyse durch die entsprechende Sicherheitsabteilung des BAZL (Infrastruktur, Flugbetrieb, Flugtechnik) angebracht ist: Falls ja, wird der anonymisierte Sachverhalt an die entsprechende Sicherheitsabteilung weitergeleitet.

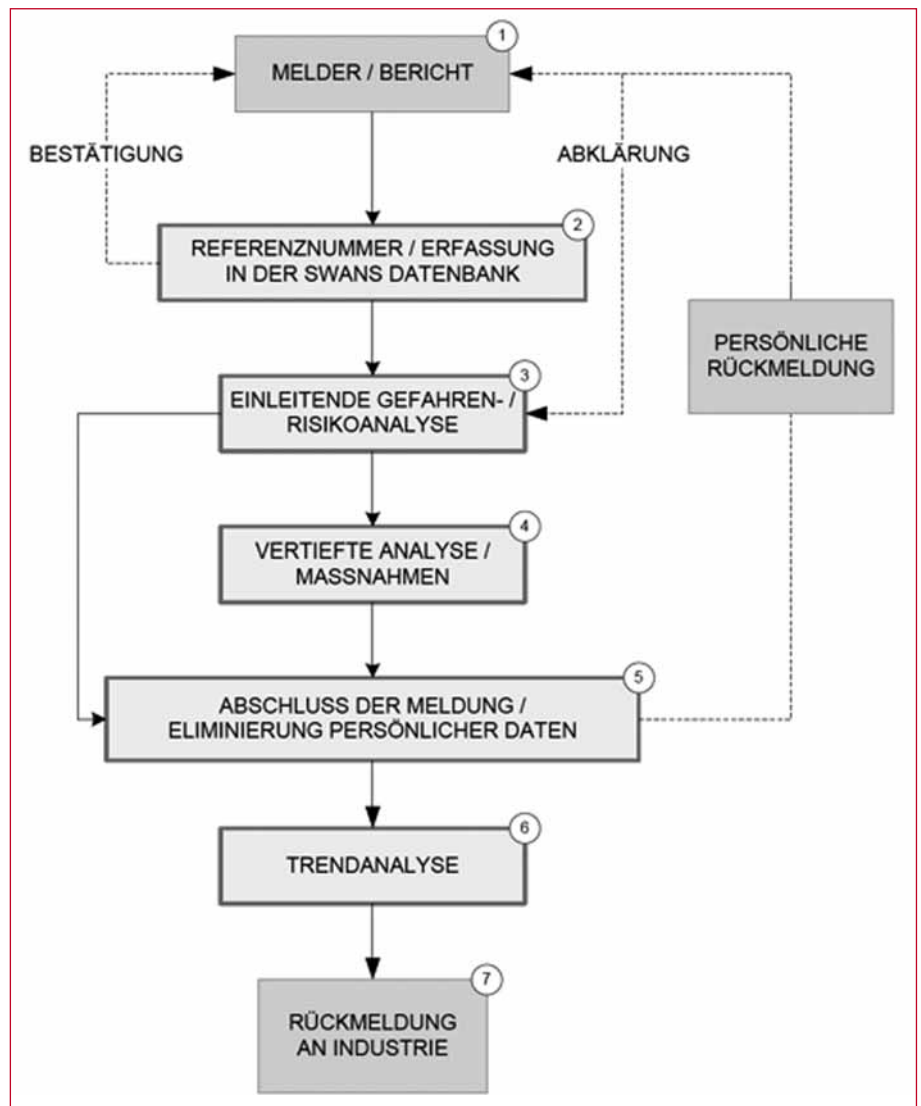
4. Die Sicherheitsabteilung überprüft den Sachverhalt und definiert gegebenenfalls Massnahmen in Zusammenarbeit mit dem SRM-Büro. Die Sicherheitsabteilung

stellt während der Untersuchung sicher, dass keine Rückschlüsse auf die Identität des Melders gezogen werden können (z.B. bei Kontakt mit dem Arbeitgeber). Enthüllt die Untersuchung ein konkretes Sicherheitsrisiko, definiert die Sicherheitsabteilung Gegenmassnahmen und sorgt für deren Umsetzung.

5. Nach der Untersuchung/Massnahmenumsetzung wird der Datenbankeintrag durch das SRM-Büro aktualisiert und geschlossen. Das SRM-Büro informiert den Melder über das Ergebnis der Untersuchung (nicht möglich bei anonymen Meldungen). Die persönlichen Kontaktdaten des Melders werden gelöscht.

6. In regelmässigen Abständen führt das SRM-Büro über alle SWANS-Berichte hinweg Risiko- und Trendanalysen durch. Auf der Basis dessen werden weitere Sicherheitsempfehlungen formuliert.

7. Schlussfolgerungen, Empfehlungen und Massnahmen werden der Industrie zurückgemeldet, unter anderem mittels jährlichem Sicherheitsbericht oder Publikationen auf der SWANS-Internetseite mit der Rubrik «Lessons learned».



SWANS-Meldeprozess. Die Bestätigung, Abklärung und persönliche Rückmeldung sind nur dann möglich, wenn bei der Bekanntgabe eines Vorfalls die persönlichen Kontaktdaten angegeben wurden.

Wer kann Bericht erstatten?

Sämtliche Personen, die direkt oder indirekt im Flugbereich tätig sind, diesen in Anspruch nehmen oder in diesem Bereich sicherheitsrelevante Beobachtungen machen, können entweder anonym oder namentlich einen Bericht mit dem SWANS an das BAZL senden.

Worüber kann ein Bericht erstattet werden?

Betriebsunterbrüche, Mängel, Fehlfunktionen oder andere Gegebenheiten, bei welchen die Sicherheit eines Luftfahrzeugs, seiner Insassen oder Dritter gefährdet waren oder künftig gefährdet sein könnten. Gemeldet werden können ebenfalls Ereignisse, die bisher keine Gefahr darstellten, aber dennoch ein potenzielles Risiko für die Sicherheit im Luftfahrtssystem enthalten.

Wann kann ein Bericht über dieses System erstattet werden?

- Wenn andere Möglichkeiten der Berichterstattung nicht verfügbar oder angebracht sind.
- Wenn Sie die üblichen Verfahren ausgeschöpft haben, ohne ein Resultat zu erzielen.
- Wenn die Meldung Ihr Arbeitsverhältnis gefährden könnte.
- Wenn die von Ihnen gemachte Erfahrung zur Verbesserung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt beitragen könnte.
- Wenn Sie anonym bleiben möchten (Identifikation ist zwecks möglicher Rückfragen oder Empfangsbestätigung jedoch wünschenswert).

Quelle: BAZL

Das SRM-Team des BAZL stand der «Rundschau» Red und Antwort

«Rundschau»: Wie viele Meldungen sind seit der Einführung des SWANS (jährlich) eingegangen?

SRM: 2007 waren es 50 Meldungen (Hochrechnung auf zwölf Monate); 2008 65 Meldungen und 2009 108 Meldungen.

«RS»: Wie sind die Meldungen des Jahres 2009 auf die verschiedenen Aviatikbereiche verteilt?

SRM: Sicherheit Infrastruktur 41; Sicherheit Flugtechnik (Flächenflugzeuge) 24; Sicherheit Helikopter 14; Sicherheit Flugoperationen (Flächenflugzeuge) 28; Leichtflugzeuge eine Meldung.

«RS»: Gab es Meldungen zum Thema Fatigue?

SRM: Das BAZL hat seit Einführung des Systems zwei Meldungen erhalten, die das Thema Fatigue explizit ansprachen: Eine Meldung beinhaltete eine problematische Einsatzplanung der Cabin Crew, die andere das Thema Ressourcenplanung/Wechsel Tages- und Nachtschicht von Flugzeugmechanikern.

Die Analyse weiterer Meldungen hat ergeben, dass Übermüdung/Überlastung ein wichtiger Faktor ist, der zu einem Zwischenfall führen kann.

«RS»: Wie viele Empfehlungen für Massnahmen wurden aus SWANS-Meldungen abgeleitet?

SRM: SWANS-Meldungen haben zu verschiedensten Massnahmen geführt. In vielen Fällen leitete das BAZL eine Untersuchung beziehungsweise Abklärung ein (sowohl innerhalb des Amtes als auch in der Industrie). Diese Untersuchungen dienten dazu, gemeldete Sachverhalte zu überprüfen und bei Bedarf konkrete Massnahmen einzuleiten. Beispielsweise wurde das BAZL von einem Piloten darüber informiert, dass eine Informationstafel an einem Flughafen eine Sicherheitsgefahr darstellte, obwohl die Mindestabstände den gesetzlichen Vorgaben entsprachen. Die Überprüfung führte dazu, dass die Beschilderung tiefer gesetzt und zusätzlich markiert wurde.

«RS»: Gibt es Bereiche, in denen sich diese Massnahmen häufen?

SRM: Aufgrund der bisher eher geringen Anzahl an Meldungen lassen sich noch keine Bereiche feststellen, in denen sich Massnahmen häufen. Die meisten der bis anhin getroffenen Massnahmen erfolgten als Reaktion auf einzelne Meldungen.

Feststellen lässt sich jedoch, dass SWANS vermehrt dazu genutzt wird, sicherheitskulturelle Aspekte innerhalb von Organisationen anzusprechen. Die Auseinandersetzung mit der Thematik Sicherheitskultur gewinnt zunehmend an Bedeutung. Die Entwicklung und Förderung einer positiven Sicherheitskultur in den einzelnen Betrieben rückt immer stärker in den Fokus des BAZL.

«RS»: Gab es Versuche, das System zu missbrauchen?

SRM: Seit Einführung des Systems gab es nur ganz wenige Meldungen, bei denen die Meldestelle auf einen Missbrauch schliessen musste. Der Grossteil der Meldungen war konstruktiver Natur. Dies zeigt sich auch daran, dass nur ein geringer Anteil der Meldungen anonym bei der Meldestelle eingetroffen ist. Obwohl SWANS explizit die Möglichkeit bietet, anonyme Meldungen an das BAZL zu richten, geben die meisten Meldenden ihre Kontaktdaten an und wünschen persönliches Feedback. Dies ist ein weiterer Hinweis darauf, dass das System ernst genommen und sinnvoll verwendet wird.

Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt

Anhang I: Verzeichnis von meldepflichtigen Ereignissen bei Betrieb, Instandhaltung, Instandsetzung und Herstellung von Luftfahrzeugen:

- Flugbetrieb: Betrieb des Luftfahrzeugs, Notfälle, Einsatzunfähigkeit der Flugbesatzung, Verletzungen, Wetter, Äussere Sicherheit, Sonstige Ereignisse.
- Technische Vorkommnisse: Struktur, Systeme, Antriebsysteme, Humanfaktoren, Sonstige Ereignisse.
- Bodendienste: Fluggäste, Gepäck, Fracht, Bodenabfertigung des Luftfahrzeugs.

Anhang II: Verzeichnis der meldepflichtigen Ereignisse im Zusammenhang mit Flugnavigationsdiensten.

«RS»: Wann leitet das BAZL Strafmassnahmen gegen eine Person ein, die einen Vorfall meldet?

SRM: Das BAZL leitet rechtliche oder administrative Schritte ein, wenn grobe Fahrlässigkeit oder gar Vorsätzlichkeit vorliegt. Ein Beispiel dafür ist Fliegen unter Alkoholeinfluss.

«RS»: Wurden schon Verfahren aufgrund von SWANS-Meldungen eingeleitet? Mit welchem Ergebnis?

SRM: Seit Einführung des Systems hat die Meldestelle drei (von insgesamt 223) SWANS-Meldungen zwecks weiterer Überprüfung in anonymisierter Form an das Sanktionswesen des BAZL weitergeleitet. Gegen einen Melder erliess das Amt einen Strafbescheid, da er eindeutig willentlich gegen Rechtsvorschriften verstossen hatte.

Sicherheits- und Risikomanagement

Das Sicherheits- und Risikomanagement (SRM) ist ein Lenkungs- und Kontrollinstrument, mit dem ein durchgehend hoher Sicherheitsstandard in den Schlüsselbereichen der Flugtechnik, des Flugbetriebs und der Infrastrukturen aufrechterhalten werden kann. Das BAZL versucht, Risiken und schleichende Tendenzen, die das allgemeine Sicherheitsniveau senken könnten, aktiv zu ermitteln, um durch angemessene Massnahmen dagegen anzugehen.

Zur Wahrnehmung dieser Aufgabe wurde im BAZL eine eigene Sektion gegründet. Der Bereich Sicherheits- und Risikomanagement führt und aktualisiert im Rahmen eines Sicherheits-Management-Systems (SMS) eine Risikodatenbank und koordiniert die Risikobeurteilung über die einzelnen Fachgebiete (Fluggeräte, Flugbetrieb, Flugsicherung und Infrastruktur) hinweg. In dieser Datenbank werden im Rahmen eines vorgegebenen Prozesses Informationen der BAZL-Fachleute aus Vorkommnissen und Inspektionen sowie zahlreicher anderer Partner gesammelt. SRM analysiert diese Daten anhand eines detaillierten Beurteilungsschemas und gibt, gestützt darauf, Empfehlungen für Massnahmen oder Handlungsoptionen an die zuständigen Sicherheitsabteilungen beziehungsweise die Amtsleitung ab.

Zudem ist SRM die Koordinationsstelle für Kontakte mit dem Büro für Flugunfalluntersuchungen und dem Sicherheitsbeauftragten des UVEK für die Luftfahrt. Auch auf internationaler Ebene werden über Organisationen wie der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC), der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) und Eurocontrol Daten ausgetauscht. Durch den Austausch von sicherheitsrelevanten Informationen kann generell aus Erfahrungen gelernt und aktiv Prävention betrieben werden. Der Bereich SRM hat eine strategische Funktion und ist daher direkt der Direktion unterstellt. Er unterstützt und berät den Direktor in der Koordination und Steuerung sämtlicher sicherheitsrelevanter Aspekte in der Tätigkeit des BAZL.

Quelle: BAZL

«In der SWISS haben wir etablierte Kanäle, die für den Meldefluss benutzt werden.»

«RS»: Wie weit hat sich die Just Culture schon verbreitet?

SRM: Das BAZL ist sich aufgrund verschiedenster Diskussionen mit der Industrie darüber bewusst, dass die Luftfahrtakteure der durch das Amt proklamierten Just Culture nach wie vor skeptisch gegenüberstehen und das Meldesystem aus Angst vor Repressalien teilweise nicht nutzen. Obige Zahlen sind in unseren Augen der klare Beweis, dass das BAZL die gewonnenen Informationen nicht dazu nutzt, um Meldende zu bestrafen, sondern vielmehr an einer detaillierten Auswertung im Interesse der Verbesserung der Sicherheit interessiert ist. Das Vertrauen der Industrie ist für den Erfolg von SWANS entscheidend. Daher wird das BAZL seine Anstrengungen fortführen, um dieses Vertrauen in SWANS zu stärken.

«RS»: Sind andere wichtige Aspekte noch nicht zur Diskussion gekommen?

SRM: Wichtig ist zu betonen, dass SWANS nicht das obligatorische Meldewesen ersetzt, über das Organisationen bestimmte Ereignisse (Occurrences) zwingend melden müssen. SWANS ist ein zusätzliches System, das es einzelnen Personen ermöglicht, ihre Erfahrungen detailliert zu schildern. War beispielsweise ein Linienspilot in einen Zwischenfall involviert, so informiert er nach wie vor seinen Arbeitgeber. Dieser wiederum ist dazu verpflichtet, das BAZL durch den obligatorischen Meldekanal über den Zwischenfall zu informieren. Der Linienspilot kann sich jedoch dazu entschliessen, dem BAZL über SWANS den Zwischenfall detailliert zu schildern. Informationen aus erster Hand ermöglichen es dem BAZL, zusätzliche Erkenntnisse über Zwischenfälle zu gewinnen und allenfalls noch spezifischere Massnahmen zur Förderung der Sicherheit zu treffen.

Dem BAZL ist es jedoch besonders wichtig, dass Personen SWANS nutzen, um Ereignisse oder Beobachtungen zu melden, die nicht zwingend über das obligatorische Meldewesen gemeldet werden müssen. Gerade kleinere Ereignisse, die auf den ersten Blick als nicht erwähnenswert erscheinen, liefern bei näherer Betrachtung oftmals wichtige Hinweise auf potenzielle Sicherheitsgefahren. Treten beispielsweise kleinere «Pilotenfehler» immer wieder auf, können durch deren Bekanntmachung über SWANS die zugrunde liegenden Ursachen ermittelt und geeignete Gegenmassnahmen erarbeitet werden. ●

Weitere Informationen sind auf der SWANS-Internetseite zu finden: www.swans.bazl.admin.ch

Unsere Pensionskasse im Sog der Finanzkrise

Gegenüber den Pensionskassen herrscht im ganzen Land grosses Misstrauen. Angestachelt durch die Finanzkrise und die aktuelle Abstimmungspropaganda, formierte sich Widerstand gegenüber den Institutionen, die unsere Gelder der Zweiten Säule verwalten, vermehren und verteilen. Auch die Piloten fragen sich, wie sich ihre Kasse im grössten Sturm an den Finanzmärkten seit 1930 behauptet und was das für die einzelnen Destinatäre bedeutet.

Text: Peter Tilly

Die Pensionskassen in der Schweiz bewirtschaften ein Vermögen von ungefähr 600 Milliarden Franken. Die SWISS-Vorsorgestiftung für das Cockpit-Personal II, kurz SWISS II¹⁾ verwaltete per Ende 2009 rund 750 Millionen Franken. Unsere Vorsorgeeinrichtung ist damit eine mittelgrosse Kasse, die auf die speziellen Bedürfnisse der Piloten eingehen kann. Die Turbulenzen an den Finanzmärkten und die damit verbundene Berg-und-Tal-Fahrt des Deckungsgrads (DG) und der Performance haben auch die SWISS II in den Fokus des Interesses gerückt. Als der DG von über 120 auf unter 100 Prozent fiel, schauten die Destinatäre der Kasse besorgt Richtung Hauptsitz in Glattbrugg. Mittlerweile liegt der Deckungsgrad wieder deutlich über der Marke von 100 Prozent. Doch was bringt die Zukunft und was

kann jeder von uns für die Optimierung seiner Rente beitragen? Das sind Fragen, die individuell beantwortet werden müssen.

Die Folgen der Krise

Zu Jahresbeginn flatterte der Versicherungsausweis ins Haus. Auf einen Blick sieht der Versicherungsnehmer das individuelle Altersguthaben, Gutschriften, mögliche Renten und die Leistungen bei Invalidität und Tod. Die Ziffern, die hier so absolut und unerschütterlich dastehen, sind in Tat und Wahrheit einer grossen Dynamik unterworfen. Sicherlich unbefriedigend war die Verzinsung im Jahr 2008. Der bescheidene Betrag entsprach dem zu 2,75 Prozent verzinsten BVG-Guthaben. Der ganze überobligatorische Teil wurde im Jahre 2008 nicht verzinst. Grund dafür war der tiefe Deckungsgrad. Rutscht eine Kasse in die



Die Pensionskassen sollten so wirtschaften, dass man das Leben auch im Alter unbeschwert geniessen kann.

Unterdeckung, dann müssen gemäss Art. 65c und Art. 65d des Bundesgesetzes über die berufliche Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenvorsorge (BVG) Massnahmen getroffen werden. Eine dieser Massnahmen war die Nullzinsrunde im überobligatorischen Bereich. Diese hatte Auswirkungen auf das Altersguthaben, die Renten und das voraussichtliche Alterskapital bei der Pensionierung im Alter von 57 Jahren. Wie auf dem Versicherungsausweis vermerkt, errechnet sich die jährliche Altersrente aus dem projizierten Altersguthaben bis zur Rente multipliziert mit dem entsprechenden Umwandlungssatz laut gültigem Reglement. Diese Projektion basiert auf dem gemäss Rang (Captain, First Officer) zu erwartenden maximalen GAV-Lohn bei Pensionierung und einer Verzinsung von zwei Prozent. Dass es vielen Pensionskassen in den letzten zehn Jahren nicht leichtgefallen ist, eine Performance von zwei Prozent zu erreichen, zeigt folgende Tabelle:

das Gespenst der Inflation (Anstieg der Konsumentenpreise) über der Wirtschaft. Sie ist eine eigentliche Entwertungsmaschine. Pensionskassen sind darum im aktuellen Umfeld gut beraten, inflationsresistente Produkte in ihr Portfolio aufzunehmen. Laut Roland Wyss, Stiftungsrat der SWISS II, gibt es hier verschiedene Möglichkeiten, um in Zeiten steigender Inflation das Anlagevermögen zu schützen. Einerseits wird in inflationsgeschützte Obligationen umgeschichtet, und andererseits bieten Rohstoffe, Aktien und Immobilien einen gewissen Schutz, da sich ihre Preise historisch gesehen gegenüber einer grassierenden Inflation zumindest mittelfristig als recht resistent erwiesen haben. Hat die Kasse aber einen tiefen Deckungsgrad, dann ist sie von Gesetzes wegen angehalten, eine risikoarme Anlagepolitik zu betreiben. Risikoarm bedeutet weniger Aktienanteil und damit weniger Erholungspotenzial. Gerade nach dem grossen Crash im Jahr 2008 war es enorm

Jahresperformance ausgewählter Pensionskassen (Quellen: Schweizer Personalvorsorge 09-09, SWISS II)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Durchschnitt 99-08
Veska PK	11.2	5.3	16.3	10.1	4.5	-19.7	k.A.	2.15
PK d. Kt. ZH	7.1	4.0	10.6	7.3	2.9	-15.6	k.A.	0.80
PK d. Stadt ZH	11.2	6.6	15.3	8.9	3.9	-18.0	k.A.	2.79
PK d. UBS	8.9	5.5	12.2	7.1	3.9	-12.7	k.A.	2.66
PK d. CS	4.9	5.1	9.2	4.5	3.3	-8.5	k.A.	2.73
PK Ringier	7.3	5.2	10.7	5.9	1.7	-11.6	k.A.	2.40
PK Profond	10.1	4.7	17.1	10.8	3.8	-25.7	k.A.	1.11
PK d. Kt. AG	8.9	5.1	13.1	7.3	4.2	-16.0	k.A.	2.30
SWISS II	9.4	3.9	13.9	7.8	5.2	-20.1	12.0	k.A. ²⁾

²⁾ die SWISS II existiert erst seit 2003

Deckungsgrad und Anlagepolitik

Ob wir uns nur im Auge des Hurrikans befinden oder die Finanzkrise wirklich schon ausgestanden ist, darüber sind sich die Experten uneinig. Die Pensionskassen haben als Unternehmen, die Renten produzieren, den Auftrag und die Pflicht, auf mögliche Tendenzen zu reagieren und Strategien für neue Störungen zu entwickeln. Nachdem die Notenbanken vieler Länder im Giesskannenprinzip Geld in das System pumpften, um Banken und Firmen vor dem Konkurs zu retten, schwebt

wichtig, dass die SWISS II wieder in Aktien investieren konnte, um im Zuge des Aufschwungs an den Märkten zu profitieren. Das erklärt auch, warum die Pensionskassenverantwortlichen mit aller Kraft für eine Erholung des Deckungsgrads kämpften. Untenstehende Tabelle zeigt die Entwicklung der Deckungsgrade ausgesuchter Pensionskassen in den letzten zehn Jahren.

Sich mit einer hohen Aktienquote und einem tiefen Deckungsgrad am Ende eines Crashes wiederzufinden, ist wohl das Unangenehmste, was einer Pensionskasse

Deckungsgrad ausgewählter Pensionskassen (Quellen: Schweizer Personalvorsorge 09-09, SWISS II)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Differenz 99-08
Veska PK	110.0	111.2	126.0	127.5	129.7	100.7	k.A.	-41.30
PK d. Kt. ZH	90.9	91.4	97.7	101.4	100.7	81.0	k.A.	-48.70
PK d. Stadt ZH	125.4	121.8	133.9	136.9	130.5	104.7	k.A.	-45.10
PK d. UBS	119.2	122.5	127.5	132.3	135.1	115.7	k.A.	-21.80
PK d. CS	108.4	110.3	115.6	112.8	111.3	100.1	k.A.	-30.50
PK Ringier	102.6	105.1	113.6	117.4	115.4	98.1	k.A.	-21.00
PK Profond	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	105.0	84.1	k.A.	k.A.
SWISS II	106.5	109.1	118.0	122.3	122.5	97.7	106.5	k.A. ²⁾

²⁾ die SWISS II existiert erst seit 2003

passieren kann. Es stellt sich sofort die Frage, wer nun bereit ist, die Anlageverantwortung weiter zu tragen. Wahrscheinlich wäre das Beibehalten des bisherigen Anlagerisikos vernünftig (siehe den Wiederaufschwung der Kapitalmärkte nach dem März 2009), aber genau kann dies niemand voraussehen. Sofort melden sich Ängste betreffend Sanierungsbeiträgen von Arbeitnehmern und Arbeitgebern, und plötzlich ist niemand im Stiftungsrat mehr bereit, die Verantwortung für die Weiterführung der bisherigen Strategie zu tragen.

Konsequenz davon: Der Schub wird reduziert, sprich es wird an der Aktienschraube gedreht und eine langfristige Schubreduktion der PK-Triebwerke findet statt, notabene auf tiefem Flight Level. Es kann nun jahrelang bei tiefsten Renditen gewartet werden, bis sich die Risikofähigkeit wieder meldet.

Bei unserer Pensionskasse wollte es der Stiftungsrat gar nicht erst so weit kommen lassen und hat es bevorzugt, einen Taucher in der Verzinsung zu akzeptieren, um die bisherige Anlagestrategie sicher weiterzuführen. Das Risiko, im Verlauf des Crashes mit dem Deckungsgrad in den Sanierungsbereich unter 90 Prozent Deckungsgrad abzurutschen, wurde damit reduziert.

Offenbar ist dieses Kalkül aufgegangen, wenn man den aktuellen Deckungsgrad sowie die 2,5 Prozent Stiftungszins von 2009 betrachtet, mit dem ein kleines Signal gegenüber dem BVG-Mindestzins von 2 Prozent gesetzt wurde.

Verzinsung der Guthaben

	2003	2004	2005	2006	2007	2008*	2009
SWISS II	3.25	2.25	4.75	4.25	5.00	2.75/0	2.50

*2008 wurde der überobligatorische Bereich mit 0% verzinst.

Die Folgen der Nullverzinsung

Zurück zur Nullverzinsung im Jahr 2008. Diese Kröte war nicht leicht zu schlucken. Gerade für ältere Destinatäre, die kurz vor der Pensionierung stehen, bedeutet ein Prozent Zins sehr viel Geld. Verständlich, dass sich in dieser Gruppe Enttäuschung breitmachte. Trotzdem darf nicht ausser Acht gelassen werden, in welchem garstigen Umfeld sich die Anlagespezialisten bewegen mussten. Wer sein Freizügigkeitskapital im Jahr 2008 in aktienintensiven Fonds anlegte, kann ein Lied davon singen.

Auch die Destinatäre, die noch einige Flugstunden vom Rentenalter entfernt sind, werden die Nullverzinsung merken. Hier macht sich der Zinseszins bemerkbar. In absoluten Beträgen sieht das aber nicht mehr so dramatisch aus. Fehlten einem Copiloten mit 42 Jahren 2008 10 000 Franken Zinsgutschrift, wächst dieser Fehlbetrag mit einer angenommenen jährlichen Verzinsung von zwei Prozent bis zur Pensionierung (15 Jahre) theoretisch auf 13 459 Franken an. Viel wichtiger ist gemäss Roland Wyss, Stiftungsrat der SWISS II, ein hoher und stabiler Deckungsgrad. Denn dieser garantiert letztlich, dass in Zukunft das IBK höher als mit dem Mindestzins verzinst und die Lücke wieder geschlossen werden kann. Nur ein ansprechender

Deckungsgrad erlaubt eine Anlagestrategie, die langfristig gute Durchschnittsrenditen garantiert.

Die Auswirkungen des Upgradings

Grundsätzlich kennt die Pensionskasse zwei Sparziele, eines für Captains (CMD) und eines für First Officers (F/O). Diese errechnen sich aufgrund des maximalen Lohns der entsprechenden Berufskategorie mit dem Sparzielfaktor im Alter 57. Da ein Karriereprung nicht garantiert werden kann, steht bei einem F/O konsequenterweise das Alterskapital auf dem Versicherungsausweis, das er erhalten würde, wenn er bis zur Pensionierung auf dem rechten Sitz verbliebe. Nach erfolgreicher Absolvierung des Kapitänskurses und dem Wechsel in die Kapitänsskala steigt das Sparziel um ungefähr 30 Prozent an, und es entsteht eine grössere Einkaufslücke. Die späten Upgradings haben hier zur Folge, dass der Anstieg des Alterskapitals nicht ganz dem Idealfall entspricht.

Individuelle Steuerungsmöglichkeiten

Wir haben die Möglichkeit, zusätzlich zu den regulären Gutschriften auf freiwilliger Basis in die Pensionskasse einzuzahlen. Wenn ein Destinatär den Zusatzsparplan von 4,5 Prozent wählt, erhält er keine höhere Rente, kann aber das gesparte Kapital nach der Pensionierung als Kapital beziehen (siehe Anhang 6 des Reglements). Jeder Destinatär hat ausserdem die Gelegenheit, sich unter Berücksichtigung der gesetzlichen Einkaufsbestimmungen bis zum auf dem Versicherungsausweis publizierten Maximalbetrag einzukaufen. Das eingezahlte Kapital ist und bleibt dann allerdings gebunden. Für den Preis der verlorenen finanziellen Flexibilität erhält man dafür höhere Risikoleistungen und eine höhere Rente nach der Pensionierung.

Neben den beschriebenen positiven Massnahmen gibt es aus Sicht der Renten natürlich auch negative. Eine davon ist die Teilzeitarbeit. Was für die Gesundheit und das Privatleben einen unbestrittenen Mehrwert bringt, hat bei den Renten und den Risikoleistungen signifikante Einbussen zur Folge. Die Renten sind schon auf der Basis einer 100-Prozent-Anstellung nicht üppig berechnet, geschweige denn bei einer lebenslangen Teilzeitanstellung. Es kann darum nicht genug betont werden, dass wir in Zukunft Arbeitsbedingungen brauchen, die ein 100-Prozent-Pensum ermöglichen. Denn wer sich Teilzeitverträge gönnt, wird es als Pensionär finanziell schmerzhaft spüren. Wer bis zum Erreichen des Rentenalters ein Vollpensum abfliegt, läuft neben den möglichen gesundheitlichen Beschwerden Gefahr, in die Fänge des grössten Rentenkillers zu geraten: die Scheidung. •

1) Nicht zu verwechseln ist unsere SWISS II mit der PFS. Die PFS ist die aus der ehemaligen Swissair-Pensionskassenverwaltung entstandene Firma, die für unsere Pensionskasse die Geschäftsführungsaufgaben übernimmt. Unsere primäre Ansprechpartnerin ist dort Frau Bice Bianco.



Shooter's Corner

Dominique Wirz lässt uns im neuen Shooter's Corner an seinem Erfahrungsschatz aus über 20 Jahren professioneller Reisefotografie teilhaben. Mehr über seine aktuellen Projekte und Foto-Workshops unter www.dominique-wirz.ch.

Text: Dominique Wirz, F/O A330/340

Fotografieren aus dem Cockpit

Als Piloten erleben wir oft aussergewöhnliche Stimmungen und haben fantastische Ausblicke auf die Landschaften unter uns. In solchen Momenten greifen viele zur Kamera und möchten die Stimmung auf Chip bannen. Doch leider ist das Ergebnis oft enttäuschend. Das muss nicht sein! Hier einige Tipps für bessere Fotos aus dem Cockpit.

Hauptproblem Cockpit-Scheibe

- Wichtigster Punkt: Reflexionen von hellen Flächen (Papier, weisses Hemd usw.) auf der Scheibe vermeiden, indem man ihnen entweder ausweicht oder sie ausschaltet: Papier wegräumen, dunklen Pullover oder schwarzes Samttuch hinter oder unter der Kamera platzieren. Und natürlich Blitz ausschalten!
- Möglichst nahe an die Scheibe herangehen, ohne sie aber zu berühren (Vibrationen). Heizstäbe und Mückendreck vermeiden und mit grosser Blende unsichtbar machen (geringe Tiefenschärfe).
- Möglichst senkrecht zur Scheibe fotografieren, möglichst im mittleren Bereich der Scheibe (Ränder vermeiden, bei Spiegelreflexkameras kann deshalb «Live View» sinnvoll sein). Andernfalls bekommt man das Bild nicht ganz scharf hin, vor allem im Tele-Bereich. Die seitlichen Scheiben eignen sich deshalb besser für Fotos, da sie weniger dick und weniger schräg geneigt sind als Frontscheiben.

Einstellungen an der Kamera

- Schnelle Belichtungszeiten wählen, Anti-Schüttel-Mechanismus einschalten. Bei Turbulenzen oder knappem Licht (Verwacklungsgefahr) trotzdem mehrere Fotos machen und das schärfste am Computer auswählen.
- Automatischen Weissabgleich einstellen. Der grünliche Farbstich der Scheibe kann auch danach noch sehr gut am Computer korrigiert werden.
- Sonnenblende verwenden, um Streulicht zu vermeiden.
- Bei Sonnenauf- beziehungsweise -untergängen oder bei Dämmerungsfotos muss oft unterbelichtet werden. Nach der Aufnahme das Histogramm beurteilen (es soll ein gleichmässiger Berg sein) und vor allem überbelichtete Bereiche (blinken bei Einstellung «Lichter» bei guten Kameras) erkennen und eventuell nochmals eine Aufnahme machen, die man bewusst unterbelichtet.
- Wer im Rohformat fotografiert, schafft sich dank der wesentlich grösseren Farbtiefe im Vergleich zum üblichen JPG-Format immense Reserven für die Bildoptimierung am Computer. Eine Optimierung ist nötig, um ein flaes Bild kontrastreicher zu machen (Stichwort: Histogramm strecken).
- Fotos mit Einbezug des Cockpits sind wegen des



grossen Kontrasts besonders schwierig. Belichtungszeit so wählen, dass Instrumente sichtbar sind. Gleichzeitig sollte die Landschaft draussen nicht überbelichtet werden (eventuell Spotmessung einsetzen). Im Rohformat und/oder mit HDR-Funktion (High Dynamic Range, nur in neueren Kameras) fotografieren.

Bildgestaltung

- Auf den Lichteinfall achten. Eine Landschaft wirkt wesentlich plastischer, wenn bei tiefstehender Sonne Schatten sichtbar werden. Im Gegenlicht zeigen sich manchmal tolle Reflexionen.
- Einen abwechslungsreichen und gut strukturierten Bildausschnitt wählen. Interessant sind zum Beispiel die Grenze Wasser/Land, mäandrierende Flussläufe, markante Täler oder Berge, Wolkenformationen.
- Wichtige Bildelemente im Goldenen Schnitt platzieren, das heisst im linken/rechten oder unteren/oberen Drittel, nicht in der Mitte.

Feedback wanted

Welche fotografischen Themen und Fragen interessieren euch besonders? Nehmt damit Einfluss auf die nächsten Beiträge! Mail an: dominique.wirz@gmx.ch.

Aktuelle eintägige Foto-Workshops mit Dominique Wirz

(Infos und Anmeldung: www.dominique-wirz.ch):

Reisefotografie-Grundlagen:

Samstag, 24. April 2010

Virtuelle Reise von der Vorbereitung bis zur Auswertung – Die Basics

Reisefotografie für Fortgeschrittene:

Sonntag, 25. April 2010

Reisemotive praktisch umgesetzt – Das gewisse Etwas

Biberli, Kugelschreiber und andere Phänomene

Die neue Uniform sitzt nun endlich tadellos, danke für die Nachfrage; lediglich die Krawatte und den Schal musste ich nicht gross abändern lassen. Die alte ist auch schon vorschriftsgemäss entsorgt, allerdings habe ich vom Kostümverleiher für das Colani-Modell damals bedeutend mehr gekriegt als jetzt für den biederen Strellson. Und sogar der Hut wurde zwischenzeitlich nachgeliefert. Nach anfänglicher Freude an der temporären Hutlosigkeit muss ich allerdings zugeben, dass ich ja keine Ahnung hatte, wie stark man einen solchen Hut vermisst, wenn man keinen hat, und zwar nicht nur als Schutz vor Hagel-, Blitz- und Hitzschlag, sondern auch als Hydraulikölabscheider beim Walkaround und erst recht als Auffangbox im Crewhotel für all die Kleinteile, die ein Pilot so an und auf sich trägt und die er nie mehr finden würde, könnte er sie nicht locker in das Hutbehältnis werfen, wenn er sich nach der Ankunft ungestüm die Patten und Namenstafelchen vom Hemd reisst, um endlich in der Hotelbar das wichtige erste Bier trinken zu können, welches ihn vor den schlimmen Folgen einer lebensbedrohenden Unterhopfung rettet.

Der gefüllte Biber aus dem Weihnachtsgratifikations-Fresspäckli andererseits hat mir unlängst aus einer bösen Unterzuckerung geholfen, nicht im Flugzeug allerdings, da wird man eigentlich immer schön gefüttert, sondern eher so im heimischen Freizeitbereich, wo die Ehefrau noch nichts von der 45-Minutenregel aus dem OM A gehört hat (Revision gemacht?!), nach der ein Pilot aus medizinischen Gründen mindestens alle Dreiviertelstunden auf seinen Wachzustand geprüft werden muss und bei dieser Gelegenheit auch grad eine kleine blutzuckerhebende Süssigkeit verabreicht kriegen sollte. Das Biberli hielt allerdings nicht allzu lang. Im Gegensatz zum Kugelschreiber, der läuft und läuft (weil Schweizer Qualitätsprodukt) und der ein echtes Schmuckstück darstellt in meiner beachtlichen Kugelschreibersammlung, die sich nach etlichen Jubiläen, unzähligen Instruktorenmeetings und anderen Danksagungsanlässen unterdessen so angehäuft hat. Waren die verschenkten Schreibgeräte ums Grounding herum noch aus chinesischer Provenienz, so stammt das wertvolle Silberteil im Weihnachtspaket immerhin wieder aus der edlen Manufaktur am Genfersee anstatt aus nächtlicher Kinderarbeit in Guangzhou. Das merkt man einfach irgendwie sofort. Auch wenn diese Chinesen angeblich die Schrift erfunden haben: den Kugelschreiber macht uns keiner nach.

Da lag aber im besagten Paket neben dem Lebkuchen, dem Kugi und dem Geldcouvert auch noch dieses ominöse Säckchen, von dessen getrocknetem Inhalt ich bis heute nicht weiss, wozu es eigentlich hätte dienen sollen: Zuerst hab ich vom wohlriechenden Pulver spontan eine Prise geschnupft, was mir aber ausser einer Nebenhöhlenverstopfung keine anregende Wirkung einbrachte, dann habe ich nach einem anstrengenden Nachtflug eine Portion ins Badewasser gegeben, was mich aber nicht belebte, sondern nur den Wannrand verfärbte, und schliesslich habe ich das undefinierbare Kräutersäcklein zur neuen Uniform in den Garderobekasten gehängt, auf dass die Motten keine Löcher ins teure Tuch fressen. Bis dato hat's genützt. Also auch an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön für die so nützlichen Gaben!



Nicht nur die Kugelschreiber von hoher Qualität sind glücklicherweise wieder am Zurückkommen, sondern es wurden im Zusammenhang mit dem Rückkauf des Swissair-Brands zusätzlich ein paar Teile aus der Vergangenheit reanimiert, die uns damals alle so sehr ans Herz gewachsen waren. Das nostalgische Gesamtpaket beinhaltet nicht nur alte Logos, Kalender und Sackmesser, sondern scheinbar auch altbekannte Namen aus der damaligen Chefetage. Aus jener Phase des Umbruchs, jener Feuer- und Rauchperiode

mit all den Brenn-, Brands und Bruleés, stösst im Rahmen eines sogenannten Hilde-Re-Brandings verdankenswerterweise wieder ein ehemaliger Chef zu uns, der in der Zwischenzeit nur einen kleinen Stage gemacht hat beim Betreiber unseres Heim- und Lieblingsflughafens; einen geheimdienstlerischen Auftrag quasi, um mehr über das meteorologische Wunder des permanenten Rückenwindes, die politische Anflug-Fernsteuerung und andere Geheimnisse dieser einzigartigen Mischung aus Pistenkreuz, Shoppingcenter, Klinik und bald auch Kasino, herauszuspionieren. «They never come back», heisst es zwar im Boxsport, aber beim Headhunting soll man natürlich davon profitieren, wenn einer unique secrets des Hauptkonkurrenten mitbringt. «Welcome back!» kann man da nur rufen als altgedienter English Language Proficiency Aggressor, bevor man den nächsten Kandidaten auf die Vollständigkeit des Vokabulars und die korrekte Verwendung des zweiten Gerundiums futur prüft.

Nach anspruchsvollen Prüfungen, um welche es sich beim English Language Proficiency Assessment wie auch beim Simulatorcheck fraglos handelt, hat der Examiner bisher im Debriefing ein themenzentriertes Referat gehalten, bevor er zur Urteilsverkündung schritt. Seit Anfang Jahr jedoch wird nach neusten Erkenntnissen aus dem CRM-Bereich das Debriefing nicht mehr Examiner-centered abgehalten, sondern ausschliesslich Crew-centered, was für jeden Instruktor zweifellos eine ernsthafte Herabwürdigung seiner bisherigen Tätigkeit und Infragestellung seines Existenzzwecks darstellt. Dies soll nun immerhin mit einer markanten Erhöhung der Instruktionszulage (sowie der jährlich wiederkehrenden Beigabe eines Kugelschreibers) wenigstens materiell kompensiert werden, wenn schon der psychische Schaden nicht mehr gutzumachen ist, der entsteht, wenn der Instruktor tatenlos vor der Türe zuhören muss, wie sich die Crew im Briefingraum crew-centered selbsterfleischt. Früher konnte er wenigstens noch seinen Senf dazugeben oder Salz in die Wunden streuen, heute sind ihm die Hände gebunden wie einem unruly Level-3 Pax während der Diversion auf die Kapverdischen Inseln. Alles, was man da als beherzter Instruktor heutzutage noch beisteuern darf, ist die THM, wobei es sich nicht etwa um eine neue Grippeform handelt, sondern um die TAKE HOME MESSAGE, welche laut Fachleuten pädagogisch von eminenter Wichtigkeit ist. Dies ist offenbar auch schon bis Bangkok durchgedrungen, hat mich doch bei einem kürzlichen Aufenthalt dort (nein, nicht meinem Letztflug) eine junge Thailänderin (vermutlich aus dem Instruktions-Milieu) vertrauensselig gefragt: «You THM?» Und auf meine Nachfrage präzisiert: «You Take Hotel Massage?»

pk2@bluemail.ch

Was macht eigentlich... Peter Hunziker?

Die Harley war frisch vorgeführt, die Temperaturen angenehm. An diesem Nachmittag im Oktober 2004 war kaum Verkehr auf der übersichtlichen Landstrasse. Auf einem nicht vortrittsberechtigten Weg näherte sich ein Auto. Es verringerte die Geschwindigkeit und schien zu stoppen. Dann geschah das Unfassbare: die Frau gab Gas und fuhr mitten auf die Hauptstrasse. Ein Moment, der Peter Hunzikers Leben veränderte.

Interview: Peter Tilly

Ich freute mich auf dieses Interview. In Wallisellen war ich zuletzt vor fast zehn Jahren Gast. An das «Stafel 13»-Emblem in der Gartenmauer erinnerte ich mich und an die grosse Garage mit edlem Inhalt auch. Das schöne Haus im verwinkelten Quartier fand ich auf Anhieb. Ich parkte meine 113 Hybrid-PS neben den 500 aus dem Hause Porsche und klingelte am Haus mit der Nummer 21. Peter Hunziker öffnete schwungvoll die Tür und liess mich in die gute Stube.

«Rundschau»: Die Frage nach deinem Befinden erübrigt sich, wenn ich dich so betrachte. So braungebrannt und durchtrainiert stellt man sich einen Rentner nicht vor.

Peter Hunziker: Die letzten Wochen verbrachte ich in Davos beim Skifahren. Übrigens bin ich Privatier, nicht Rentner!

«RS»: Wie bitte?

P.H.: (schmunzelt) Den Tipp habe ich vom Professor am Spitalbett erhalten. Es klingt einfach besser. Beim Gegenüber läuft dann in der Regel ein Film ab. Privatier? Ist der Hunziker ein Millionenerbe, ein reicher Unternehmer oder gar ein blaublütiger Schlossherr? Die Reaktionen sind zum Brüllen. Rentner ist negativ behaftet, Privatier klingt eindeutig geheimnisvoller.

«RS»: Privatier ist ein schönes Wort für einen solventen Faulpelz. Im englischen Sprachraum steht das Wort «privateer» für einen Freibeuter. Bist du eher ein solventer Faulpelz oder ein Freibeuter?

P.H.: Da sehe ich mich schon eher in der Rolle des Piraten.

«RS»: Zurück zu ernsteren Themen. Möchtest du über den Unfall reden?

P.H.: Das ist kein Problem.

«RS»: Was ist genau passiert?

P.H.: Ich war auf dem Heimweg vom Strassenverkehrsamt. Meine Harley hatte ich zuvor in Schaffhausen vorgeführt, und sie war damit nachweislich in tadellosem Zustand. Auf einer schnurgeraden Hauptstrasse fuhr ich mitten am Tag Richtung Hallau. Ich sah das Auto der Frau in einer Seitenstrasse. Sie reduzierte ihre Geschwindigkeit. Plötzlich trat sie aufs Gaspedal. Ich hatte keine Chance.

«RS»: Wie schwer waren deine Verletzungen?

P.H.: Ich hatte schwere Schädelverletzungen und komplizierte Brüche im Bereich der Schulter und des Sprunggelenks. Nach einer Notoperation kam ich auf die Intensivstation, wo ich drei Wochen zwischen

Leben und Tod schwebte. Es folgten viele Monate der Rehabilitation und des Aufbautrainings.

«RS»: Wie hast du dich von den schweren Verletzungen erholt?

P.H.: Kurz nach dem Unfall hatte ich rhetorische Probleme. Ich habe schnell gemerkt, dass ich nicht nur den Bewegungsapparat, sondern auch das Hirn trainieren muss. Stundenlang habe ich Rechenaufgaben gelöst. Das hat mir enorm geholfen. Wenn man nichts macht, verfault man. Das gilt sowohl für den Körper als auch für den Geist.

«RS»: Nach dem Unfall hast du die Fluglizenz verloren. Für einen leidenschaftlichen Piloten wie dich sicher nicht einfach. Wie bist du damit umgegangen?

P.H.: Auf einen Schlag waren alle Lizenzen weg, selbst der Privatpilotschein. Das hat mir schon Mühe bereitet. Ich fühlte mich fit und flugtauglich. Fünf Monate nach dem Unfall absolvierte ich mit einem Freund einen Probeflug am Doppelsteuer. Loopings, Rollen und Manöver mit ordentlichen G-Kräften standen auf dem Programm. Hat das Spass gemacht! Endlich wieder in der dritten Dimension, endlich wieder am Steuerknüppel – wenn auch mit einem Safety-Piloten. Der Flug war enorm wichtig für mich. Ich hatte die Gewissheit, dass die Motorik noch funktionierte. Der Neurologe hätte das lieber mit wissenschaftlichen Tests bewiesen» ...

«RS»: Will Peter Hunziker wieder zurück ins Cockpit?

P.H.: Ich bin schon lange wieder zurück! Regelmässig fliege ich als Passagier in P3 und Piper L4 durch die Gegend und gebe erfahrenen Piloten Tipps, wie sie bei Displayflügen eine gute Figur machen.

«RS»: Der Verlust der Lizenz ist nicht nur ein emotionales Problem, es ist letztendlich auch ein existen-



Peter Hunziker: Im Militär flog Peter Hunziker vom P3 über den DH-100 (Vämpi), den DH-112 (Venom), den Hunter und den Tiger fast alles, was zu dieser Zeit in Tarnfarben am helvetischen Himmel unterwegs war. In der Swissair begann Copilot Hunziker seine Karriere auf der DC-9-32 und schwebte dann auf der DC-10 dem Upgrading entgegen. Als Kapitän steuerte er die MD-80, die B-747-357 und zuletzt die MD-11. Am 20. Oktober 2004 beendete ein Motorradunfall seine fliegerische Karriere. Peter lebt mit seiner Frau Marianne als Privatier in Wallisellen.

zielles. Wie ist das ganze Loss of Licence-Verfahren abgelaufen?

P.H.: Nach dem Unfall blieb ich, wie es unsere Verträge auch vorsehen, noch zwei Jahre in der SWISS. Danach wurde mir gekündigt. Das war kein einfacher Moment. Die Firma hat sich aber vorbildlich um mich gekümmert. Namentlich möchte ich an dieser Stelle Ruth Hofer und Gaudenz Ambühl erwähnen. Die Firma stand stark hinter mir, und dafür bin ich sehr dankbar. Sehr mühsam war der Umgang mit den Versicherungen der Unfallverursacherin.

«RS»: Ein Letztflug blieb dir verwehrt. Statt mit Wunschbesetzung in die weite Welt zu fliegen, musstest du die Uniform ohne Festivitäten abgeben. Wurmt dich das?

P.H.: Mich wurmt, dass ich nicht mehr fliegen kann. Doch einen kleinen Lastflight durfte ich dennoch erleben. Mit «Spitz» aus der Staffel 13 absolvierte ich einen der letzten kommerziellen MD-11-Flüge (siehe Bild). Mein allerletzter Flug auf der dreistrahligen Dame wäre ein Rundflug zum Abschied der MD-11 gewesen. Dazu kam es leider nicht.

«RS»: Wenn man im Internet nach deiner Person sucht, wird man ausschliesslich im Handelsregister fündig. In nicht weniger als vier Firmen erscheint dein Name auf der Liste der Verwaltungsräte. Langweilig scheint es dir nicht zu sein.

P.H.: Tja, wer rastet, der rostet.

«RS»: Das Portfolio dieser Firmen ist breit gefächert. Du sitzt im höchsten Gremium einer Hüppenfabrik, einer Computerfirma, einer Verwaltungsgesellschaft und der «Best Carwash» bei der Hardbrücke in Zürich. Wie schaffst du es, hier noch den Überblick zu wahren?

P.H.: Es handelt sich bei den genannten Gesellschaften um kleine Firmen. Ich kenne die Leute und die Produkte sehr gut und identifiziere mich voll und ganz damit. Was mir sicherlich auch hilft, ist die Tatsache, dass ich nach dem Unfall gelassener wurde.

Peter bietet mir einen zweiten Kaffee an, doch ich bevorzuge ein Bier. Kurz vor dem Interview-Termin war ich auf allen vieren aus dem Airbus-Simulator im Schulhaus gekrochen. Mein Gastgeber zeigte Verständnis dafür. Während er die dunkle Bierflasche vom Deckel befreite, klagte ich über das immer komplizierter werdende Wording im Airbus. Ach, wie frei waren wir doch damals auf dem Jumbo!

«RS»: Bei dir kann man getrost behaupten, dass du Benzin im Blut hast. Hat sich die Begeisterung für schnelle Motoren nach dem Unfall geändert?

P.H.: Natürlich nicht! Mit dem Motorradfahren habe ich aufgehört, aber das Schrauben und Fahren mit Porsches und Ferraris werde ich so schnell nicht aufgeben. Obwohl ich eindeutig mehr restauriere und unterhalte, als ich fahre. Das Verhältnis von Arbeits- zu Fahrstunden liegt vermutlich bei 10:1.

«RS»: Soweit ich mich erinnern kann, warst du früher auch noch in einer Porsche-Garage aktiv. Machst du das noch immer?

P.H.: Ja, allerdings in einem anderen Betrieb als noch



Peter und «Spitz» in der MD-11.

vor zehn Jahren. Bei einem guten Freund in Dübendorf helfe ich im Betrieb mit. Manchmal ohne, meistens aber im «Übergwändli». Dank meinen guten Beziehungen konnte ich dem einen oder anderen Piloten auch einen Porsche vermitteln. Diese Aktivität hat aber eindeutig abgenommen. Standen früher noch über 25 Porsches in der Parkgarage am Flughafen, sind es heute bedeutend weniger. Die Gründe dafür kennen wir alle.

«RS»: Jetzt bist du als Privatier den ganzen Tag zu Hause. Marianne und du waren ein Berufsleben lang mit dem Koffer unterwegs. Von einem Tag auf den anderen seid ihr sieben Tage in der Woche zusammen. Bereitet dieser abrupte Wechsel keine Probleme in der Beziehung?

P.H.: Ganz und gar nicht. Wir sind beide sehr aktiv und selbstständig. Wir stehen uns nicht gegenseitig auf den Füßen herum und geniessen die gemeinsame Zeit in vollen Zügen. Das Leben ohne Einsatzplan bietet neue Chancen. Wir können heute beide tun und lassen, was uns Spass macht. Ausserdem sind die Kompetenzen in den neuralgischen Zonen strikte geregelt. Ich halte mich von der Küche fern, und dafür bin ich der alleinige Herr über den Weinkeller.

«RS»: Kaum dem Simulator entkommen, packe ich wieder meine Koffer für den nächsten Flug nach Hongkong. Vermisst du ab und zu die vertrauten Destinationen?

P.H.: Und wie! Südafrika war zum Schluss meiner Laufbahn meine zweite Heimat. An die regelmässigen Reisen nach Johannesburg erinnere ich mich gerne. Ich vermisse auch die nächtlichen Streifzüge durch die Schallplattenläden in Boston und New York. Dass ich dieser Leidenschaft intensiv gefrönt habe, zeigen die über 2500 Vinylscheiben im Schrank neben der Musikanlage.

«RS»: Herzlichen Dank für das spannende Gespräch!

Draussen fiel der nasse Schnee noch immer vom Himmel. Mit den 113 Hybrid-PS kämpfen wir uns über die rutschigen Strassen und parkieren vor dem «Doktorhaus» in Wallisellen. Zwei Teller Kalbsleber mit Rösti, begleitet von einem herrlichen Rotwein aus der Wachau, finden den Weg auf das weisse Tischtuch am runden Tisch. Der Abend dauert noch eine Weile. Piloten gehen die Geschichten so schnell nicht aus ... ●

Verkannte Gefahr – Bleed Air Oil Contamination

Aussenluft kommt auf ihrem Weg in die Flugzeugkabine an Dichtungen vorbei, aus denen Öl austreten kann. Die Gase können unschädlich, wegen veränderter Zusammensetzung aber auch toxisch sein. Die Verunreinigung der Luft kann meistens mit der Nase wahrgenommen werden, wird aber leider nur in seltenen Fällen gemeldet.

Text: Cornelius Schwanhäuser, F/O A320



Wer kennt sie nicht, die vielen verschiedenen Gerüche in einem Flugzeug. Und wie häufig riecht es auch manchmal etwas «komisch»? Doch wissen wir jeweils, woher der Geruch kommt? Manche Gerüche können wir schnell eindeutig zuweisen – zum Beispiel aus dem Galley, wenn Essen aufgeheizt wird. Von einem defekten Haushaltsgerät kennen die meisten auch den typischen Electrical Smell, und wir kennen den Geruch von Kerosin. Doch gibt es noch viele andere Geruchsquellen, die nicht immer so leicht zu definieren sind. Eine davon ist zum Beispiel die Luft, die unsere Air Conditioning Packs (Packs) liefern, die im Folgenden einmal genauer betrachtet werden soll.

Verschlungene Pfade

Bevor die Aussenluft durch die Packs auf die nötige Temperatur und Feuchtigkeit reguliert wird, muss sie erst einige Kompressorstufen des Triebwerkes (oder der Auxiliary Power Unit, APU) durchlaufen. Dabei wird die Luft an einigen Öldichtungen vorbeigepresst. Die Öldichtungen in heutigen Triebwerken können laut Herstellerangaben nur bei optimaler Temperatur und «steady state operation» ihre maximale Effizienz erreichen¹. In allen Zwischenbereichen – zum Beispiel beim kalten Triebwerk oder bei Leistungsänderungen – ist also eine hundertprozentige Abdichtung nicht gewährleistet. Es kann somit vorkommen, dass Öl an den Dichtungen austritt und durch die Packs in die Kabinenluft gelangt. Die so verunreinigte Luft enthält eine komplexe Mischung verschiedener Chemikalien. Hinzu kommt, dass in den Kompressorstufen und Packs Temperaturen herrschen, bei welchen das Öl einen Pyrolyseprozess (Verbrennung) durchlaufen kann. Hier kann zudem auch noch Kohlenmonoxid (CO) entstehen². Das Ergebnis sind Gerüche, die unter anderem als «dirty socks, banana smell, funny smell, vomit-type smell or bitter taste» bezeichnet werden³.

Also nur übler Geruch?

Das Öl in Flugzeugturbinen (und auf Ölplattformen) muss dem Standard US Navy MIL-PRF-23699 genügen. Um diesen zu erreichen, wird unter anderem der Schmierstoff Tri-Cresyl-Phosphate (TCP)⁴ in einer Konzentration von zirka drei Prozent beigelegt. TCP gehört in die Gruppe der Organophosphate, die auch als unbrennbarer Zusatz für Hydraulikflüssigkeiten, in Weichmachern und in chemischen Kampfstoffen (Sarin,

VX) verwendet werden. TCP ist aufgrund seiner Toxizität mittlerweile nur noch in Triebwerksölen zugelassen, weil hier noch kein adäquater Ersatz gefunden werden konnte.

Das im Öl verwendete TCP ist geruchs- und farbneutral und besteht aus zehn isomeren Molekülen, die unterschiedlich toxisch sind (relativer Faktor 1 bis 10)⁵.

Gelangt nun dieses Öl (beziehungsweise dessen Paralyse-Produkte) in unsere Kabinenluft, spricht man von einer Bleed Air Oil Contamination (BAOC). Es können unterschiedlichste Reaktionen beim Menschen hervorgerufen werden. Diese reichen von kurzfristiger Geruchsbelästigung über Reizung der Augen und Schleimhäute bis zur vollkommenen Handlungsunfähigkeit der Crew Members sowie der Passagiere^{6, 7}. Auch chronische Schäden am Nervensystem werden vermutet und derzeit noch untersucht⁸.

Was können wir tun?

Neben den Rauchmeldern in unseren Flugzeugen sind die einzigen Sensoren für BAOCs unsere Nasen. Doch sind diese höchst unzuverlässig. Einerseits lässt uns die Sättigung der Rezeptoren einen Geruch schon nach kurzer Zeit weniger stark wahrnehmen. Andererseits ist auch jeder Geruchssinn unterschiedlich gut ausgeprägt. Letztlich stellt «Geruchsblindheit» kein Hindernis zur Anstellung in Cockpit oder Kabine dar. Mit diesem Wissen und der teilweise unterschiedlichen Luftzufuhr in Cockpit und Kabine sollten auch Meldungen über ungewöhnliche und unangenehme Gerüche von der Cabin Crew und Passagieren sehr ernst genommen werden. Auch wenn man selbst gerade (noch) nichts riecht.

Danach bieten unsere Checklisten bezüglich SMOKE/FUMES/AVIONICS SMOKE sehr gute Einstiege in die Thematik. Und bald auch gelangt man zum wohl wichtigsten Punkt, um die eigene Handlungsfähigkeit auf jeden Fall aufrechtzuerhalten: Oxygen Mask – On, 100 Prozent!

Achtung: Dieser Artikel soll nicht suggerieren, übereilt in die SMOKE/FUMES/AVIONICS SMOKE-Checkliste einzusteigen. Doch vertraut Euren Sensoren und denen der anderen: Schlechtere Wahrnehmung, apathisches Verhalten gegenüber Problemen, heisser Kopf, Übelkeit und niedriges körperliches Energieniveau können alles Zeichen für eine Bleed Air Oil Contamination sein. Vom Occupational Health and Research Consortium in Aviation (OHRCA)¹⁴ und BAe Systems¹⁵ gibt es auch medizinische Protokolle zur Behandlung nach Verdachtsfällen.

Die Anwendung dieser Checklisten ist gedanklich meist nur den Extremfällen wie sichtbarem Rauch, elektrischen Dämpfen und Feuer vorbehalten. Doch auch Fumes sind Bestandteil dieser Checkliste und werden wie folgt beschrieben: Synonym für «unpleasant» Gas. Übersetzt mit: Dämpfe (jeglicher Art)⁹. Bei Wikipedia findet man unter dem Stichwort Fumes: «A gas or vapour that smells strongly or is dangerous to inhale». Und dass ein Fumes Event auch zur Handlungsunfähigkeit führen kann, haben wir schon in unserer eigenen Firma erlebt⁶. Die Bandbreite ist also gross und bezieht sich nicht nur auf die Extremfälle.

Share the Experience?

Die meisten Smoke and Fumes- beziehungsweise BAOC-Vorfälle werden bis heute leider nicht gemeldet. Nur zirka vier Prozent der Fälle finden Eingang in Statistiken¹⁰, obwohl wir über die nötigen Rapportkanäle verfügen: Operational Report, Smoke and Smell Report etc. Auch das Bundesamt für Zivilluftfahrt verlangt nach notfallmässiger Sauerstoff-Benutzung und nach Auftreten von Rauch oder giftigen/schädlichen Gasen eine Meldung der Ereignisse via Occurrence Report¹¹.

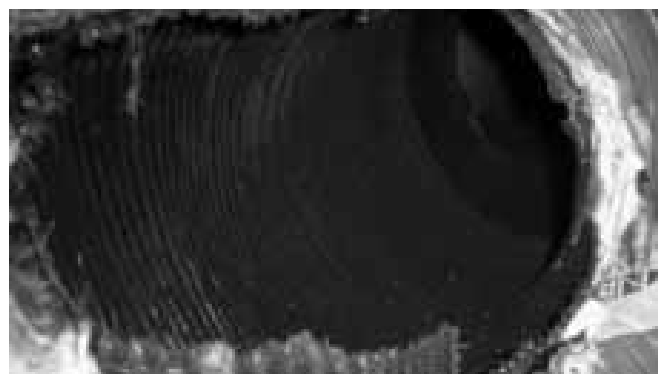
Für die European Aviation Safety Agency (EASA) stellt eine Bleed Air Oil Contamination gar eine Einschränkung der Lufttüchtigkeitskriterien dar: «(a) ... each crew compartment must have enough fresh air ... to enable crewmembers to perform their duties without undue discomfort or fatigue. (b) Crew and passenger compartment air must be free from harmful or hazardous concentrations of gases or vapours¹²».

Share the Experience!

Im Dezember rief die AEROPERS ihre Mitglieder zur Teilnahme an einer EASA-Umfrage auf. Das Ziel dieser Umfrage war es, herauszufinden, ob im Bereich Ventilation ein neues Regelwerk erforderlich ist, das



Neuer Duct mit saubereren Innenwänden.



Gebrauchter Duct mit Zeichen von Verunreinigung.

unter anderem ausdrücklich verunreinigte Kabinenluft behandelt¹³. Im Verbund mit der Vereinigung Cockpit in Deutschland setzt sich die AEROPERS auch auf EU-Ebene für einen neuen Standard bezüglich Kabinenluftqualität ein. Es liegt also an uns allen, dass Smoke-, Fumes- und BAOC-Vorfälle nicht weiterhin zu 96 Prozent ungemeldet bleiben und die Flugzeuge in Zukunft mit Filtern und spezifischen Schadstoffdetektoren ausgerüstet werden. ●

Quellenverzeichnis

¹ BAE SYSTEMS All Operator Message: Ref 00/030V, SUBJECT: Smoke and Fumes (Smells)

² van Netten C (2000) "Analysis of two jet engine lubricating oils and a hydraulic fluid: their pyrolytic breakdown products and their implication on aircraft air quality" In: Nagda, NL (ed) Air Quality and Comfort In Airliner Cabins. pp. 61-75 ASTM STP 1393. American Society for Testing and Materials, West Conshohocken, PA

³ Michaelis, A survey of Health symptoms in BALPA Boeing 757 pilots, J Occup Health Safety — Aust NZ 2003, 19(3): 253-261

⁴ Chemical Abstracts Service Number of TCP: CAS NR 1330-78-5

⁵ Henschler D.: TRICRESYL PHOSPHATE POISONING. EXPERIMENTAL CLARIFICATION OF PROBLEMS OF ETIOLOGY AND PATHOGENESIS. Klinische Wochenschrift, Vol. 36, No. 14, s663-674, 1958. Department of Pharmacology of the University of Würzburg and C. R. Mackerer, M. L. Barth, A. J. Krueger, B. Chawla, T. A. Roy, Comparison of Neurotoxic Effects and Potential Risks from Oral Administration of Ingestion of Tricresyl Phosphate and Jet Engine Oil Containing Tricresyl Phosphate, Journal of Toxicology and Environmental Health, Part A, 56:293-328, 1999.

⁶ Eidgenössische Flugunfallkommission, Schweiz, Schlussbericht Nr. 1884 vom 06.05.2009

⁷ SHK (Statens haverikommission) Schweden, Board of Accident Investigation Report RL 2001:41e Incident onboard aircraft SE-DRE during flight between Stockholm and Malmö, M county, Sweden, on 12 November 1999, Case L-102/99

⁸ Casida J.E. et al, Nature 191:1396 (1961) und Quistad et al, PNAS June 2003, p7983-7987

⁹ Pons Grosswörterbuch Englisch, I. Auflage 2002

¹⁰ Michaelis, S (2007) "Frequency of events and underreporting", Aviation Contaminated Air Reference Manual, pp. 211-248, ISBN 9780955567209, London, England

¹¹ Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), Technische Mitteilung TM 65.020-20 vom 24.07.2009 und RICHTLINIE 2003/42/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt.

¹² EASA, European Aviation Safety Agency, Certification Specifications for Large Aeroplanes, CS-25 Amendment 5, 5 September 2008, §831 Ventilation

¹³ EASA, Advanced Notice of Proposed Amendment (A-NPA) No 2009-10, Cabin Air Quality onboard Large Aeroplanes.

¹⁴ OHRCA, Occupational Health Research Consortium in Aviation, EXPOSURE TO AIRCRAFT BLEED AIR CONTAMINANTS AMONG AIRLINE WORKERS A GUIDE FOR HEALTH CARE PROVIDERS, August 2008.

¹⁵ BAE SYSTEMS, BAe 146/RJ SERVICE INFORMATION LEAFLET 21-146-RJ-536-1 SUBJECT: Cabin Air Quality Troubleshooting Advice and Relevant Modifications, Section 3 - CREW MEDICAL TESTS.

Von A bis C: Bombardier C Series

Im vergangenen März hat sich die Lufthansa als erste Airline zum neuen Projekt des kanadischen Flugzeugherstellers bekannt. 20 Flugzeuge des Typs CS100 sollen ab 2014 die Avro RJ-Flotte der Swiss European Airlines ersetzen. Ab 2016 ist zudem ein Aufbau der Flotte auf 30 Flugzeuge vorgesehen. Ein Besuch beim Hersteller in Montreal lieferte interessante Informationen.

Text: Frank Zuber, F/O Avro RJ100

Bombardier hat sich ein ehrgeiziges Ziel gesetzt: Der neue Flieger soll bereits 2012 in der Luft sein und nach einer zwölfmonatigen Testserie dem Erstkunden ausgeliefert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, wird auf drei Kontinenten mit Hochdruck gearbeitet. Alleine in Montreal sind bereits über 1200 Mitarbeiter dem Projekt C Series unterstellt.

Nicht nur der Zeitplan ist ambitioniert, auch bezüglich Performance haben sich die Kanadier einiges vorgenommen. So soll die Basisversion CS100 mit 100 bis 125 Sitzplätzen um 20 Prozent weniger Treibstoff verbrauchen als vergleichbare Muster – dies Dank einer optimierten Aerodynamik und eines komplett neuen Triebwerks, des P&W1000G. Auch die Flughafenanwohner dürften sich über den sportlichen Kanadier freuen, verspricht dieser doch deutlich leiser zu operieren.

Das Projekt steht kurz vor Abschluss der Joint-Definition-Phase, in der Ingenieure in enger Zusammenarbeit mit Lieferanten an Design und Konstruktion arbeiten und dabei auch Anregungen der Kunden berücksichtigen. In einem nächsten Schritt folgt die Detailed-Definition-Phase, bevor noch im Verlauf des Jahres 2010 ein sogenannter «design freeze» beginnt.

Bei der SWISS arbeiten bereits verschiedene Abteilungen intensiv an dem Projekt, darunter auch Martin Brodbeck, Head of Flight Operations Engineering: «Bombardier ist sehr offen für unsere Inputs und hat schon diverse Anregungen umgesetzt. Mit der C Series möchte Bombardier vom Regionalflugzeug in das Airline-Segment vordringen. Da sie auf diesem Gebiet noch wenig Erfahrung haben, begrüßen sie die Zusammenarbeit mit uns sehr.»

Kompromiss zwischen Airbus und Boeing

Aus technischer Sicht warten auf die Piloten mit den C Series einige Neuerungen. Martin Brodbeck: «Das



Das Cockpit der Bombardier C Series mit optionalem Head-Up Display.



Darstellung eines CS100 in SWISS-Bemalung.

Flugzeug soll im Jahr 2013 eingeführt werden. Wir erwarten daher schon einige Neuerungen im Vergleich zu den heutigen Flugzeugen wie Avro und auch A320. In erster Linie soll das Flugzeug viel effizienter operieren. Hier ist beispielsweise der neue Geared-Turbofan-Motor (GTF) zu erwähnen. Es werden ein Minderverbrauch von bis zu 20 Prozent und eine wesentliche Reduktion der Lärmemissionen erwartet. Das Cockpit wird der neuen Flugzeuggeneration ähnlich der A350 oder B-787 entsprechen. Die Piloten werden viel mittels einer Maus auf den Bildschirmen arbeiten. Ebenfalls wird man im Bereich «Connectivity» Neuerungen sehen. So sollen die Flugpläne via Datalink auf die Flugzeuge übermittelt werden. Weitere Schlagwörter sind Gatelink, e-Techlog, EFB und weiteres mehr. Nicht zu vergessen ist die Fly-by-Wire-Technologie mit Sidestick und Moving Throttles.»

Trotz Sidestick und Fly by Wire ist das Konzept von Bombardier mit demjenigen von Airbus nicht deckungsgleich. «Die gewählten Control Laws sind im Vergleich zur Airbus-Technologie etwas anders. Es handelt sich um ein Speed Stability Law und nicht wie bei Airbus um ein Path Stability Law. Das Flugzeug reagiert somit eher wie ein konventionelles Flugzeug bei Speed Changes. Daher gibt es auch noch einen Trim Switch am Sidestick. Die Wahl dieser Technologie entspricht einem Kompromiss zwischen den Konzepten von Airbus und Boeing», so Brodbeck weiter.

Gemeinsam mit Andreas Thurnheer, Head of Swiss European, besuchte Martin Brodbeck Anfang Februar Bombardier in Montreal. Nebst einem Workshop zum Thema FMS wurde auch weiter am Cockpit-Layout gearbeitet. Der richtige Platz für das QRH, Stauraum für Pins and Covers oder auch die Tiefe eines Cupholders mussten definiert werden. Ein Cockpit Mock-up und ein Experimental Simulator helfen dabei, ergonomische Aspekte bereits in einem frühen Projektstadium zu überprüfen.

Martin Brodbeck war auch an der Einführung der A330-300 wesentlich beteiligt. Er schätzt das kleine Entwicklungsteam bei Bombardier sehr und ist überzeugt,

bei Bombardier noch mehr Airline-Erfahrung einbringen zu können. «Airbus ist heute ein sehr grosser und komplex gewordener Betrieb. Die A330 gibt es schon seit zirka 1996 und die A320 seit 1988. Es ist damit schwierig, Neuerungen einzubringen.» Das gelinge auch bei Airbus, nur sei es eben viel aufwändiger, und es brauche gemeinsame Vorstösse mit anderen Airlines, um den Flugzeughersteller in Toulouse zu überzeugen.

Ambitiös, aber erreichbar

Ob der CS100 in zwei Jahren abhebt, kann heute nur schwer vorhergesagt werden, meint Martin Brodbeck: «Bombardier steht voll in der Entwicklung. Sämtliche Neuerungen müssen umgesetzt werden. Die Integration aller Systeme und Komponenten ist dann die grosse Herausforderung. Das Ziel ist ambitiös, aber erreichbar. Wenn man etwas Erfahrung im Projektmanagement hat, kann man sich leicht vorstellen, wie anspruchsvoll das ganze Unternehmen ist. Auch für die SWISS stellt die Einführung eines ganz neuen Flugzeugs grosse Anforderungen: speziell für Operation und Technik, um das neue Flugzeug mit hoher Zuverlässigkeit operieren zu können.»

John R. Arnone, Manager bei Bombardier Commercial Aircraft, stand der «Rundschau» Red und Antwort

«Rundschau»: How does Bombardier make sure to meet the ambitious plans regarding the first flight in 2012?

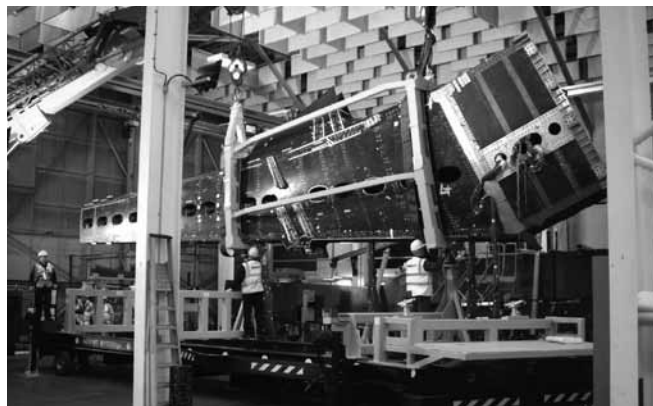
John Arnone: We have given a lot of thoughts to advance testing and proving of the CSeries. An example of this is our Complete Integrated Aircraft Systems Test Area (CIASTA), which will provide one year's worth of integrated systems design testing. This has not been



Shenyang Aircraft Corporation aus China lieferte letzten August den ersten Fuselage Test Barrel nach Montreal.

done before in the market. CIASTA is one of several buildings to house the CSeries aircraft test program; a testing and simulator-proving facility that will house the first virtual CSeries test aircraft. CIASTA will test systems and software for reliability and functionality one year before the flight test aircraft flies. Testing systems for high cycles well in advance of the first flight, CIASTA will mitigate any potential risks in employing leading-edge new technologies and processes.

It's also the first time Bombardier's customer support engineers and field service representatives will be able to collect data to prove the CSeries aircraft's



Die Flügel werden in Belfast hergestellt.

99 percent dispatch reliability – well before the actual aircraft flies. The first CSeries test article will be built in the CIASTA, the first building should be completed for rig assembly in the first half of next year. CIASTA underscores two things: First, we obviously don't want to be late to market and, second, we are committed to build a reliable aircraft from the start.

Another CIASTA-like initiative has commenced in Belfast. A composite wing with a centre wing box is being tested. While others have struggled with composites, we have a lot of past experience, a centre of composite excellence in Belfast and, with the testing, have already mitigated risk. The demonstrator wing assembly development program is well underway in Belfast, Northern Ireland. In November 2009 we announced that construction began on our Belfast site's new wing manufacturing and assembly facility.

A third example would include the arrival of the Fuselage Test Barrel in Montreal in August 2009. As the first aluminium lithium, selected to provide weight and maintenance advantages, it is being used to demonstrate manufacturing and engineering structural concepts before the CSeries aircraft final design phase.

«RS»: At this time, beside a leasing company, SWISS is the only airline with a placed order. Is this a potential hazard for the project?

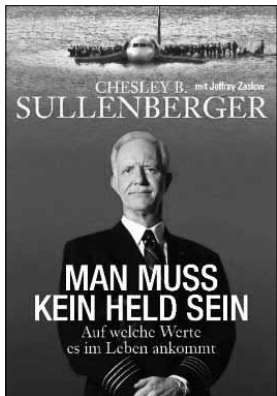
J.A.: The worldwide financial climate creates additional challenges for any airline considering new aircraft orders. However, Bombardier is working with them to help overcome these challenges, as the CSeries aircraft will help airlines to achieve their profitability and business case objectives. Airlines still need to replace aircraft in 2013, however, due to the current financial situation, they are focusing more on short-term issues rather than completing their fleet negotiations for the long term. In the meantime, we are proceeding with the development of the CSeries aircraft.

«RS»: What can you say regarding the various rumours of a stretched CS300 with 150 or more seats?

J.A.: As our vice president of product programs Benjamin Boehm is fond of saying: «I've got enough to do with the CSeries 3.4 billion Dollar program to build and deliver a quality CS100 and CS300 aircraft on time, so I don't need any more challenges.» It's his way of saying that rumours and speculation will not change our focus of developing 110- and 130-seat models of the CSeries aircraft. Please note there is a version of the CS300 capable of seating up to 149 people. ●

Durch Gänse zu den Fischen

Text: Viktor Sturzenegger



«Highest Duty. My Search for what really matters», also sinngemäss: «Höchste Pflicht. Auf der Suche nach dem Sinn des Lebens», so ungefähr lautet der Originaltitel des Buches von Chesley B. Sullenberger, das bei Bertelsmann in der Übersetzung zu «Man muss kein Held sein» mutiert.

Wie oft bei deutscher Titellung, sei es im Buch oder Film, bin ich nicht sicher, ob Lektoren beziehungsweise Verleiher

nicht etwas gar viel am Sinn des vom Autor wohl mit Bedacht gewählten Titels verändern, um Leserschaft oder Kinogänger im deutschsprachigen Raum anzusprechen. Wenn ich Sullys Flugzeug-Biographie (es als Auto-Biographie zu bezeichnen, wäre in diesem Zusammenhang fahrlässig) lese, erscheint mir der englische Titel weit aussagekräftiger.

Er beschreibt sich als 1 Meter 88 Zentimeter langen Schlacks, der nicht gerade der sprühendste Entertainer ist und trotzdem seine Frau fürs Leben findet, die sich nach längerem Zögern auch für ihn entscheidet. Trotz natürlicher Kinderlosigkeit helfen die Adoptionen zweier Mädchen gleich nach deren Geburt dem Paar, zu einer Familie zu werden.

Mit der ihm eigenen Akribie erzählt er von seinen Luftwaffen-Erfahrungen und lässt uns teilhaben am Leben der Kampfpiloten in relativen Friedenszeiten. Wenn er von der Fliegerei spricht, tut er dies mit einer Sorgfalt und Umsicht, die er als ihm wesensimmanent erscheinen lassen möchte, und die er auch dafür verantwortlich macht, einige gefährliche Situationen überlebt zu haben, während er nicht damit zurückhält, dass es andere nicht schafften. Seine Neugier und der Wille, aus Fehlern von anderen zu lernen, brachten ihn dazu, für die Luftwaffe Flugunfälle zu untersuchen, um deren Ursachen auf den Grund zu kommen. Dabei verzichtet er nicht auf die Beschreibung von grässlichen Details, denen er auf den Unfallplätzen ausgesetzt wurde.

Im Rang eines Hauptmanns scheidet er freiwillig aus der Luftwaffe aus und findet kurz nach der Deregulierung im US-Luftverkehr einen Job als 2nd Officer auf B-727 bei der Pacific Southwest Airline – sein Gehalt betrug 1980 gerade knapp 200 US-Dollar pro Woche! In diesem Zusammenhang kommt Sullenberger auf die Folgen der Deregulierung im Luftverkehr zu sprechen und erklärt den Lesenden den Nutzen der Seniorität, die das vor ihrer Einführung in den 30er Jahren in den USA grassierende Vettern- und Günstlingswesen ablösen sollte. Dabei preist er die dadurch erlangte Sicherheit vor Drohungen aus Politik und Wirtschaft, einem nicht willfährigen Piloten für seine Karriere Steine in den Weg zu legen. Deswegen reiht er sich auch willig in die Sequenz ein, die ihm erst nach acht Jahren die Kapitänswürde einträgt. Dies kommt überraschend und nur aus dem einzigen Grund, weil Pacific Southwest gerade wegen Expansion und Pensionierungen dringend Nachwuchs auf dem linken Sitz braucht. Er erklärt aber auch, dass dieses System den Piloten quasi

mit der Firma «verheiratet», weil jeder Wechsel die Stufe der Seniorität bricht und einen wieder von vorne anfangen lässt.

Die Situation in der deregulierten Airline-Industrie aus seiner Sicht löst bei mir Erkennen aus: «In manchen Unternehmenskulturen verlässt sich die Leitung stark auf die angeborene Gutmütigkeit und Professionalität ihrer Mitarbeiter, um fortwährend systembedingte Mängel, chronische Unterbesetzung und unzulängliche Auftragsunternehmen zu kompensieren.»

Natürlich erzählt Sully auch Geschichten aus seinen 29 Jahren in der Verkehrsfliegerei, die mich zuweilen an eigene erinnern. Das Beispiel der Passagierin, derentwegen er eine notfallmässige Zwischenlandung in Norfolk macht, mag etwas reisserisch wirken, aber ich glaube ihm, dass sie mit 300 Knoten Richtung Flugplatz rasten, um der sterbenden Frau so schnell wie möglich erste Hilfe angedeihen zu lassen. Dass diese dabei im Zwischengang liegt und die helfende Stewardess ihr unangeschnallt Mund-zu-Mund-Beatmung appliziert, wirkt für mich aber eher wie eine Szene aus dem Film «Airplane!» (der in der «deutschen» Übersetzung «Flying High» hiess, was jeden Bezug zu Arthur Haileys Airport-Romanen vermissen lässt). Es fehlte nur noch die Nonne mit der Gitarre.

Wenn er beschreibt, wie er sich auch nach vierzig Jahren in der Fliegerei darüber gefreut hat, einen perfekten Descent mit einer perfekten Landung abgeschlossen zu haben, weil er sich ausnahmsweise einmal den Anflug auf einen Platz bei besten Wetterbedingungen selber einteilen konnte und alles gestimmt hat und dies bei der Heimkehr seiner Frau erzählt, fühle ich mich ihm sehr nah. Wir teilen auch das Wissen, dies vor allem für uns selbst zu tun.

Ich hoffe sehr, dass es in der europäischen Luftfahrt nie so weit kommen wird wie in den Vereinigten Staaten. Eher wünsche ich den Amerikanern, dass Obama Erfolg hat mit seiner Erneuerung des Sozialstaates, damit in Zukunft nicht verdienstvolle Kapitäne wie zum Beispiel Al Haynes, der Mann, der seine DC-10 im Jahr 1989 ohne Hydraulik, dafür mit Hilfe seiner Crew und eines mitreisenden Kollegen in Sioux City landete, wegen einer teuren Operation seiner Tochter auf die Spendenhilfe der Überlebenden des Unglücks angewiesen ist und um Unterstützung betteln muss, was Sullenberger in seinem Buch beschreibt.

Auch sonst sind die früher attraktiven Mitarbeiter-Vergünstigungen der Fluggesellschaften nicht mehr dazu angeht, qualifiziertes Personal anzulocken. Bei US Airways ist es offenbar immer noch so, dass Angestellte in der Y-Class völlig unentgeltlich transportiert werden. Allerdings sind auch dort die Sitze derart ausgebucht, dass sich Sullenberger für Familienausflüge lieber mit bezahlten Tickets eindeckt. Seine beschriebene Florida-Ferien-Erfahrung erinnert mich jedenfalls stark an selbst Erlebtes.

Die Schilderung des kurzen Fluges von «Cactus 1549» ist etwas emotionaler als seine anderen Fliegererlebnisse und zeigt einen systematischen Lösungsvorgang eines unmöglich vorhersehbaren Ereignisses. Damit fördert Sullenberger das Verständnis einer Vielzahl von Laien, die dieses Buch lesen, für das meist im Verborgenen wirkende Potenzial von Piloten und allen professionell agierenden Crews.

Rührend ist seine Schilderung vom Abhören des Cockpit-Voice-Recorders beim NTSB gemeinsam mit F/O Jeff Skyles. Team Spirit pur.

Captain Sullenbergers nebenbei gemachte Bemerkungen über die Vorteile des Dienstalters in der Einsatzplanung, die er mit nonchalanter Selbstverständlichkeit erwähnt, wecken in mir die leise Wehmut des im Schweizer Neidsystem gefangenen alten Vogels, der manchen nur noch im Weg zu sein scheint. Ein PBS auf Senioritätsbasis würde den Privilegierten vermutlich regelmässig Gewünschtes bescheren und den Jüngeren die Aussicht, dies auch einmal zu erleben. Doch kommen wir da auf das weite Feld soziokultureller Differenzen ... Was nach einem Ereignis wie der spektakulären Wasserung im Hudson unweigerlich folgt, ist vor allem in Nordamerika

eine stete Auseinandersetzung mit dem öffentlichen Interesse. Sullenberger beschreibt sowohl seine als auch die Handlungen und Aussagen seiner Familienmitglieder, die Einladung an die Präsidentschaftsfeier und das Super-Bowl-Spiel und bleibt dabei der eher nüchtern analysierende, auf seine Frau und Töchter stolze Mann, der seinen Beruf, dem er vierzig Jahre lang die Treue hielt, noch immer liebt.

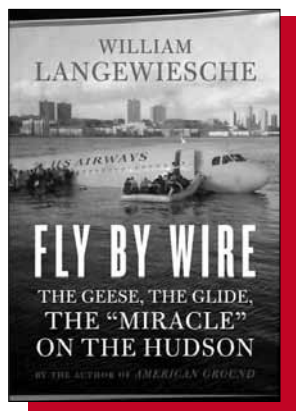
Chesley B. Sullenberger:

Man muss kein Held sein. München 2009

ISBN: 978-3-570-10049-3

Ein anderer Standpunkt

Text: Viktor Sturzenegger



Zufällig zur gleichen Zeit wie die Post mit Sullenbergers Buch von Bertelsmann kam mir ein anderes in die Hände, das ich Euch wegen der gleichen Thematik auch noch näherbringen möchte.

Auch wenn Sullenberger für das Schreiben seiner Biographie den Ghostwriter Jeffrey Zaslow sicher gut brauchen konnte, ist sein Buch nicht so süffig zu lesen wie das dünnere Bändchen des belesen

nen Korrespondenten für Vanity Fair International, William Langewiesche. Als Sohn von Wolfgang Langewiesche, Pilot und Autor des amerikanischen Flieger-Standardwerks «Stick and Rudder», kam er schon früh mit der Fliegerei in Kontakt und begann konsequenterweise im 14. Lebensjahr selber zu fliegen. Nach zwei Jahrzehnten in der Berufsfliegerei hat er sich mit beachtlichem Erfolg dem Schreiben zugewandt. Da die Zeit in der Berufsfliegerei in seiner Biographie nicht spezifiziert wird, vermute ich kaum praktische Erfahrung als Airline-Pilot. Mir scheinen gewisse Parallelen zu uns allseits bekannten, heute nicht mehr so häufig publizierenden «Flieger-Journalisten» zu bestehen, die darin versiert sind, mit einer gewissen Geringschätzung auf die Linienpiloten herabzublicken und wortgewandt deren Schwächen «ins rechte Licht zu rücken».

Langewiesches Eloge für Bernard Ziegler fällt bei mir jedenfalls auf etwas unfruchtbaren Boden. Sicher hat dieser Mann einen komplett neuen Ansatz in den Flugzeugbau gebracht, wofür man ihn bewundern mag. Zieglers Ansicht, dass er seinen Airbus 320 für jene zehn Prozent Airline-Piloten konstruiert hat, die den «Right Stuff» vermissen lassen, hinterlässt bei mir einen faden Nachgeschmack. Auch hat Zieglers Denkweise in der Geschichte dieses Flugzeugs unrühmliche Beispiele provoziert, in denen der Beweis erbracht wurde, dass es auch damit nicht möglich ist, Piloten daran zu hindern, abzustürzen. Die Diskussion des Für und Wider der Automation ist in Langewiesches Buch auch nicht zu Ende geführt. Einerseits lobt er eben die subtile Unterstützung der Protections und der Steuerung, die dem Buch den Titel gab, über den grünen Klee, andererseits kommt er nicht umhin, den alles andere als unterstützenden Sirenen-Gesang des Flight Warning Systems während Sullenbergers dreieinhalbminüti-

gen Sinkflugs in den Hudson folgendermassen zu kommentieren:

«Machines can be so dumb. The warning system continued to nag. It kept insisting Pull up, pull up, over and over again ... Terrain. Terrain. Pull up. They could have followed the advice. Sullenberger could have snatched the stick as Ziegler envisioned, and relied on the fly-by-wire protections to zoom the airplane up with no fear of exceeding the structural limits. He could have spent all of the remaining airspeed on doing that climb - paid every last dime of it out. But then, with no thrust to apply, the airplane would have hung high on the edge of a stall and, on the far side of the climb's crest, started down, nose up, wings ploughing, with no speed left to spend to keep from hitting hard.»

Daneben amüsierte ich mich köstlich über Langewiesches Beschreibung von Robert Pichés Heldentat, als dieser mit geöffnetem Crossfeed Valve treibstofflos Richtung Azoren segelte (vgl. dazu «Rundschau» 4/05, Anm. d. R.) und gebe ihm Recht, dass nicht alle Piloten gleichermassen begnadet sind. Dass es aber das unhinterfragte Befolgen einer Anweisung dieses fabelhaften Flugzeugs war, die Piché dazu brachte, das Ventil zu öffnen, unterschlägt der parteiische Berichterstatter.

Dennoch erkenne ich bei Langewiesche Bewunderung für die analytische Arbeitsweise von Sullenberger und seinem erfahrenen First Officer Skiles. Sie machten aus der überraschenden Situation das Beste. Dass der Captain kurz nach dem Vogelschlag, bevor er das Steuer übernahm, die APU startete, war sicher in diesem von Elektrizität so abhängigen Flugzeug eine weise Entscheidung und wird von Langewiesche auch entsprechend anerkannt, wenn auch vor allem mit dem Verweis, dass damit die lebenswichtigen Flugzeugsysteme am Leben erhalten blieben.

Somit schliesst er: «Sullenberger made the right decision. No matter what. Even if every simulator run had later succeeded (wieder auf La Gardias Piste 13 zu landen, wie vom Fluglotsen vorgeschlagen, Anm. d. R.). Even if people had died because of the landing in the Hudson. Going for Runway 13 would have been a crapshoot in an environment of obstacle-strewn waters, where missing the runway by fifty feet is like missing it by a mile. Who knows what Piché might have tried? But Sullenberger had never been that kind of a gambler.»

Alles in allem habe ich das Buch gerne gelesen (danke, Roland Bieri, für die Vermittlung).

William Langewiesche:

Fly by Wire, New York 2009

ISBN 978-0-374-1578-0

Seitenblicke

Nach dreijähriger Verhandlungsdauer bekamen die Hawaiian-Piloten nach Jahren des Gebens einen neuen Vertrag mit den längst überfälligen Korrekturen. Die Verhandlungen zwischen der Vereinigung Cockpit und der Lufthansa sind gescheitert. In einer Urabstimmung entschieden sich über 93 Prozent der betroffenen Piloten für Kampfmassnahmen.

Text: André Ruth

+++ After nearly three years of negotiations **Hawaiian Airlines pilots**, represented by ALPA Int'l, have approved a tentative contract agreement. The "68-month agreement will give pilots pay increases of between four and six percent immediately, and total increases of between 15 and 22 percent over the term of the contract" said ALPA. An increase in the company contribution to the pilots' retirement plans as well as giving the airline's management increased flexibility in pilot training and scheduling are also included in the agreement. Captain Eric Sampson, chairman of ALPA's Hawaiian Airlines Master Executive Council "This contract is a win-win for our members as well as the airline...It rewards our pilots for their repeated sacrifices over the years on behalf of Hawaiian, and positions our company for future success well into this new decade." Captain John Prater, ALPA's President, added "The Hawaiian agreement is a success story that proves a strong and unified pilot group working together can take charge of their destiny and move both themselves and their airline forward." +++

+++ The cockpit crews of **Lufthansa, Lufthansa Cargo** and **Germanwings** are struggling with their management to come to an agreement regarding their working conditions as well as their payment. The pivotal goal of Vereinigung Cockpit is to ensure job security of Lufthansa staff in Germany and to defend these jobs against outsourcing. In 1992 Lufthansa pilots agreed to significant cut backs while in return, Lufthansa agreed that all aircraft with 70 seats or more will only be flown by Lufthansa pilots and under Lufthansa conditions. Lufthansa is evading this contract through outsourcing and the acquisition of foreign subsidiaries like Lufthansa-Italia. Due to the flexible payment system, management was able to save 12 percent of pilots costs in 2009. Therefore, pilots are demanding that any further cost reduction on their part will only happen under the condition that German jobs will not be moved abroad. After negotiations with management failed 93 percent of Lufthansa pilots voted for industrial action. The strike has started on Monday February 22nd and is due to last four days. +++



International Youth Exchange

For Airline Employees, Friends and Family

APPLY TODAY for the 2010 Summer International Youth Exchange!

Use your airline flight benefits to experience the adventure of a lifetime.

IYE is for youth, ages 14-19 years of age. They are matched with youth their own age from an airline family abroad. Each youth hosts in their home for two weeks. The youth are together at both homes.

The program is coordinated by a retired airline employee. IYE has matched over 1900 youth of airline employees since it began in 1994.

Costs for youth exchange:

- airline pass
- spending money
- application fee of \$300 USD (refundable if a match is not located)



APPLY TODAY! Visit www.intlyouth.org or email info@intlyouth.org
International Youth Exchange Program, LLC | PO Box 211065, St. Paul, MN 55121-2465, USA

Steuertipps

Wie immer im Januar flattert die Steuererklärung ins Haus, und für die meisten beginnt das mühsame Zusammensuchen verschiedener Unterlagen ...

Text: Oliver Senn, Spezialist Steuern

Wer die Steuererklärung effizient ausfüllen will, legt sich dazu am besten einen separaten Ordner an. Darin legt er schon während des Jahres alle steuerrelevanten Belege ab, insbesondere:

- Lohnausweis
- Zins-Saldo und Depotverzeichnisse der Bank
- Weiterbildungs- und Umschulungskosten (berufsbezogen)
- Liegenschaftsunterhalt (grosse Renovationen auf zwei Jahre verteilen, eventuell Förderbeiträge von Kanton oder Bund)
- Krankheits-, Unfall- und IV-Kosten
- Freiwillige Zuwendungen (Spenden)
- Ausbildungskosten der Kinder (je nach Kanton)
- Einkäufe in Pensionskasse (nur wenn WEF zurückbezahlt)
- Beiträge in die Säule 3a
- Steuerwertbescheinigung der Lebensversicherung (Rückkaufswert inklusive Überschuss- und Gewinnanteile unterliegen der Vermögenssteuer).

In einzelnen Kantonen ist es möglich, schon während des Jahres einzelne Kosten in die elektronische Steuererklärung einzugeben.

Für die Eigenheimbesitzer hat der HEV (Hauseigentümerverband Schweiz) die Zwillingsinitiative ans Parlament gereicht. Dabei geht es um das Bausparen für die junge Generation und sicheres Wohnen im Alter. Über Eigenmietwert, Schuldzinsen und Unterhaltsabzug sind sich der Bundesrat und der HEV immer noch uneinig. Mehr dazu unter:

<http://www.zwillingsinitiative.ch>



Für uns Piloten gibt der Berufskostenabzug immer wieder zu Diskussionen Anlass. Bis vor der Steuerharmonisierung im Jahr 2001 wurde in vielen Kantonen die Zürcher Liste für Flugpersonal angewendet. Heute pflegen die meisten Kantone eine härtere Gangart und streichen bei vielen den Arbeitszimmerabzug. Wer keinen Büroabzug zugesprochen bekommt, hat es schwer, über die Pauschale von drei Prozent des Nettolohns (mindestens 2000 und höchstens 4000 Franken) zu kommen.

Wir sind mit HR in Kontakt und versuchen, unser Arbeitszimmer als unentbehrlichen Vorbereitungsraum zu deklarieren. Die elektronische Post hat zugenommen: e-test, Flug/Check-Vorbereitung, Bulletins etc.

Für persönliche Auskünfte stehe ich euch gerne zur Verfügung. Anfragen an die AEROPERS werden an mich weitergeleitet. Wer sich im Internet schlau machen möchte, findet unter <http://www.swiss-tax.ch/index.html> wertvolle Steuertipps. Versicherungen und Banken bieten ebenfalls nützliche Ratgeber auf ihren Homepages an.

Ich wünsche euch eine stressfreie Zeit beim Ausfüllen der Steuererklärung!

**Setzen Sie uns ruhig
unter Druck**

AKERET DRUCK AG

Druckerei am Lindenplatz

Wallisellenstrasse 2
8600 Dübendorf

Tel. 044 801 80 10 akeret.ag@bluewin.ch
Fax 044 801 80 11 www.akeret-ag.ch

Daniel Achermann



Mein Vater arbeitete bis zu seiner Pension bei der Swissair, sodass ich von klein auf eine Beziehung zur Fliegerei hatte und viel um die grossen Flugzeuge herum war. Den Start meiner Fliegerkarriere machte ich bei der Sportfluggruppe der Swissair in Hausen und absolvierte dort mein PPL. Zur gleichen Zeit besuchte ich die Abend-Technikerschule für Flugzeugbau und machte dort meinen Abschluss in Leichtbau. Nach einem dreimonatigen Englischaufenthalt in Boston und der sechsmonatigen B/IRF-Ausbildung, die ich in Clearwater/FL absolvierte, machte ich meine Validierung bei Horizon und die Linienpiloten-Theorie im Pilotenkurs PK1/97. Danach konnte ich sofort bei der Crossair auf der MD-80 anfangen. Nach fünfeinhalb Jahren Charteroperation wechselte ich auf den Avro. Seit Mai 2009 bin ich auf der A320 und geniesse wieder die langen Flüge. Ich bin verheiratet und habe zwei Kinder. Meine Freizeit verbringe ich mit meiner Familie und mache Sport (Biken/Rennen). Nebenbei betreibe ich die Webseite Refindo.ch, den Restaurant-Guide für unsere Nightstops.

Liebe Grüsse und bis bald auf der Linie, Daniel

Linda Aenderl



Mein Traum vom Fliegen wurde bereits Realität, als ich mit 15 Jahren am Segelflugplatz Königsdorf, südlich von München gelegen, eine begeisterte Segelfliegerin wurde. Ab diesem Zeitpunkt stand für mich fest, auch später beruflich diese Richtung einschlagen zu wollen. Nach dem Abitur machte ich mich dann Anfang 2005 mit PPL-A und -C im Gepäck auf den Weg zur RWL German Flight Academy in Mönchengladbach. Meine erste Anstellung als First Officer erhielt ich im Februar 2006 bei der dba Luftfahrtgesellschaft. Dort war ich zunächst in Stuttgart und später in München stationiert und flog Boeing-737-300/-500/-700.

Nun bin ich sehr glücklich darüber, bei der SWISS angekommen zu sein, und freue mich auf eine gute und professionelle Zusammenarbeit mit meinen neuen Kollegen. In meiner Freizeit gehe ich gerne in die Berge zum Skifahren oder Wandern.

Liebe Grüsse, Linda

Daniele Bortolas



Von Kindheit an bin ich fasziniert von der Fliegerei. Nach dem neusprachlichen Gymnasium an der Kantonsschule Winterthur musste ich mich für die berufliche Zukunft entscheiden. Neben dem Auswahlverfahren bei der SAT legte ich die Aufnahmeprüfung für ein humanmedizinisches Studium ab. Nach erfolgreichem Bestehen konnte ich im Jahre 2007 mit dem zweiten MPL-Kurs die Ausbildung zum Piloten beginnen.

Als Ausgleich zu meinem Beruf verbringe ich viel Zeit mit sportlichen Aktivitäten, wozu vor allem der Fussball gehört. Ich spielte mehrere Jahre lang aktiv in einem Verein. Wenn die Zeit es erlaubt, verbringe ich meine Freizeit heute noch sehr oft auf Fussballplätzen.

Liebe Grüsse, Daniel

Hans Dieterich



Pilot zu werden, war für mich der klassische Bubentraum. Und so habe ich mich noch vor meinem Abitur 2007 im badischen Rheinfeldern bei der Lufthansa beworben. Dort wurde ich aber nicht genommen. Und so habe ich erst einmal ein Maschinenbaustudium in Bremen begonnen, während dem ich mich für die gerade wieder begonnene, von der SWISS finanzierte Pilotenausbildung bewarb - erfolgreich! Also ging's für mich und 14 Mitstreiter im Januar 2008 im PK 1/08 an der SAT los. Jetzt freue ich mich auf eine spannende und abwechslungsreiche Zeit auf der Kurzstrecke im Airbus-Cockpit.

In meiner Freizeit mache ich gerne Sport - Joggen, Biken, Fitness -, spiele ab und zu Gitarre und bin generell gerne draussen an der frischen Luft.

Viele Grüsse, Hans

Simon Klingler



Nach der Ausbildung zum Primar- und Reallehrer suchte ich eine Abwechslung, die mich dann in die Aviatik führte. Die ersten Flieger-Schritte machte ich jedoch zuerst in der Kabine, als ich 1999 in die Swissair eintrat. 2000 hingte ich dann noch ein Jahr bei der Balair an. Der Gedanke, ins Cockpit zu wechseln, wurde mit dem Grounding auch gleich «mitgegroundet». Um doch etwas in der Branche zu bleiben, absolvierte ich noch die Tourismusfachschule in Zürich. Als bekannt wurde, dass die SWISS wieder Piloten selektionierte, war die Bewerbung relativ schnell auf der Post – und siehe da: zwei Jahre später sitze ich nun glücklich im Airbus-Cockpit und freue mich auf tolle Flüge, spannende Rotationen und eine gute Zusammenarbeit.

Die Freizeit verbringe ich an meinem Wohnort in der schönen Stadt Bern, wo ich auch aufgewachsen bin und sich mein familiäres Umfeld befindet. Im Sommer zieht es mich in die Aare und abends an den Grill. Ansonsten trifft man mich auch in der Halle an, um Handball zu spielen, oder im Winter auf den Pisten im Berner Oberland auf den Skis oder dem Schlitten.

Beste Grüsse, Simon

Patrick Schabrun



Ein Traum geht in Erfüllung – dies war der prägende Gedanke, als ich als Teil der Crew vor noch nicht allzu langer Zeit das erste Mal das Cockpit einer SWISS-Maschine betrat. Nach intensiver Ausbildung war es nun soweit: Das so viel zitierte, schönste Büro der Welt wartete auf mich. Schon als kleiner Junge gab es für mich auf die Frage, was ich später mal werden wolle, nur eine Antwort: Pilot!

Diese Faszination für die Fliegerei habe ich wohl von meinem Vater geerbt. Auch in den darauf folgenden Jahren hat mich dieser Berufswunsch nie losgelassen. Nach dem Abschluss der Bezirksschule absolvierte ich zuerst eine interessante Lehre als Elektroniker mit Berufsmaturität.

Als ich dann auch die Rekrutenschule hinter mich gebracht hatte, stand einer Bewerbung bei der SWISS nichts mehr im Wege, und ich bin glücklich, nun meinen Traum leben zu dürfen.

Ausserhalb des Cockpits treibe ich gerne Sport, unternehme was mit Freunden, reise gerne und freue mich, immer wieder spannende Bekanntschaften zu machen.

In diesem Sinne freue ich mich auf tolle Rotationen mit Euch.

Bis bald, Patrick

Daniel Wenger



Mit dem Virus der Fliegerei infizierte ich mich bereits als Halbwüchsiger, ehe ich mir mit Modellfliegen und -zerstören die Freizeit ausfüllte. Die spätere Berufslehre als Polymechniker bei der RUAG in Thun und einem Studium für Produktion und Automationstechnik ermöglichten es mir, auch die technischen Bereiche der Aviatik besser zu verstehen. Als Letztes verdiente ich meine Brötchen als Statiker und Konstrukteur für Tragwerke bei der BKW in Bern.

Fliegerisch beschritt ich mit der FVS und dem späteren Abschluss der PPL einen bewährten Weg, der schon manchem Piloten in ein Cockpit verhelfen sollte. Dies war bei mir nun offensichtlich nicht anders. Nebst Mountainbiken, Skifahren, Gleitschirmfliegen und anderen Arten, die Natur zu entdecken, hoffe ich, in Zukunft wieder vermehrt mit kleinen Flugzeugen die Geografie erfliegen zu können.

Natürlich zögerte ich keine Sekunde, um mich bei Swiss Aviation Training zu melden, als ich 2007 von deren attraktiven Ausbildungsprogrammen erfuhr. Nach geglückter Selektion und Ausbildung bin ich unglaublich stolz, ein Teil unserer nationalen Airline zu sein, und freue mich auf unzählige, tolle Erlebnisse mit Euch.

Bis bald, Daniel

Austritt

Daniel Moser



Eintritt: 1.6.1982 (Swissair)
Austritt: 31.12.2009

Total Flugstunden: 15 000

Karriere:
F/O: MD-80, DC-10, A310, MD-11
Captain: A320, A330/340

Freiwilliger Wechsel von der Berufsfliegerei in die Politik: Wer hätte sich so etwas früher gedacht? Mir wurde nun aber die Chance gegeben, weitere und neue Horizonte zu entdecken. Im Herbst 2009 wurde ich in Brugg AG, zum neuen Stadtpräsidenten gewählt – 100-Prozent-Pensum (plus).

Die Fliegerei war für mich eine wahnsinnig spannende und lehrreiche Zeit. Auf einige Spannung hätte ich in den letzten zehn Jahren zwar gerne verzichtet. Was mir aber wirklich fehlen wird, seid Ihr, die echten Aviatiker, Lebenskünstler und Pragmatiker. Was haben wir doch gelacht, uns am Erlebnis Flug erfreut und bei einem Bier das Erlebte aufgeköcht und runtergespült, bis die Bar definitiv schloss. Begreift Euch als privilegiert, aber wehrt Euch geschlossen für ein Umfeld, das hochprofessionelles und gesundes Arbeiten zulässt. Wilhelm Tell hat sich auch gegen die Habsburger durchgesetzt! Ich danke Euch für die tolle Zeit und freue mich, Euch zu sehen.

Liebe Grüsse, Dani

Pensionierungen

Antoin Dobbelaar



Eintritt: 7.1.1974
Pensionierung: 31.1.2010

Total Flugstunden: 20 222

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

Liebe Kollegen, gerne möchte ich mich bei Euch bedanken für die vielen schönen Stunden und die gute Zusammenarbeit, die es mir ermöglicht haben, meine Karriere unfallfrei abzuschliessen.

Unsere Generation hat, abgesehen von den bekannten Ausnahmen, immer den Wind im Segel gehabt. Es ist mir klar, dass sich die Zukunft jetzt anders präsentiert, aber ich wünsche Euch trotzdem den gleichen Spass am Fliegen, den ich immer empfunden habe. Ich werde Euch sehr vermissen und hoffe, Euch bei irgendeiner Gelegenheit wiederzubegegnen.

Viele Grüsse, Antoin (adobbelaar@hotmail.com)

Ernst Meier



Eintritt: 1.4.1980
Pensionierung: 31.1.2010

Total Flugstunden: 16 700

Karriere:
F/O: DC-9, A310
Captain: F100, B-747, A320/330

Sali zäme! Nach fast 30 Jahren Linienfliegerei habe ich nun Ende Januar meine Uniform zurückgegeben und meine Fliegerkarriere abgeschlossen. Es bleiben viele schöne Erinnerungen. Immer wieder war ich beeindruckt vom guten Teamgeist der Crews, und ich danke allen, die es mir durch professionelle Arbeit ermöglicht haben, meinen Traumberuf mit Freude und unfallfrei auszuüben.

Ich wünsche Euch allen «many happy Landings» und alles Gute für die Zukunft!

Viele Grüsse, Ernst

Pensionierung

Peter Schedler



Eintritt: 2.4.1979

Pensionierung: 31.12.2009

Total Flugstunden: 16677

Karriere:

F/O: DC-9, MD-80, A310, MD-11

Captain: F100, A320, MD-11, A330/340

On The Air...

Text: Zbigniew Bankowski

LOCAL NEWS ...

SWISS und **Helvetic** haben den Vertrag für die langfristige ACMI-Miete (Aircraft-Crew-Maintenance-Insurance) dreier Fokker 100 verlängert. Nach dem gegenwärtigen Stand der Abmachung werden die drei Helvetic-Flugzeuge bis zum Frühjahr 2014 für Swiss International Airlines eingesetzt. Eine vierte Fokker 100 fliegt derweil in eigener Regie für Helvetic oder – je nach Bedarf – auch für die SWISS.

Comlux hat einen dritten Airbus 319 Corporate Jetliner (CJ) bestellt und damit insgesamt bereits zehn Flugzeuge aus der Airbus-ACJ-Familie in Auftrag gegeben: vier A318 Elite, drei Airbus A319 CJ, zwei A320 Prestige und eine A330-200 Prestige. Das Unternehmen ist damit der grösste Kunde von Geschäfts- und VIP-Flugzeugen aus der Airbus-Familie. Comlux betreibt



Eine der vier A318 Elite von Comlux.

einen Teil der Flugzeuge für private Kunden und setzt die anderen für VVIP-Charterdienste ein – so auch den jetzt neu bestellten Airbus ACJ.

Die Genfer Fluggesellschaft **Baboo** hat mit Alitalia ein Codeshare-Abkommen abgeschlossen. Unter gemeinsamer Flugnummer bieten somit Alitalia und Baboo nun je zwei tägliche Verbindungen zwischen Genf und Rom-Fiumicino an. Als weitere Ziele, die Baboo ab Genf ansteuert, können Florenz, Mailand-Malpensa, Neapel und Venedig neu unter gemeinsamer Flugnum-

mer angeboten werden. Baboo hat bereits Codeshare-Abkommen mit Air France, Darwin Airlines, Olympic Air und Tarom. Darüber hinaus nimmt Baboo am Vielfliegerprogramm Fly Blu der Air France-KLM teil.

Um seine Bekanntheit zu steigern, gibt sich der **Flughafen Altenrhein** eine neue Identität. Da der Flughafen primär die Business Aviation und Geschäftsreisende ansprechen will, tritt er neu unter dem Namen «People's Business Airport St. Gallen Altenrhein» auf. Der neue Marktauftritt wird bereits mit grossformatiger Werbung am Kontrollturm des Flughafens propagiert. Um das Versprechen des «Flughafens für Geschäftsreisende» einhalten zu können, wird noch ein Architekturwettbewerb für den Neubau des Terminals ausgeschrieben. Bis zum Oktober 2010 ist zudem der Neubau eines Hangars geplant.

Der Flugzeughersteller **Pilatus** hat eine PC-12 an das U.S. Bureau of Land Management (BLM) ausgeliefert, einer Regierungsstelle der USA, die für die Verwaltung einer im Besitz der Öffentlichkeit befindlichen Landfläche von über 100 Millionen Hektaren (rund 13 Prozent der gesamten Landfläche der USA) verantwortlich ist. Zu den Aufgaben der Behörde gehören neben der Versorgung des Gebiets und der Verwaltung seiner Ressourcen auch die Waldbrand-Überwachung sowie Hilfeleistungen im Notfall. Die abgelieferte PC-12 weist als Besonderheit eine als «Jump-Door» bezeichnete «Tür in der Kabinentür» auf, die nach einem Absenken des Kabinendrucks während des Fluges geöffnet und wieder geschlossen werden kann. Durch diese zusätzliche Vorrichtung können etwa Fallschirmspringer oder Hilfsgüter und Vorräte aus der Luft abgesetzt werden. Nach dem Schliessen der Tür wird der Druck wieder aufgebaut. So kann die PC-12 nach kurzer Zeit wieder auf die übliche Reiseflughöhe zurückkehren und ihren Flug mit normaler Geschwindigkeit fortsetzen.

Die **Air Berlin Group** hat die Flotte der Belair seit der Übernahme im November 2007 von drei auf sechs Flugzeuge verdoppelt. Im Frühling wird sie sogar verdreifacht. Dann werden neun Airbusse (acht A320, ein A319) mit Schweizer Registrationsnummern unter der Betriebsbewilligung (AOC) der Belair fliegen. Air Berlin plant,

in der Schweiz in den nächsten Monaten mehr als 100 neue Stellen in der Kabine und 30 im Cockpit zu schaffen. Damit werden im nächsten Sommer rund 320 Mitarbeitende (200 Flight Attendants, 100 Piloten und 20 Bodenmitarbeiter) beschäftigt sein. Dieser Ausbau beinhaltet auch neue Destinationen: Malaga wird viermal pro Woche bedient, und nach Barcelona bietet Air Berlin sogar eine Tagesrandverbindung an. Air Berlin fliegt ab März neu von Zürich nach Bari, Neapel und Palermo. Zwei der neun Airbusse werden auf dem Euro-Airport stationiert.

Grâce à un nouveau partenariat avec l'entreprise suisse Mathys Aviation, **Swiss Private Aviation** est désormais chargée de l'exploitation de sept jets privés, dont six du type Cessna Citation. L'entreprise renforce ainsi sa position d'experte dans la gestion de cette famille d'avions. Ce nouveau client vient en effet de confier la gestion de deux avions d'affaires, un Citation CJ3 et un Citation CJ1+. Swiss Private Aviation en assure les vols destinés à la clientèle et aux actionnaires de Mathys Aviation, et en commercialise les capacités excédentaires auprès de sociétés tierces.

WORLD NEWS ...

L'A380 d'Air France est équipé du nouveau système d'aide au freinage «Brake to vacate», permettant à l'appareil de doser le freinage nécessaire pour sortir sur une bretelle de piste fixée, quelles que soient les conditions de contamination de piste. Ce nouveau dispositif, couplé à l'autofreinage et au pilote automatique, reçoit des données GPS et les superpose aux données aéroportuaires stockées dans les ordinateurs de bord. Les avantages de ce système sont notamment de minimiser l'impact de l'atterrissage sur les dispositifs de freinage (usures, températures) ainsi que d'optimiser les temps de dégagement des pistes. Le nouvel appareil d'Air France dispose également d'un dispositif de prévention des risques de dépassement des distances d'atterrissage (ROW/ROP : Runway Overrun Warning/Runway Overrun Prevention). Calculant la distance optimale nécessaire à l'atterrissage en utilisant les données météorologiques, la masse de l'avion, son altitude, sa vitesse et sa position, ce dispositif pourra alerter l'équipage lors d'un atterrissage trop long pour une remise de gaz. Si l'atterrissage devait toutefois être poursuivi (lors d'un problème technique grave par exemple), le ROP serait alors activé automatiquement pour un freinage d'urgence. Ces systèmes équiperont en standard le futur A350 de l'avionneur européen.

Frankfurt airport operator Fraport is facing serious setbacks to its expansion plans, as night flights could soon be banned and the traffic downturn raises doubts over ambitious infrastructure projects. A state court approved the planned construction of a fourth runway at Frankfurt that will enable the field to handle a maximum of 126 hourly movements, up from current 80. But the court linked the decision to what is almost a prohibition of operations between 11 p.m. and 5 a.m. sharply contrasting with earlier commitments made by the state government of Hesse. The fourth runway is scheduled to be ready by the end of 2011, and initial



The fourth runway at Frankfurt airport will run parallel to two older runways.

construction has already begun. 50 percent of the additional capacity will be used for more long-haul services.

LOT Polish Airlines has warned that it is considering an offer to switch to Airbus because of the delays to its Boeing 787 order. The Polish carrier originally ordered up to 14 Rolls-Royce-Trent-1000-powered Dreamliners in 2005, with deliveries set to begin in autumn 2008. However, after the latest delay, B-787 launch customer All Nippon Airways is not due to receive its first Dreamliners until late 2010. Deliveries to LOT, which are the B-787's European launch customer, are scheduled to start around six months later, meaning it will not receive its first B-787 until May 2011.

A **C-5M Super Galaxy**, operating with a joint U.S. Air Force and Lockheed Martin crew, set 41 world aeronautical records in one fell swoop. The flight from Dover AFB, Delaware, broke eight world records and set standards in 33 categories where no previous record attempts are noted. The aircraft with a payload of more than 80 000 kg reached an altitude of more than 41 100 feet in 23 minutes and 59 seconds. These times will be certified as national records by the «National Aeronautic Association», the U.S. representative to the «Fédération Aéronautique Internationale», based in Lausanne, the sanctioning body for all world aviation records.

CRASH NEWS ...

Once again, some African news ...

A Boeing 707-320C (manufactured in 1969) of **Azza Transport** from Sudan was destroyed when it crashed shortly after take-off from Sharjah and burst into flames, killing the six crew members. According to reports the crew declared an emergency immediately after lift-off, reporting the failure of the right outboard engine. The aircraft subsequently veered sharply to the right and impacted the ground. An airport surveillance video released after the crash shows the aircraft climbs out normally, but after it disappears from view a large part is seen to fall from the sky.

McDonnell Douglas MD-82 of **CAA - Compagnie Africaine d'Aviation** - from Congo overran the runway while landing at Goma in rainy conditions. The aircraft impacted lava remains and came to rest in a nose high attitude. The nose and lower forward fuselage area received substantial damage and the aircraft is without

doubt an insurance write-off. Goma lost the last third of its runway when the Nyiragongo volcano erupted in January 2002. Approximately 18 percent of the city was destroyed by the resulting lava flow, forcing the evacuation of some 300 000 people and leaving 120 000 homeless. The river of molten rock consumed the northern end of the runway, reducing its length from 3000 to 1995 metres.

Et, à ce même sujet, un article paru dans la presse congolaise:

«Un avion de la compagnie CAA a raté son freinage et fini sa course dans l'amas de lave qui couvre une partie de l'aéroport de Goma. Bilan: une vingtaine de blessés. A bord, 116 passagers ordinaires et un passager de marque, le gouverneur de la ville, Julien Paluku, qui revenait de Kinshasa. Le personnel de la MONUC (Mission de l'ONU en RD du Congo) a dépêché sur place des camions anti-incendie et des ambulances. Les blessés ont tout de suite été pris en charge par la structure sanitaire du contingent indien de la MONUC. Merci en passant à cette mission de l'ONU qu'on accuse souvent de ne rien foutre mais qui s'occupe souvent de tâches qui reviennent normalement aux services publics. S'il fallait compter sur des urgences made in Congo, les blessés auraient attendu une éternité. L'accident le plus meurtrier en date dans la même ville a eu lieu le 15 avril 2008. Un DC-9 de la compagnie privée congolaise Hewa Bora s'était écrasé près de l'aéroport, faisant une cinquantaine de morts et plus d'une centaine de blessés. Le gouverneur avait alors parlé de réparation urgente de la piste. Quelques coups de bêche avaient été donnés depuis mais cela n'a été que de courte durée. A ce jour, les travaux sont au point mort. J'ai envie de demander où sont passés les 15 millions d'euros de l'ONG allemande, Agro action allemande (AAA) mais je ne vais pas le faire. Souhaitons que le fait que le gouverneur ait été parmi les victimes/rescapés lui fera réaliser que la réhabilitation et la sécurisation de la piste de Goma ne peut plus attendre. La mise en place d'un service d'urgence (ambulances, véhicules anti-incendie et personnel compétent et régulièrement rémunéré) ne serait pas de refus. Il faudrait bien qu'un jour nous réapprenions à vivre sans la MONUC ...»

A Canadair RJ-100ER of **Jetlink Express** from Kenya was damaged beyond repair when it collided with the VIP terminal at Kigali Airport whilst operating on

behalf of Rwandair Express to Entebbe. After take-off the crew reported that the throttle levers had become jammed and elected to return to Kigali. The aircraft



The Jetlink Canadair which taxied into the VIP terminal.

landed safely but subsequently taxied nose first into the pavilion of the VIP terminal, with the two engines running at full power. The emergency services arrived quickly at the scene and were able to contain a small post impact fire. The flight crew were trapped inside the cockpit and needed to be freed.

The United Nations is investigating **the crash in the Sahara desert** of a cargo plane, which is thought to have been carrying up to ten tons of cocaine from Venezuela. Little has been reported about the crash, which took place near Sinkrebaka in Mali, other than it was a Boeing 727. The UN drugs agency (UNODC) is checking the engine serial numbers and whether the plane had originated in Venezuela. The aircraft appears to have encountered problems after taking off from a remote airstrip and was ditched in the desert. The plane was then burnt, leaving little evidence for investigators. No bodies were found at the crash site and it's not known what happened to the unloaded equipment.

SHORT NEWS ...

Die **Trans State Holding** aus St-Louis entschied sich für 50 Mitsubishi MRJ plus 50 Optionen. Der neue Regionaljet aus Japan soll Ende 2011 seinen Erstflug absolvieren. Liefertermine wurden nicht genannt. Einziger Kunde war bisher All Nippon Airways für 15 plus zehn Optionen. Trans State operiert für United und US Airways.

Die **Lufthansa** hat beschlossen, möglichst alle 45 Canadair CRJ200 und ATR-42 baldmöglichst auszumustern, da sich 50-Sitzer angeblich nicht mehr kostendeckend betreiben lassen.

Vietnam Airlines hat insgesamt vier Ex-SWISS-Airbusse-330-200 (HB-IQG/IQJ/IQK/IQP) gemietet. Zusammen mit zwei schon früher aus MAS-Beständen erworbenen A330-200, die auch ursprünglich von der Swissair (HB-IQE und IQF) waren, hat Vietnam Airlines damit sechs A330-200 und eine A330-300. ●



Politique et aviation ...

Zeitreise

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

Text: Christoph Jordan

... vor 100 Jahren

Martigues, Frankreich, 28. März 1910: Henri Fabre war ein Ingenieur, der bereits früh die Flugzeuge von Louis Bleriot und Gabriel Voisin untersuchte. Mit diesem Wissen entschloss er sich 1909, mit dem Bau des ersten Prototypen eines Wasserflugzeugs zu beginnen. Fabre investierte viel Zeit in den Bau der Schwimmer. Diese Kenntnisse halfen ihm später, fremde Flugzeugtypen mit Schwimmern auszurüsten.

Der Prototyp hatte allerdings nur einen schwachen 18-kW-Motor (25 PS) und flog deshalb nicht. Die nächste Maschine erhielt einen leistungsstarken 37-kW-Gnôme-Sternmotor (50 PS). Er nannte das Flugzeug Hydravion.

Fabre war vorher nie geflogen, und es bedurfte einigen Mutes, sich auf sein filigranes Flugzeug zu verlassen. Das Hydravion-Wasserflugzeug war konzeptionell ein Entenflugzeug in Gitterbauweise und besass einen Druckpropeller.

Am 28. März 1910 begannen die Startversuche in Martigues bei Marseille. Der zweite Start gelang, und das Flugzeug flog rund 600 Meter weit. Am nächsten Tag waren es sogar sechs Kilometer. Das filigrane Hydravion erwies sich als sehr stabil. Nach einem Absturz bei der Landung wurde das Flugzeug überarbeitet. Im April 1911 startete die neue Version mit dem Piloten Jean Bécue in Monaco. Allerdings wurde das Flugzeug in der starken Brandung am Ufer zerstört. Da Fabre keine finanziellen Reserven hatte, stellte er den Bau neuer Flugzeuge ein und baute fortan Schwimmer, zum Beispiel für Voisin.

Das Hydravion kann heute im Musée de l'Air et de l'Espace in Le Bourget besichtigt werden.



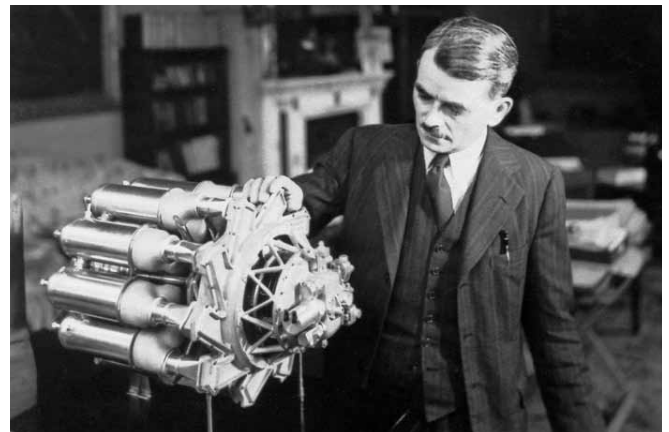
Henry Fabre mit seinem Hydravion.

... vor 80 Jahren

London, UK, 16. Januar 1930: Frank Whittle begann bei der Royal Air Force (RAF) als Flying Cadet seine Pilotenausbildung in Cranwell. Die ersten Flugstunden absolvierte er auf dem Schulungsdoppeldecker Avro 504K. Nach acht Flugstunden machte er seinen ersten Alleinflug. Er war Lehrgangsbester in Physik, Mathematik und Flugtheorie. 1928 schrieb er den Aufsatz «Future Developments in Aircraft Design». Auch als Pilot war er einer der Besten. So wurde Frank Whittle am 27. August 1928 zur No 111 Fighter Squadron in

Hornchurch versetzt, ausgerüstet mit dem einmotorigen Doppeldecker Armstrong Whitworth Siskin III.

Im September 1929 begann er seine Fluglehrausbildung in Wittering. Gleichzeitig beschäftigte er sich weiter als Ingenieur mit dem Antrieb für ein schnelles, hochfliegendes Flugzeug. Die Kombination Kolbentriebwerk mit Luftschraube war inzwischen an die Grenzen ihrer Möglichkeiten gestossen. Sein Ausbilder W. E. Pat Johnson war begeistert von den Theorien und vermittelte ein Treffen mit dem Kommandanten Group Captain Baldwin. So bekam Frank Whittle die Möglichkeit, seine Berechnungen beim Air Ministry in London zu erläutern. Er traf dort auch auf Dr. A. A. Griffith, der sich mit Turbinen als Luftschraubenantrieb beschäftigte. Griffith schätzte Frank Whittles Annahmen als zu optimistisch ein. So kehrte Frank Whittle mit wenig Hoffnung nach Wittering zurück. Nach drei Monaten war der Lehrgang in Wittering beendet, und er wechselte nach Digby. Hier machte er auch Vorführungen in Kunstflug. Mit der Unterstützung von Pat Johnson reichte Frank Whittle am 16. Januar 1930 ein Patent zum Turbojet ein.



Frank Whittle mit Triebwerkmodell.

... vor 50 Jahren

Vero Beach, Florida, 14. Januar 1960: Eines der bekanntesten einmotorigen Propellerflugzeuge lernte fliegen. Der erste Prototyp Cherokee PA 28-150 rollte aus den Produktionshallen von Piper. Dieser freitragende Ganzmetall-Tiefdecker mit starrem Bugradfahrwerk war das Grundmodell für viele andere Piper-Flugzeuge. Das erste Serienflugzeug kam ein Jahr später auf den Markt. Die Cherokee wurde mit verschiedenen Motorenleistungen verkauft, vom 141-PS-Aggregat bis zum 238-PS-Aggregat. Mit der Einführung der PA28-180R Cherokee Arrow im Jahre 1967 gab es bedeutende Änderungen. Diese hatte ein Einziehfahrwerk und einen Einspritzmotor. Die Rumpflänge und die Spannweite der Cherokee Challenger wurden 1973 vergrößert. Erst 1994 erhielt die Cherokee Line mehrere Namensänderungen. Aus der Cherokee Challenger wurde die Cherokee Archer, und zusätzlich wurde das Modell PA28-151 Cherokee Warrior eingeführt. Diese

war im Grunde ein Archer mit einem neu entwickelten und gestreckten Flügel. In den 80er Jahren wurde die Produktion des Warrior II und des Archer II weitergeführt, allerdings wegen der Produkthaftpflicht und finanziellen Problemen nur schleppend. Die dritte Auflage der Archer wurde 1995 eingeführt. Die bedeutendsten Änderungen waren eine neue Motorenverkleidung mit zwei runden Lufteinlässen und ein einzelner, nach hinten gekrümmter Auspuff. Die Lande- und Rollscheinwerfer wurden in die Flügelspitze eingefasst; nun waren die Glühbirnen besser vor Vibrationen geschützt.



Piper Cherokee PA 28-140.

... vor 40 Jahren

Edwards, Kalifornien, 19. März 1970: Die X-24 war ein US-amerikanisches Experimentalflugzeug. Sie war Bestandteil eines gemeinsamen Forschungsprogramms von USAF und NASA mit dem Titel PILOT. Mit der X-24 sollte das Konzept des Tragrumpfes getestet werden, bei dem der nötige Auftrieb nur durch die Form des Rumpfes erzielt wird. Außerdem wurden Experimente für den antriebslosen Wiedereintritt sowie die gezielte antriebslose Landung durchgeführt, deren Ergebnisse später beim Space Shuttle Verwendung fanden.



Experimentalflugzeug X-24A.

Die X-24A wurde von Martin Marietta gebaut und flog von der Edwards AFB in Kalifornien aus. Sie hatte eine gedrungene Tropfenform mit abgerundeter Spitze, flacher Unterseite und einem kurzen, dreifachen Seitenleitwerk. Angetrieben wurde sie von einem einzelnen XLR-11-Raketentriebwerk mit vier Brennkammern und einem Maximalschub von 37,7 kN. Das Triebwerk wurde jedoch nur zur Steigerung von Höhe und Geschwindigkeit eingesetzt, nachdem das Fluggerät vom Trägerflugzeug abgeworfen worden war.

Am 19. März 1970 erfolgte der erste angetriebene Flug mit Major Jerauld Gentry am Steuerknüppel. Sowohl bei den angetriebenen als auch bei den nicht angetriebenen Flügen wurde die X-24A von einem umgebauten Boeing-B-52-Bomber auf etwa 13 700 Meter Höhe getragen und dort ausgeklinkt. Durch Zuschalten des Raketentriebwerks konnte das Flugzeug dann auf noch grössere Höhen steigen, bevor der eigentliche Gleitflug begann. Die X-24A flog insgesamt 28 Mal und erreichte

dabei Geschwindigkeiten von bis zu 1667 km/h sowie Höhen bis 21,8 Kilometer.

... vor 20 Jahren

Long Beach, Kalifornien, 9. März 1990: Das Jahr 1984 brachte McDonnell Douglas eine stattliche Anzahl von Aufträgen für die MD-80-Familie, aber keinen einzigen für die DC-10. Da man bei McDonnell Douglas aber davon überzeugt war, dass ein Ersatztyp für die DC-10 gebaut werden müsse, begann man 1984 mit der Konzeption der MD-11, von der man ebenfalls von Anfang an zwei auf der DC-10-30 basierende Versionen plante, die MD-11X-10 für 270 Passagiere und die MD-11X-20 mit verlängertem Rumpf für 331 Passagiere. Einige Luftverkehrsgesellschaften hatten sich relativ schnell für das neue Flugzeug entschieden, besonders bei den von McDonnell Douglas bekanntgegebenen Leistungs- und Verbrauchsdaten. Nachdem 52 feste Bestellungen und 40 Optionen eingegangen waren, gab man am 30. Dezember 1986 offiziell den Beginn der Entwicklung der MD-11 bekannt.



SWISS-MD-11.

Am 9. März 1988 begann man in Long Beach mit der Montage der ersten MD-11, deren Erstflug ursprünglich für 1989 vorgesehen war. Aber unzählige Probleme mit der Teilefertigung und verschiedenen Zulieferern liessen den Zeitplan völlig aus dem Ruder laufen, sodass erst am 12. September 1989 der feierliche Roll-out aus der Montagehalle in Long Beach stattfand. Am 10. Januar 1990 fand dann der Erstflug statt, der über drei Stunden dauerte. Am 8. November 1990 erfolgte nach einem Testprogramm von über 2000 Flugstunden, an dem fünf Maschinen teilnahmen, die Musterzulassung durch die FAA, während die europäische Zulassung durch die European Joint Aviation Authorities erst am 17. Oktober 1991 erfolgte, nachdem über 200 Beanstandungen beseitigt worden waren.

... vor 10 Tagen



©by Patrick Brüttsch Comics Ltd. 2010

«Sche... Kaizen!»

Insertionstarife AEROPERS-«Rundschau»

Herausgeber/Inseratewesen

AEROPERS/SwissALPA
Pilotenverband der SWISS
Ewiges Wegli 10
8302 Kloten
Telefon 044 816 90 70
Fax 044 816 90 75
rundschau@aeropers.ch

Druck/Layout

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

Format

A4 - 210 x 297 mm
Satzspiegel: 186 x 272 mm

Drucktechnisches

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

Programme

Photoshop, Illustrator, Word (bitte nehmen Sie für
Details Kontakt mit der Redaktion auf!)

Druckverfahren

Offset

Redaktion

Ein Team von Piloten und der Geschäftsführer des
Verbands

Auflage

2600 Exemplare; Leserschaft: 900 aktive Pilotinnen
und Piloten, 1000 Pensionäre, Luftfahrtunternehmen,
Behörden, Medien usw.

Erscheinungsweise

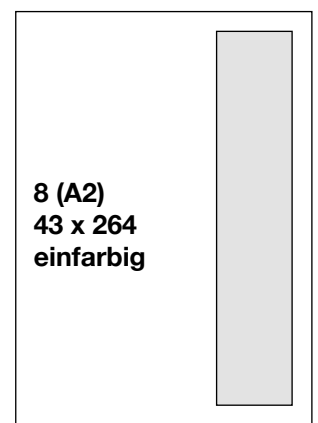
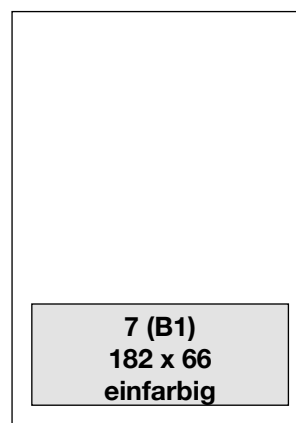
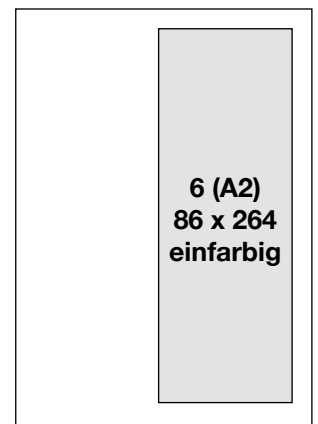
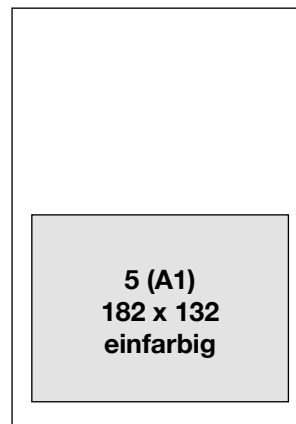
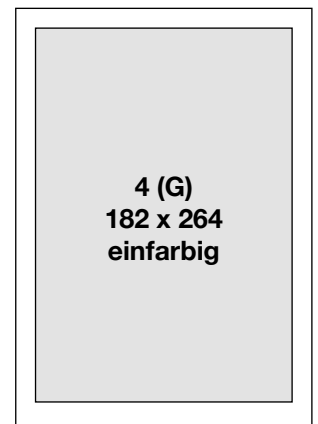
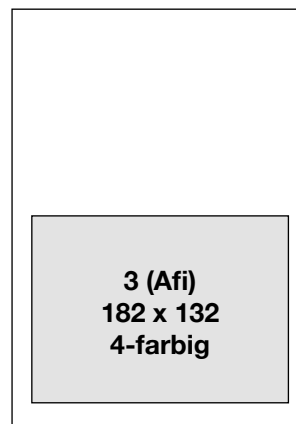
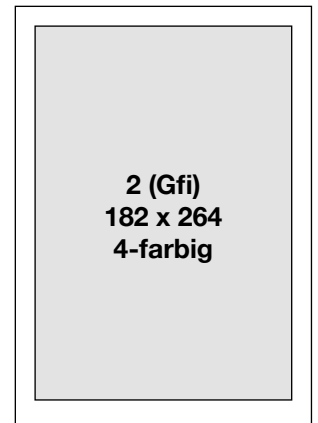
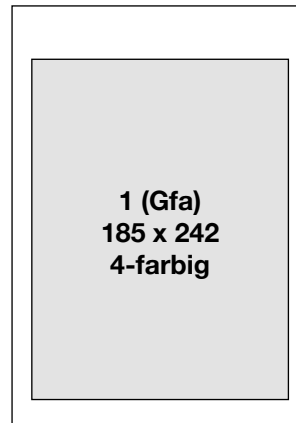
Viermal im Jahr (März, Mai, September, Dezember)

Annahmeschluss Inserate

2/2010 7. Mai 2010
3/2010 20. August 2010
4/2010 12. November 2010

Tarife in CHF

Format	1-mal	2-mal	4-mal
1 (Gfa)	1500.-	2700.-	4800.-
2 (Gfi)	1200.-	2150.-	3850.-
3(Afi)	800.-	1450.-	2550.-
4 (G)	850.-	1700.-	2700.-
5/6 (A1/2)	550.-	1000.-	1750.-
7/8 (B1/2)	425.-	765.-	1360.-
Weitere Formate auf Anfrage (2-mal -10% / 4-mal -20%)			



Folgende Mitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

Henricus Nieuwlands 14.8.1930 – 22.12.2009
Captain DC-10, pensioniert am 31.8.1988

André Zbinden 27.1.1969 – 3.1.2010
Ehemaliges Mitglied, F/O A320
Austritt aus SWISS und AEROPERS am 31.10.2003

Pierre Oberson geb. 30.10.1930
Ehemaliges Mitglied, pensioniert am 30.9.1985

Rudolf Ringger 11.10.1938 – 26.1.2010
Ehemaliges Mitglied
Captain A310, pensioniert am 31.12.1994

Adolf F. Bertschi 30.8.1924 – 30.1.2010
Captain DC-10, pensioniert am 31.8.1979

Robert Heiniger 28.1.1912 – 6.2.2010
Captain DC-8, pensioniert am 31.12.1968

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Termine & Mitteilungen

Vorstandswochen

22. bis 26. März 2010

26. bis 30. April 2010

31. Mai bis 4. Juni 2010

Diverses

AEROPERS-GV

3. Juni 2010, 19 Uhr

Apéro ab 18 Uhr

Schluefweg, Kloten

Pensionierten-Stamm 2010

30. März

27. April

25. Mai

Tilly spürt den Frühling

Text: Peter Tilly

Frühling ist, wenn die Jungpflanzen den Kampf gegen die letzten Schneereste gewinnen, Frauen die «Brigitte-Diät» beginnen und Pollen die Nasenschleimhäute kitzeln. Frühling ist auch, wenn sich meine Maske mit all den Qualifikationen beim Check-in rot verfärbt. Die A340-Berechtigung läuft ab, ein Route Check sollte bestanden werden und das Medical auch. Weiter muss ich bei der Dangerous-Goods-Prüfung beweisen, dass ich gefährliche Stoffe von gefährlichen Leuten unterscheiden kann, und beim RGC werde ich Flugzeugtüren öffnen, bis mir die Ohren wackeln. Auch Buchstabenkombinationen wie CRP, LPC, OPC und GRT leuchten signalrot auf. Ich weiss zwar nicht bei allen Abkürzungen, was sie bedeuten, aber scheinbar habe ich diese Qualifikationen in der Vergangenheit auf irgendeine Weise erlangt, und so müssen sie jetzt auf ebenso geheimnisvolle Art wieder erneuert werden. Als ob das nicht schon der Arbeit genug wäre, hat sich neulich noch ein weiteres Ablaufdatum in die Liste eingeschlichen: Dieses Jahr wartet zum ersten Mal eine Englischprüfung auf mich, und glauben sie mir, das macht mich ziemlich nervös.



Das letzte Mal sass ich Ende der 80er Jahre in Oxford hinter einem fremdsprachigen Prüfungsbogen und füllte Verben in zahlreiche Textlücken ein. Vor der Zensur hatte ich keine Bedenken, sass ich doch am Vorabend mit der charmanten Expertin bis zur Polizeistunde im Pub um die Ecke. Wir degustierten die dunklen Biere Englands und schauten uns zwischendurch tief in die Augen. Der «A-Level» war mir schon am Vorabend des Tests sicher. Ob es diesmal so einfach wird, möchte ich einmal bezweifeln. Darum beginne ich schon jetzt mit dem Üben und verwende im Text auch ab und zu einen englischen Ausdruck. Wer weiss, vielleicht kann ich damit einen mitlesenden Experten beeindrucken – so ganz ohne Bier und Augen-zwinkern.

Bald steht der Simulator Check auf dem Programm. Wie jedes Jahr findet dieses Ereignis zu unchristlicher Zeit statt. Es scheint mir, die Peiniger möchten mit den beiden Prüflingen einen Heimflug von Shanghai simulieren. Briefing um 06.00 Uhr – wer kommt eigentlich auf so behämmerte Ideen? Was für Kurzstreckenpiloten normal ist, kann einen Langstreckenflösser schon einmal zur Verzweiflung bringen. Ein so frühes Aufstehen braucht vorsichtige Vorausplanung. Das erste Problem beginnt schon beim Suchen des Weckers. Einen solchen Klingelterroristen braucht der Langstreckenpilot in der Regel während des ganzen Jahres nicht. Ist der Wecker endlich gefunden, die Weckzeit gestellt und die leere Batterie ausgewechselt, dann stellt sich die Frage, wie man zu so früher Stunde einschlafen kann. Ich fragte einen stolzen Jungkapitän der Kurzstrecke, und der gab mir einen Tipp, der angeblich einwandfrei funktioniert: Er gehe mit den Hühnern ins Bett und stehe mit dem Güggel auf, meinte der stolze Jungkapitän. Auf Englisch heisst das wohl: to bed with the chicks and up with the cock.

Und siehe da, es funktionierte bei der Hauptprobe tatsächlich! Da freut man sich doch wieder auf die Kurzstrecke.

Die weiteren Prüfungen folgen Schlag auf Schlag. Einen ganzen Tag sitze ich für den RGC im Schulhaus, rutsche in viel zu kleinen Overall-Rutschbahnen hinunter und lösche in noch kleineren Schutzanzügen Brände, die ich hoffentlich live nie zu sehen bekomme. Im Medical beweise ich meine Sehstärke, indem ich den Mittelspritz zielsicher in das kleine Röhrchen bringe, und am Routecheck lande ich die A340 ganz ohne ILS in Tel Aviv, was für einen Langstreckenpiloten einem Akrobatikprogramm gleichkommt.

Alle diese Prüfungen müssen bestanden werden, denn ohne bestandene Prüfungen darf ich nicht weiterfliegen. Gründe, nervös zu sein, hätte ich also genug. Doch ich bleibe cool, mir kann fast nichts passieren. Selbst wenn ich so ein Desaster wie gewisse Banker anrichten würde, gälte für mich das Gleiche wie für die mächtigen Geldinstitute: I'm too big to fail.

merci Lukas



... ALLEZ LES BÉLIERS!

MONSIEUR LE PROFESSEUR, CE N'ÉTAIT PAS MOI!

SCHNABELLUCKE INBOUND



GEBOREN ALS JURASSIER...



... STUDIUM
DIPL. EL. ING...



... SLS 94-96 ...



... ZWEI
JAHRE BEI
AIR
ENGADINA
MIT VIEL
AUSSICHT,
ABER
WENIG
LOHN ...

... ES FOLGTE SWISSAIR
MIT NORMALEM LOHN
UND WENIG AUSSICHT...



MERDA, BGER MASSA OT!
(SCHEISSE, VIEL ZU HOCH (ODER SO ÄHNLICH))



... UND DANN NAHMEN
SIE IHM AUCH NOCH
DEN LOHN.



VIELEN DANK FÜR DEIN
ENGAGEMENT FÜR DIE
AEROPERS!

©2009 PT

P.P.

8302 Kloten



Spezial-Rabatt 50!

Exklusiv-Angebot für Mitglieder von Aeropers / SwissALPA.

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

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



Rechtsschutz
Protection juridique
Protezione giuridica

A company of Allianz

Meine Anmeldung.



SWISS ALPA
Airline Pilots Association

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

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

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

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

Zahlbar: Jährlich im Voraus

Gültig ab: _____ (frühestens 1 Tag nach Posteingang bei CAP)

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____ PLZ: _____ Ort: _____

Telefon/Mobile: _____ Geburtsdatum: _____

Datum Verbandsbeitritt/Mitgliedschafts-Nummer: _____

Ort, Datum: _____ Unterschrift: _____

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

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

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