

SINCE 1945

AEROPERS

RUNDSCHAU

2 | 2010

SWISS ALPA
Airline Pilots Association

Publikation des Pilotenverbands AEROPERS
SwissALPA – Swiss Airline Pilots Association



Streik bei der Lufthansa • Im Banne des Konflikts • Fatigue – das Thema ist noch nicht vom Tisch • Positive Signale für die Schweizer Luftfahrt • Was ist SWISS PrivateAviation? • Was macht eigentlich ... Romeo Marinoni?

Inhalt



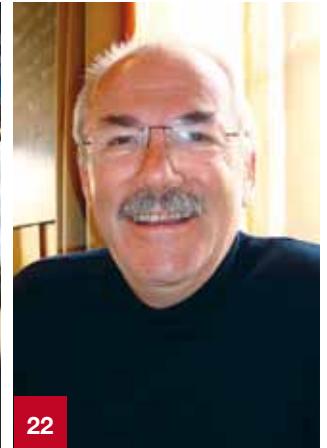
6



9



19



22

- 3 The President's Voice**
Die Vulkanwolke hat nicht nur Schatten geworfen, sondern auch Licht in die Mechanismen der Luftfahrtindustrie gebracht.
- 4 Editorial/Impressum**
- 5 Nachgefragt**
- 6 Lufthansa-Streik – Wahrnehmungen eines Beobachters**
Markus Grob war während des Lufthansa-Pilotenstreiks als Beobachter vor Ort. Er berichtet von seinen Eindrücken und dem Ablauf des Arbeitskonflikts vor und hinter den Kulissen.
- 7 «Der Streik war ein durchschlagender Erfolg»**
Die «Rundschau» befragte Jörg Handweg, Vorstand und Zuständiger für Öffentlichkeitsarbeit bei der Vereinigung Cockpit, zum Streik und wie die Mitglieder darauf eingeschworen wurden.
- 9 Im Banne des Konflikts**
Gedanken und Gefühle gehen in einem Konflikt eigene Wege. Sie werden von einer verzerrten Wahrnehmung beeinflusst, wie auch unser Bild der Konfliktpartei. Nur im Gespräch mit unserem Gegenüber können unterschiedliche Sichtweisen erkannt und geklärt werden.
- 13 Fatigue – das Thema ist noch lange nicht vom Tisch**
Müdigkeit ist und bleibt ein Problem in der Luftfahrt. Die wissenschaftlichen Studien sind auf dem Tisch, die Forderungen klar. Wenn bezüglich Fatigue nicht bald etwas passiert, passiert irgendwann etwas!
- 15 Positive Signale für die Luftfahrt**
Während der Frühlingssession des Nationalrats war auch die Aviatik wieder einmal ein Thema. Patricia Andrighetto von der «AeroRevue» war an der engagierten Debatte mit dabei und fasst für uns zusammen.
- 17 Ein Gewinn für die Luftfahrt**
Kommentar zur Teilrevision des Luftfahrtgesetzes von Nationalrat Thomas Hurter.
- 18 Civilized Thinking**
Das «PiFaFo» als Rezept gegen Müdigkeit – oder doch nicht? Die beste Taktik zum Überleben auf tiefstem vegetativem Niveau sind immer noch die Beiträge von «pk2»!
- 19 Die kleine Unbekannte**
Im März 2009 nahm die SWISS PrivateAviation ihren kommerziellen Betrieb auf. Viel ist nicht bekannt über die Tochterunternehmung der SWISS, und einige Gerüchte halten sich hartnäckig. Tobias Mattle bringt mit seinem Beitrag Licht ins Dunkel.
- 22 Was macht eigentlich ... Romeo Marinoni?**
Er ist pensionierter Pilot, Unternehmer, ein Lebemann und jemand mit einem grossen Herzen. Er ist aber auch eine Persönlichkeit, die gegen Ungerechtigkeit ankämpft und sich nicht scheut, deutliche Worte zu gebrauchen.
- 25 Vielflieger Jack Vroom**
Er ist vielleicht DER Meilensammler schlechthin. Jack Vroom kaufte in den 80er Jahren ein lebenslanges Freiflugticket für zwei Personen in der ersten Klasse der American Airlines. Eine Zeitungsente oder ein Marketing-Desaster?
- 26 Ausnahmefall Schweiz**
Die ICAO schreibt im Annex 13 vor, wie ein Unfall zu untersuchen ist. Aussagen der Beteiligten dürfen demnach nur zur Aufklärung des Unfalls benutzt werden. In einigen Ländern lässt das Gesetz eine Strafverfolgung aufgrund solcher Aussagen aber zu.
- 28 Eintritte, Austritt und Pensionierungen**
- 31 Seitenblicke**
Kurzberichte von anderen Pilotenverbänden.
- 32 On The Air ...**
Aktuelles aus der Fliegerei.
- 35 Zeitreise**
Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Facts. Diesmal nur aus der Schweiz. Warum denn gerade jetzt dieses Jubiläum? Was war damals Fliegerei?
- 38 Stiftung Kinderhilfe des Swissair Personals**
- 39 Gedanken eines Fliegenden**
17 Jahre schon im Flugdienst – da kommen so einige weibliche Bekanntschaften zusammen. Einer heissen Dame hat Peter Tilly neulich den Laufpass gegeben.
- 40 Wir trauern/Termine und Mitteilungen**
- 41 Gelesen**
Miriam Meckel hat einen Brief an ihr Leben geschrieben. Viktor Sturzenegger hat ihn gelesen und erzählt davon.
- 42 Shooter's Corner**
Die Städte, die wir in unserem Alltag anfliegen, bieten eine schier unerschöpfliche Menge an Motiven. Die Kunst ist es, diese Motive zu erkennen und davon ansprechende Fotos zu machen. In diesem Beitrag gibt Dominique Wirz einige Tipps dazu.

The President's Voice



sondern es kann auch etwas Licht in die Mechanismen der Branche gebracht werden.

Die deklarierten Kosten

Sehr schnell wurden nach der Luftraumsperrung Zahlen herumgeboten. Dabei wurde jeweils weniger genau ausgedrückt, was mit diesen Beträgen gemeint war. Ob Umsatzeinbussen, zusätzliche Kosten, entgangener Gewinn oder was auch immer – Hauptsache, es handelte sich um eindrücklich grosse Zahlen. IATA-Generaldirektor Giovanni Bisignani sprach anfänglich von einem Schaden von 200 Millionen, später war die Rede von 250 Millionen Dollar pro Tag für die Fluggesellschaften. Die Lufthansa hat den täglichen Verlust auf 25 Millionen Euro beziffert, SWISS CEO Harry Hofmeister liess sich eine Zahl von fünf bis sechs Millionen pro Tag entlocken. Noch stattlichere Beträge ergaben sich bei einem Total des Schadens für die ganze Zeit der Luftraumsperrung. Die IATA schätzte eine Summe von 1,7 Milliarden Dollar, Lufthansa-Chef Wolfgang Mayrhuber sprach von 200 Millionen Euro, und die SWISS nannte einen «mittleren zweistelligen Millionenbetrag».

Der Luftraum über der Schweiz wurde in der Nacht vom 16. auf den 17. April bis am Morgen des 21. April gesperrt. Dies sind unter dem Strich weniger als fünf Tage. Natürlich braucht es danach noch Zeit, um das ganze Netzwerk wieder hochzufahren. Aber sieben Tage sind nicht einmal ganze zwei Prozent, bezogen auf die 365 Tage eines Jahres. Entsprechend betreffen sieben Tage auch nur zwei Prozent vom finanziellen Ergebnis eines Jahres. Die deklarierten Verluste sind darum auch im Verhältnis zu den Zahlen eines ganzen Jahres zu betrachten. So wurde im Geschäftsbericht der Lufthansa für den ganzen Konzern im Jahr 2009 ein Erlös aus den Verkehrsleistungen von 17,6 Milliarden Euro und für die SWISS ein Umsatz von 2,8 Milliarden Euro ausgewiesen.

Seit in den 80er Jahren die Deregulierung im Luftverkehr eingeläutet wurde, folgten sich in diesem Gewerbe die fetten und die mageren Jahre in regelmässigen, aber immer kürzer werdenden Abständen. Es ist bekannt, dass dieses Geschäft sehr anfällig, volatil und zyklisch ist. In den Boomjahren ohne Probleme wurden jeweils die Gewinne eingestrichen. Der Erfolg wurde in den Chefetagen unter gegenseitigem Schulterklopfen mit der Netzwerkoptimierung, dem Yieldmanagement und der Kostenoptimierung begründet. Das Personal erhielt nebst den vertraglichen Leistungen bloss ein paar Brosamen – fast so etwas wie Schweigegeld. In diesem Fall gab es keinen Grund, den Staat oder das Personal in irgendeiner Form zu beteiligen. Ganz anders im gegenteiligen Fall: Rutscht das Ergebnis in die Verlustzone, ist die Ursache ausserhalb der

Nein, ich möchte eigentlich nicht auch noch auf die Aschewolke des isländischen Vulkans mit dem komplizierten Namen eingehen. Aber ein paar Pressemeldungen der Luftverkehrsindustrie in diesem Zusammenhang dürfen nicht unbeachtet bleiben. Sie sind einer kurzen Beleuchtung wert. Damit hätte die unsägliche Wolke nicht nur Schatten geworfen,

Führung zu suchen – bei den Terroristen, einer weltweiten Seuche, der Wirtschaftskrise oder einem Naturereignis. Und jetzt ertönt schnell der Ruf nach Beteiligung von Personal und Hilfe vom Sozialstaat.

Im Zusammenhang mit den Kosten für die Zeit während der Luftraumsperrung war von Thomas Kern, dem CEO des Flughafens Zürich, eine sehr interessante Aussage zu vernehmen. Die Ausfälle betragen zwei Millionen pro Tag, denn rund 85 Prozent der Einnahmen des Flughafens hingen direkt vom Flugverkehr ab. Es ist ausserordentlich erfreulich, dass die Direktion öffentlich dazu steht, dass am Flughafen das Geld zum überwiegenden Teil vom Flugverkehr generiert wird.

Das wissenschaftliche Verständnis

Kurze Zeit nach der Sperrung des Luftraumes wurde auch schon Kritik daran laut. Es hat kein ziviler Triebwerkhersteller seine Produkte auf Verträglichkeit mit Vulkanasche geprüft oder gar zertifiziert. In den europäischen Ländern haben Wissenschaftler nach bestem Wissen und Gewissen die Ausdehnung der Wolke berechnet, verfolgt und deren Dichte vermessen. Aber Vertreter einzelner Fluggesellschaften wussten ganz genau, dass die Luftraumsperrung gar nicht nötig gewesen wäre, weil das Ganze wissenschaftlich nicht belegt sei. Sie schickten flugs zwei oder drei Flugzeuge hoch, um dann nach deren Rückkehr zu verkünden, dass das Fliegen im fraglichen Luftraum ungefährlich sei. In Analogie zu dieser Beweisführung gehe jemand zwei oder drei Mal mit verbundenen Augen über die Strasse. Hat er diesen Versuch heil überstanden, werte er dies als Beweis, dass es sicher sei, ohne auf den Verkehr zu achten die Strasse zu überqueren.

Diese Art von wissenschaftlichem Verständnis ist von der Association of European Airlines (AEA) im Bereich der Flugdientvorschriften schon bekannt. Sie wehrte sich bisher – leider erfolgreich – gegen die Einführung strengerer gesetzlicher Vorschriften. Obwohl wissenschaftliche Studien dies dringend verlangen würden. Die Begründung ist wie beim Überqueren der Strasse: Es ist bisher ja nichts passiert, also seien die geltenden Vorschriften sicher. Ausgeblendet wird dabei, dass bisher die meisten Länder strengere gesetzliche und viele Fluggesellschaften einschränkendere vertragliche Limiten hatten. Zudem wird der Verkehr nicht nur auf der Strasse, sondern auch in der Luft weiter zunehmen.

Wieso will die Öffentlichkeit dieses Problem nicht wahrnehmen, zum Beispiel die Verbände des Konsumentenschutzes? Es ist doch im Interesse jedes Passagiers, dass nicht nur der Flugpreis möglichst tief, sondern auch die Flugsicherheit auf einem möglichst hohen Niveau bleibt. Ein nachhaltig gutes Produkt braucht einen fairen Preis. Es ist zu hoffen, dass dem einen oder anderen Schnäppchenflieger nach den Flugausfällen wegen der Vulkanasche die Augen aufgehen. So werden Passagiere eines grösseren irischen Billigfliegers klagen müssen, wenn sie ihr Geld von ausgefallenen Flügen zurückerstattet haben wollen. Den Chef dieser Airline kümmern die Rechte seiner Kunden nicht.

Rolf Odermatt, Präsident

Editorial



Überdruck kann unerwartete Folgen haben. Der Eyjafjallajökull hatte Überdruck, ist sprichwörtlich explodiert und bescherte dem Flugverkehr in Europa eine unverhoffte Pause. Es war für die meisten von uns das zweite Grounding in unserer Karriere. Stieg beim ersten Mal noch ein Phönix mit aus der

Asche, war diesmal nur Asche im Spiel.

Auch explodiert ist im Februar die Vereinigung Cockpit in Deutschland. Unsere nördlichen Kollegen haben sich mit einem Streik gegen die Auslagerung ihrer Arbeitsplätze ins Ausland gewehrt. Während wir alle direkt von den Folgen des Vulkanausbruchs betroffen waren, erfuhren wir vom Streik bei der Lufthansa nur aus zweiter Hand. Nicht so unser Vorstandsmitglied Markus Grob. Er verbrachte während des Arbeitskampfs intensive Tage in Deutschland und berichtet in einem eindrücklichen Artikel über die Arbeitsniederlegung in unserem Mutterhaus. Die «Rundschau» befragte zum gleichen Thema Jörg Handweg, als Vorstand der Vereinigung Cockpit zuständig für die Öffentlichkeitsarbeit, und wollte wissen, wie die Piloten auf den Arbeitskampf eingeschworen und vorbereitet wurden.

Und wie stark stehen die Leserinnen und Leser unter Druck? Eine Frage, die uns in naher Zukunft stark beschäftigen könnte. Jürg Ledermann hat das bereits schon intensiv getan. Im Artikel «Im Banne des Konflikts» werden die psychologischen Hintergründe eines Konflikts erklärt und Strategien aufgezeigt, wie die betroffenen Parteien den kritischen Eskalationsstufen aus dem Weg gehen können. Jürg arbeitete während der Recherche eng mit Martin Fischer (ehemaliger Captain der Swissair, Friedensrichter und Mediator) zusammen. Lesestoff, der sich lohnt!

Im positiven Sinne ist Romeo Marinoni auch ein Vulkan, der dauernd unter Druck steht. Mit sehr viel Ener-

gie treibt er Projekte zum Erfolg und vergisst dabei nicht, das Leben zu geniessen. Eine sehr gute Flasche Wein lang durfte die «Rundschau» den humorvollen Zürcher Oberländer mit italienischen Wurzeln befragen. Dabei war auch von einem Ausbruch und einem Grounding die Rede. Mehr zu Spielfilmen, schlechtem Kaffee und bewundernswerten Lebensphilosophien im Artikel «Was macht eigentlich Romeo Marinoni?».

Ökonomischen Druck bekommen die Piloten weltweit zu spüren. Härtere Einsätze und weniger Ruhezeiten sind die Folge davon. Was kurzfristig noch weggesteckt wird, ist langfristig gesundheitsschädigend und bedroht die Sicherheit. Wir kennen in unseren Handbüchern den Begriff der «subtle incapacitation», also der sich einschleichenden Unzurechnungsfähigkeit. Mit der Müdigkeit verhält es sich leider ähnlich. Sie ist gar nicht so einfach festzustellen und schränkt die psychomotorische Leistungsfähigkeit ein – vergleichbar mit Alkohol. Weil verantwortliche Stellen behaupten, dass sich Experten nicht einig sind, greifen wir das Thema neuerlich auf.

SWISS PrivateAviation ist in den Bereichen Flugzeug-Management und Flugzeugcharter tätig. Wenn es Ihnen so geht wie mir, dass Sie von dieser Firma wenig bis keine Ahnung haben, empfehle ich Ihnen den Beitrag von Tobias Mattle. Er hat in Zusammenarbeit mit Peter Koch, CEO SWISS PrivateAviation, einen interessanten Artikel verfasst und stellt darin die Tochterfirma der SWISS vor.

Der Eyjafjallajökull brauchte seit dem letzten Ausbruch 187 Jahre, um den richtigen Druck aufzubauen. Eine Gewerkschaft hat nicht so viel Zeit. Will eine Arbeitnehmer-Organisation dennoch etwas erreichen, dann braucht es Einigkeit und Geschlossenheit. An der bevorstehenden Generalversammlung haben wir ein weiteres Mal Gelegenheit, dies zu demonstrieren. Kommt am 3. Juni nach Kloten – informiert euch aus erster Hand.

Wir sehen uns am Schlußweg! Viel Lesespass mit der «Rundschau» wünscht

Peter Tilly

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
Dominique Wirz («Shooter's Corner»), F/O A330/340

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: © AEROPERS (Markus Grob)

Redaktionsschluss «Rundschau» 3/2010: 20. August 2010

Nachgefragt

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



A380 in Zürich

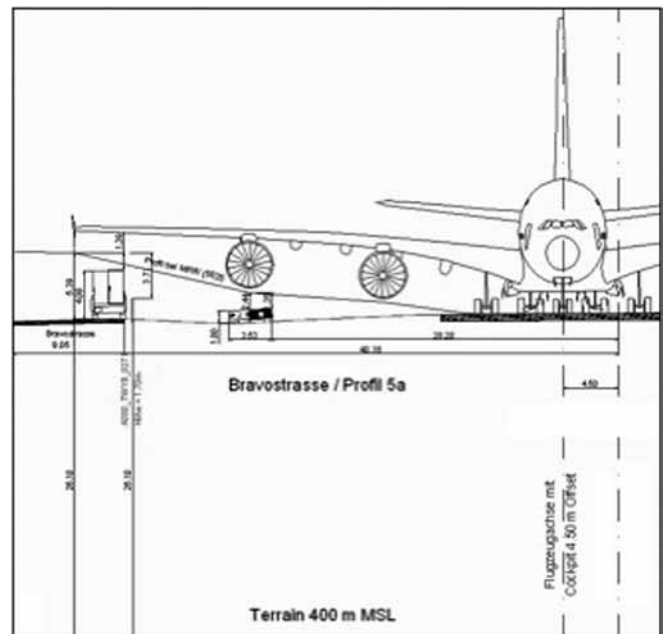
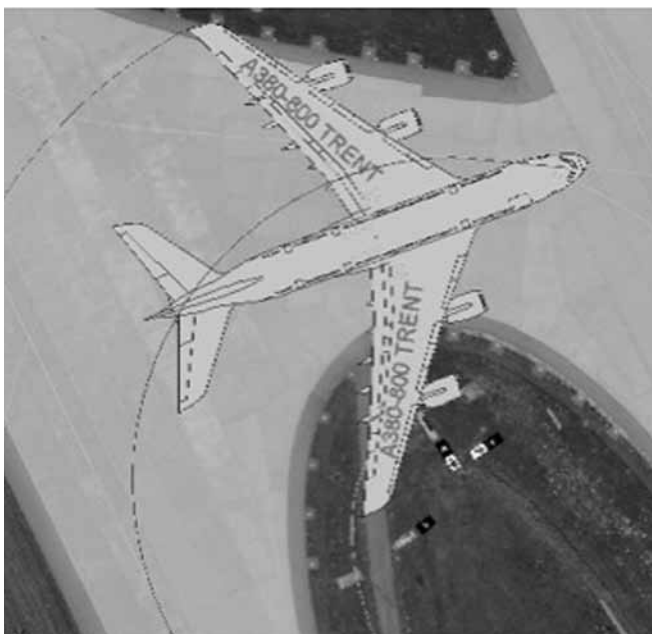
Die A380 der Singapore Airlines fliegt in der Zwischenzeit Zürich an. Wir haben Verantwortliche von der Flughafen Zürich AG gefragt, welche baulichen Massnahmen notwendig waren, damit die A380 den Linienbetrieb nach Zürich aufnehmen konnte. Die Fragen beantwortete Johannes Kalupner. Er ist der verantwortliche Projektleiter für die A380-Kompatibilität am Flughafen Zürich.

Zu Beginn der Abklärungen zur A380-Kompatibilität des Flughafens Zürich stellte sich die Frage, welche Hindernisse sich im Aktionsradius der A380 befinden. Mit AutoCAD und Pathplanner wurden Schleppkurven der Fahrwerke, Triebwerke und Wingtips mit den entsprechenden ICAO-Abständen erstellt und so ungefähr 200 mögliche Hindernisse identifiziert. Nach erfolgter Analyse und Beurteilung wurden die baulichen Massnahmen umgesetzt.

Dabei sind über 25 Verkehrsschilder und ein Windsack montiert oder versetzt worden. Weiter erhielten die Abdeckungen der Zugänge für die Retentionsfilterbecken (Auffangbecken der De-Icing-Flüssigkeiten) einen rot-weißen Anstrich, und ein Gutachten für den A380-Jet-Blast musste erstellt werden.

Am A380-Standplatz E67 sowie am Ausweichplatz E52 wurden das Dockleitsystem umprogrammiert und die Position der Whiskey-Standplätze auf die A380 abgestimmt. Beim Standplatz E67 wird in naher Zukunft eine dritte Fluggastbrücke für das sogenannte Upperdeck Boarding gebaut.

Die Kosten für sämtliche Abklärungen und baulichen Massnahmen belaufen sich auf einen einstelligen Millionenbetrag. ●



Lufthansa-Streik – Wahrnehmungen eines Beobachters

Am 22. Februar standen die Lufthansa-Maschinen am Boden. Als Beobachter hatte ich die Gelegenheit, den Kollegen der Vereinigung Cockpit am Streiktag über die Schultern zu schauen.

Text: Markus Grob, Vorstand



Sicher waren wir alle gespannt, was sich abspielen würde, als die Vereinigung Cockpit (VC) einen viertägigen Streik am 22. Februar 2010 ankündigte. Viele Gedanken gehen einem durch den Kopf. Bilder aus den Nachrichten werden einem in Erinnerung gerufen. IG Metall, Banfleete, Streikmärsche mit Schlachtrufen und aufwieglerische, reisserische Reden mittels Megaphon kommen einem in den Sinn.

Einladung aus Frankfurt

Nun, wie war das bei unseren deutschen Kollegen wirklich? Schon Tage zuvor bekamen wir eine Anfrage, ob wir vom AEROPERS-Vorstand einen Vertreter als Beobachter nach Frankfurt schicken könnten. Da ein solcher Anlass doch eher aussergewöhnlich ist, nahmen wir die Einladung an. Man kann es gleich vorwegnehmen: nichts von all diesen wilden TV-Szenarien hat stattgefunden. Ich fand eine perfekt organisierte Organisation vor. Nichts wurde dem Zufall überlassen. Die Beteiligung war enorm, der Zusammenhalt gross. Es gab einen kurzen, aber gut geführten Marsch zum Hauptsitz der Lufthansa, wo der VC-Präsident eine kurze Ansprache hielt. Die Probleme wurden nochmals erklärt und die diversen anwesenden Vertreter ausländischer Verbände von Partner-Airlines wurden vorgestellt.

Viele ausländische Pilotenvertreter anwesend

Dieser Einladung waren viele Vertreter gefolgt, was von den Lufthansa-Piloten mit einem starken Applaus

verdankt wurde. Es hat gezeigt, dass diese starke Solidarität aus dem Ausland höchst geschätzt wurde. Ebenfalls vertreten waren die Presse und das Fernsehen, die grundsätzlich in das Geschehen miteingebunden waren. Obwohl der ganze Demo-Marsch kurzgehalten war, entpuppte sich dieser Event als sehr medienintensiv und wurde europaweit sowie in Übersee wahrgenommen. Anschliessend gab es eine weitere, nicht mehr öffentliche Veranstaltung im Hauptsitz des VC, wo das Verhandlungsteam die Problematik der gescheiterten Verhandlungen erläuterte. Nun, so weit war es das dann auch schon, was man so von aussen mitbekommen hat. Bereits am Mittag wurde klar, dass ein Gerichtstermin auf den späten Nachmittag angesetzt war, der – wie wir alle wissen – dazu geführt hat, dass die Streikaktion abgebrochen wurde. Neue Verhandlungstermine wurden angesetzt. Das war in Frankfurt. Ähnliches hat sich in München und auf anderen deutschen Flughäfen abgespielt.

Fazit

Was kann man zusammenfassend festhalten? Der ganze Anlass war gut geführt und zeigte eine enorm starke Solidarität der Mitglieder. Einzelaktionen fanden in diesem Rahmen nicht statt. Um eine solche Organisation betreiben zu können, braucht es eine absolute Unterstützung aus dem Corps. Jedes einzelne Mitglied ist gefordert. Dies widerspiegelte sich auch in der Struktur. Diverse Funktionen wurden mit Volunteers besetzt. Es braucht sicher viele Freiwillige. Parallel dazu war eine 24-Stunden-Betreuungs-Hotline in Betrieb, die Fragen und Unklarheiten der Piloten vor Ort klärte. Somit konnten laufende Probleme und Unsicherheiten zeitgerecht gelöst werden. ●



«Der Streik war ein durchschlagender Erfolg!»

Im Februar traten die Piloten der Lufthansa in den Streik. Die «Rundschau» befragte Jörg Handweg, Kapitän B-737 und Vorstand der Vereinigung Cockpit, zum Streik und bekam ein paar interessante Hintergrundinformationen.

Interview: Peter Tilly und Jürg Ledermann

«Rundschau»: Im Februar haben die Piloten der Lufthansa gestreikt, eine gute Woche später wurden bei LTU/Air Berlin Warnstreiks angekündigt, und Mitte März haben 99 Prozent der Eurowings-Piloten in einer Urabstimmung Arbeitskampfmassnahmen zugestimmt. Als wäre das alles nicht schon genug, wurde bei der Fluggesellschaft Germania Gewerkschaftsfunktionären gekündigt, wogegen sich die Vereinigung Cockpit (VC) vehement wehrte. Die VC ist zurzeit an vielen Fronten aktiv. Wie bewältigt ihr den enormen Organisations- und Verhandlungsaufwand?

Jörg Handweg: Die Struktur der VC ist nach dem Motto «Von Piloten für Piloten» aufgebaut, das heisst, dass die Tarifkommissionen, die verhandeln, jeweils von Piloten aus den eigenen Unternehmen gebildet werden. Diese werden durch einen fest angestellten Tarifreferenten unterstützt. Durch das hohe Engagement der Kollegen und die vorbildlich engagierte Unterstützung durch unsere Festangestellten im Büro sind wir in der Lage, viele Dinge gleichzeitig zu bewegen.

«RS»: Bei den meisten Konflikten zwischen Airlines und ihren Piloten geht es um Unterwanderung. Billigere Fluggesellschaften mit lascheren Arbeitszeitsvorschriften sollen Strecken der etablierten Airlines übernehmen und so die Kosten senken. Dieser Trend hat weltweit Fuss gefasst. Es scheint, als verstünden die Manager nur noch die Sprache des Streiks. Teilt ihr diese Einschätzung?

J.H.: Ja. Die Arbeitgeberstrategie scheint ganz so, als ob man bewusst versuchen würde, die Macht, die Piloten aufgrund ihrer grossen Solidarität haben, durch ein «Teile und herrsche»-System zu brechen. Man versucht, wo es nur geht, einen Keil zwischen die Piloten zu treiben, damit diese sich dann gegeneinander wenden, um so eine Schwächung zu erreichen. Angst statt positiver Motivation scheint aus Sicht der Vorstände und Geschäftsführer das bessere Mittel, um Piloten zu motivieren.

Dazu nutzt man nun verstärkt auch die Niederlassungsfreiheit innerhalb Europas, da die Gewerkschaften durch mangelhafte Gesetzgebung auf europäischer Ebene einfach noch kein gleichwertiger Gegenpart sind.

«RS»: Zurück zum Streik der Lufthansa-Piloten. In einer demokratischen Organisation gibt es immer andere Meinungen. Fast 94 Prozent der Piloten haben sich in der Urabstimmung für Streikmassnahmen aus-

gesprochen. Es gab also sechs Prozent, die sich gegen Arbeitskampfmassnahmen stellten. Wie hat sich der Vorstand im Vorfeld des Arbeitskonflikts um Piloten gekümmert, die nicht für harte Massnahmen oder noch nicht dazu bereit waren?

J.H.: Die Kollegen, die sich gegen einen Arbeitskampf stellen, sind ja nicht im Vorfeld namentlich bekannt, was es für einen Verband recht schwierig macht. Zum grossen Teil sind dies Kollegen, die in Management-Positionen tätig sind oder aus verschiedenen anderen Motiven heraus einzelne Tarifziele nicht teilen. Bei einer so grossen Gruppe von ungefähr 4000 Piloten und einem sehr hohen Organisationsgrad ist es unrealistisch, eine hundertprozentige Zustimmung zu erwarten. Diskussionen führen die Tarifkommissionen aber permanent und versuchen die Kollegen über ihre Meinung ebenso zu informieren, wie sie die Meinung der Kollegenschaft aufnehmen.

«RS»: Wer hat das gemacht und wie viel Zeit und Energie wurde für die Überzeugungsarbeit aufgewendet?

J.H.: Es ist ein wechselseitiges Geben und Nehmen. Die meisten Standpunkte sind im Laufe der Zeit oft in der Kollegenschaft diskutiert und letztlich von den Kollegen der Tarifkommission aufgegriffen worden. Der Diskussion stellen sich eigentlich alle im Gespräch oder in Foren wie per E-Mail.

«RS»: Die Geschlossenheit der Mitglieder ist in einer Arbeitskampf-Situation entscheidend. Wie wurden die Piloten im Vorfeld auf den Streik eingeschworen?

J.H.: Das klingt so, als würde der Verband die Kollegen «motivieren» müssen, damit sie streiken. Das ist aber nicht der Fall! Die Kollegen wählen ihre Tarifkommission, teilen dieser im Dialog mit, welche Tarifziele sie für wert halten, verfolgt zu werden, und sind dann durch permanente Informationen in der Lage, sich ein Bild zu machen. Immer wenn ein markanter Punkt in der Entwicklung erreicht wurde, machen die Tarifkommissionen Informationsveranstaltungen, um die Kollegen auf den aktuellen Stand zu bringen und ihre Sicht darzulegen. Die Tarifpolitik kommt also direkt «aus dem Volk». Die Tarifkommission ist somit ein direktes Abbild der Belegschaft.

«RS»: Sich anonym für einen Streik auszusprechen ist einfach. Sich am «Tag X» mit Uniform vor den aufgebracht Passagieren aufzustellen weitaus schwieriger. Hat es am Streiktag noch Piloten gegeben, die kippten und sich für den Flugbetrieb meldeten?

J.H.: Der Streik bei der Lufthansa war ein durchschlagender Erfolg! Die Lufthansa selbst hat damit gerech-

net, dass wesentlich mehr Kollegen fliegen würden, weshalb schon morgens um 7 Uhr klar war, dass der Notfallflugplan nicht zu halten sein würde. Ob nun eine Handvoll Kollegen «umgefallen» ist, spielt hier keine Rolle, selbst wenn es ein absolut undemokratisches Verhalten der Streikbrecher an den Tag legt. Es wurden nahezu 100 Prozent der Flüge bestreikt, die bestreikt werden sollten. Einige Flüge, zum Beispiel Ausbildungsflüge, sollten sowieso nicht bestreikt werden. Die Lufthansa hat hier den Trick angewendet, die Zahl der bestreikten Flüge in den Medien nach unten zu schönen, indem man alle Flüge, also auch die Flüge der Regionaltöchter, mitgezählt hat. Diese sollten aber nie bestreikt werden.

«RS»: Wie seid ihr mit Streikbrechern umgegangen?

J.H.: Wir werden uns mit den Streikbrechern, deren Namen wir selbstverständlich kennen, nach dem Ende des Konfliktes beschäftigen und jeden Einzelfall genau betrachten, eventuell auch die Kollegen selbst befragen. Mitglieder der Geschäftsleitung, die Gefahr laufen, ihren Management-Posten zu verlieren, werden ab einer gewissen Ebene anders beurteilt als jemand, der den Kollegen einfach aus nicht vorhandener Solidarität in den Rücken fällt.

«RS»: Laut Presse und Lufthansa bestand ein Notfallflugplan. Wer entschied, welche Flugzeuge am Streiktag abhoben?

J.H.: Das entscheidet einzig und alleine die Lufthansa.

«RS»: Druck lastet bei einem Streik nicht nur auf dem Verband, sondern auch auf den Mitgliedern und ihren Angehörigen. Gehässige Diskussionen am Streik-



tag sind kaum zu vermeiden, und sie drehen sich in der Regel um die immer gleichen Themen. Gebt ihr den Piloten und ihren Angehörigen ein Argumentarium in die Hände, damit sie in den Streitgesprächen stichhaltige Argumente zur Hand haben?

J.H.: Nein, nicht als Verband. Es ist davon auszugehen, dass solche Konflikte, die eines unserer Mitglie-

der und somit auch die Zukunft seiner Familie massgeblich betreffen, auch Zu Hause diskutiert werden, wodurch auch die Partner einen gewissen Einblick in die Argumentation haben dürften. Die Piloten erhalten Rundschreiben, diskutieren in Foren und werden auf Info-Veranstaltungen sowie im direkten Gespräch involviert und kennen alle Argumente (und manchmal noch mehr).

«RS»: Der Umgang mit der Presse ist von grösster Bedeutung und aufwändig. Wie viele Personen haben sich während des Streiks um die Medien gekümmert?

J.H.: Die Presse sehen wir zwar als wichtiges, aber nicht «kriegsentscheidendes» Instrument an. Tarifabschlüsse werden am Tariftisch gemacht und nicht in den Medien. Versteht die Öffentlichkeit, worum es uns geht und kann die Positionen nachvollziehen, so gibt

uns das natürlich etwas Rückenwind. Versteht die Öffentlichkeit uns nicht, lassen wir unsere Ansprüche nicht fallen, da wir immer triftige Gründe für unsere Forderungen haben. Als Konsequenz müssen wir besser erklären, aber nicht Forderungen aufgeben, die ihre ratio-

nale Berechtigung haben. Im aktuellen Streik haben neben dem Pressesprecher Jörg Handweg und seinem Pressereferenten Jan Krawitz noch Alexander Gerhard-Madjidi (Vorstand VC) und hilfsweise Christoph Schewe (Koordinator für die berufspolitischen Arbeitsgruppen) mitgeholfen, die Presseanfragen zu bewältigen.

«RS»: Wurden bekannte, kritische Journalisten und Presseerzeugnisse speziell betreut?

J.H.: Es gibt ein paar «Keyplayer» bei den Medien, nämlich die grossen Tageszeitungen sowie die Nachrichtendienste. Diese haben wir auch intensiv mit Hintergrund-Infos versorgt, um ihnen die Lage möglichst gut zu erklären, denn nur wenn der Journalist es richtig versteht, kann die richtige Botschaft beim Leser ankommen. Fernsehen ist eher plakativ und nicht für Erklärungen geeignet, aber trotzdem haben wir immer versucht, auch den Journalisten des Fernsehens weitgehende Erläuterungen mitzugeben und nicht nur die kurzen Statements für die Kamera.

«RS»: Emotionen gehen bei einem Streik hoch, und auf beiden Seiten fallen böse Worte. Wie wird diese innere Unruhe bei den Beteiligten vor Wiederaufnahme des Flugbetriebs wieder geregelt heruntergefahren?

J.H.: Die Piloten verhalten sich hier hochprofessionell. Sie sind sich im Klaren darüber, dass das Cockpit der falsche Platz ist, um Tarifpolitik zu betreiben. Da wird Sicherheit produziert, und die erlaubt keine emotionale Ablenkung. Natürlich wird auch mal diskutiert, aber möglichst unemotional. Generell sind Piloten eher «Kopfmenschen» und versuchen Probleme ruhig und sachlich zu lösen – im Cockpit wie am Tariftisch.

«RS»: Besten Dank für dieses Gespräch! •

Im Banne des Konflikts

Gedanken und Gefühle gehen in einem Konflikt eigene Wege. Sie werden von einer verzerrten Wahrnehmung beeinflusst, wie auch unser Bild der Konfliktpartei. Wir sollten uns dieser Effekte bewusst sein und intensiv und offen mit unserem Gegenüber reden. Nur so können unterschiedliche Sichtweisen erkannt und geklärt werden.

Text: Jürg Ledermann

«Hast du einen Konflikt mit der SWISS?» Eine nicht repräsentative Umfrage mit diesem Inhalt bringt keine Überraschung zutage: Die Antworten sind so unterschiedlich wie die bunte Schar der Befragten. «Steht die AEROPERS in einem Konflikt mit der SWISS?» Die meisten beantworten diese Frage mit Ja, was nicht erstaunt, wenn man sich die verschiedenen Schlichtungsverfahren über die strittige Auslegung des aktuellen GAV betrachtet. «Wie ernst ist dieser Konflikt, wie weit ist er schon fortgeschritten, wo steht die AEROPERS, wo stehst du?» Hier unterscheiden sich die Antworten allerdings wieder grundlegend. Jeder hat eine andere Sicht der Dinge, eine andere Wahrnehmung. Jeder hat sich eine eigene Meinung gemacht, eine eigene Wahrheit über die Sachlage geschaffen. Der eine nimmt es recht «cool» und versucht, auf der sachlichen Ebene zu bleiben, während andere emotional reagieren und sich schon mitten im Konflikt sehen.

«Seit dem Eckwertpapier 2005 ist meine Wahrnehmung über die Art und Weise, wie mit dem Personal umgegangen wird, geschärft», «meine Gefühle gegenüber dem Management haben mich nie getäuscht», «lese ich ein Bulletin, kommen mir immer wieder die gleichen Gedanken, und mein Argwohn gegen ihre Hintergedanken wächst» und «mein Wille, zu handeln, ist stärker denn je! Komme, was da wolle!» sind sehr emotionale Äusserungen. Wie sind sie einzuordnen?

Stufenweise unzivilisierter

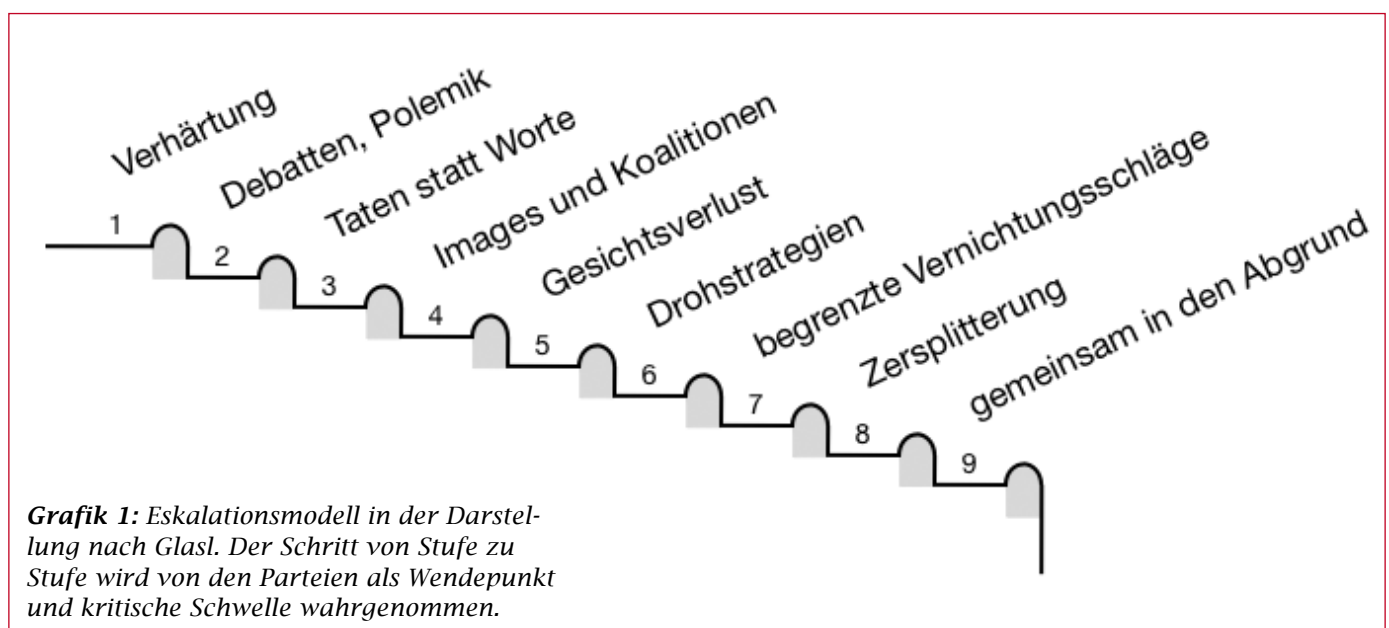
Auf der sachlichen Ebene basieren die verschiedenen Meinungen meist auf unterschiedlichen Interessen, die sich im Laufe eines Konflikts nicht stark ändern. Die emotionale Seite präsentiert sich nicht so konstant: Das Auf und Ab der Gefühle wechselt mit dem Hin und Her der Standpunkte. Mal will man gleich zuschlagen, mal abwarten. Wo Emotionen im Spiel sind, ist die Seele

empfindlich und vielen Einflüssen ausgesetzt. Unsere Wahrnehmung der Dinge, das Gefühls- und das Willensleben sind von Effekten betroffen, die sich typischerweise in Konfliktsituationen einstellen – und zwar bei beiden Konfliktparteien gleichermaßen. Das Bewusstsein um diese sogenannten seelischen Faktoren eines Konflikts

«Vertrauen ist eine Voraussetzung, um Probleme lösen und gemeinsam weiterkommen zu können.»

ist wichtig, weil sie bei der Entwicklung eines Konflikts – also auf jeder Stufe der Eskalation – eine Rolle spielen. Von Stufe zu Stufe werden unsere Gefühle und Gedanken zunehmend rigider, unser Wille wird eindimensionaler, von einer verzerrten Wahrnehmung geprägt.

Der Schritt zur nächsten Stufe geschieht aber nicht ohne weiteres. Die Konfliktparteien sind sich im Unterbewussten sehr genau darüber im Klaren, womit der Schritt über die nächste (Hemm-)Schwelle hinab zur nächsten Eskalationsstufe ausgelöst wird und dass die Rückkehr zur eben verlassenen Stufe praktisch unmöglich ist (siehe Grafik 1). Diese Bedenken sind notwendig, denn in den letzten Phasen eines Konflikts können Energien entwickelt und freigesetzt werden, die wir bei uns für nicht möglich gehalten hätten. Der österreichische Ökonom und Konfliktforscher PD Dr. Friedrich





Es stehen sich zwei Personen gegenüber, die ein verzerrtes Bild vom Gegenüber haben.

Glasl beschreibt sie in seinem Buch «Konfliktmanagement» (2004) als Triebe, die «mit tierischer Urgewalt ins Soziale hereinbrechen». In einem ausufernden Konflikt fühlen sich die Beteiligten wie in einem Strudel, der sie mit aller Macht weiterreisst und dem sie nichts mehr entgegensetzen können.

Damit ein Konflikt sich nicht ungebremst entwickeln kann, braucht es einen Bewusstseins- und Willensakt, der nur mit Selbstbeherrschung und Selbstverantwortung vollbracht werden kann. Der Vielzahl von Mechanismen, die einen Konflikt intensivieren, muss bewusst entgegengetreten werden. Glasl meint: «Nur durch Mut kann dem Konflikt eine positive Wendung gegeben werden.»

Verzerrung auf allen Ebenen

Wie eingangs beschrieben, nimmt jede Person die Welt um sich herum anders wahr. Die Grafik 2 stellt dar, wie sich aus der Wahrnehmung Gedanken, Gefühle und ein Wille entwickeln. Alle diese Vorgänge beeinflussen sich wiederum gegenseitig. So kann unsere Gefühlslage die Wahrnehmung stören, was erneut Auswirkungen auf unsere Gedanken und unseren Willen hat. Diese Vorgänge sind von unserem Gegenüber nicht zu erkennen. Erst unser Verhalten, sei dies verbal oder nonverbal, kann einen Aufschluss darüber geben, was in uns vorgeht.

In einem Konflikt ist unser Verhalten aber keineswegs rational und durchsichtig. Gefühle und Gedanken können wir als zivilisierte Persönlichkeit normalerweise gut zügeln, in Konfliktsituationen entsteht jedoch meistens ein Durcheinander im Seelenleben. Dadurch kann ein Verhalten zutage treten, das bei der Gegenpartei in deren Wahrnehmung Effekte produziert, die wir so gar nicht gewollt haben. «Da ist der Gaul mit ihm durchgegangen» ist eine wohlwollende

Charakterisierung von jemandem, der in einer solchen Situation typisch unüberlegt und stürmisch gehandelt hat. Was sich in den einzelnen Schritten abspielt, sei im Folgenden erläutert.

Eingeschränkte Wahrnehmung und Gedankenwelt

Im Konflikt tendieren wir dazu, die Dinge so zu sehen, wie sie uns ins Konzept passen: Wir erkennen die Aspekte besonders gut, die uns bedrücken oder zu bedrohen scheinen. Wir konzentrieren uns nur noch auf die Elemente, die uns stören und ärgern. «Wir registrieren gar nicht, um welche Streitgegenstände es dem Gegner geht, weil wir nur unsere eigenen Konfliktpunkte im Kopf haben», schreibt Glasl. Auch beim Gegenüber erkennen wir nur noch die negativen Facetten seiner Persönlichkeit. An uns selber können wir solche schlechten Seiten nicht erkennen. Wir sehen uns als offen, gutmütig und gerecht. Auch der Blick in die Vergangenheit wird verzerrt. Beide Parteien haben eine andere Wahrnehmung der Geschichte und der Geschehnisse, die zum Konflikt geführt haben.

So stehen sich zwei Personen gegenüber, die ein verzerrtes Bild vom Gegenüber, aber auch von sich selber haben. In der weiteren Entwicklung der Geschehnisse reagieren sie nur auf diese Bilder, und die wirklichen Personen und Tatsachen verschwinden immer mehr aus ihrem Bewusstsein.

Gestörtes Gefühlsleben

Wie die Wahrnehmung wird auch das Gefühlsleben vom Konflikt beeinflusst und auf eine harte Probe gestellt. Wir pendeln anfangs zwischen Akzeptanz und Ablehnung. Stimmt es, was er sagt? Habe ich da nicht einen verdächtigen Unterton gehört? Kann ich ihm trauen? Meint er wirklich, was er schreibt?

Diese Phase der Unsicherheit ist nicht nur unangenehm, sondern kostet auch Kraft. Der Mensch strebt aber nach eindeutigen Gefühlen und entscheidet sich schliesslich für eine Seite. Wo früher noch Nuancen und Untertöne erlaubt waren, wo aus Hell und Dunkel Grautöne entstehen konnten, wird das Gefühlsleben nun polarisiert und radikalisiert. Der Mensch beginnt sich gegen andere Empfindungen zu wehren und verteidigt die

«Jeder hat eine andere Sicht der Dinge.»

Konflikt

Um einen Konflikt geht es, wenn zwei oder mehrere entgegengesetzte oder widersprüchliche Interessen aufeinander prallen und die Konfliktparteien – sei es aus freien Stücken, sei es aus äusserem Druck – unter Einigungszwang stehen. Zwei Elemente sind gleichzeitig gegensätzlich und unvereinbar. Eine blossige Meinungsverschiedenheit gibt noch keinen Konflikt. Erst wenn unvereinbare Handlungspläne durchzusetzen sind, entsteht ein Konflikt. Auch Interessengegensätze alleine machen noch keinen Konflikt. Dieser entsteht erst, wenn wir etwas Gemeinsames erreichen wollen oder müssen und diesbezüglich entgegengesetzte Interessen haben und wir in einer wechselseitigen Abhängigkeit stehen, unter der Entscheidungen zu treffen und Einigungen zu erreichen sind.

gewählte Position. Er wird einerseits als gefühllos und unnahbar empfunden. Auf der anderen Seite verliert er aber auch die Empathie, also die Fähigkeit, sich in andere Menschen einzufühlen.

Diese Abwehrreaktionen führen zu einer regelrechten Abkapselung der gegnerischen Parteien. Was nach aussen einen Schutzpanzer bildet, unterbricht aber auch einen ganz wichtigen Draht zueinander. Es ist nahezu unmöglich, dem Gegenüber zu vertrauen, wenn man nicht mehr in der Lage ist, die Situation aus der Sicht des anderen zu sehen und zu erkennen, wie diese sich von der eigenen Sichtweise unterscheidet. Gerade das Vertrauen ist aber eine Voraussetzung, um Probleme lösen und gemeinsam weiterkommen zu können.

Wo ein Wille, ist ein Weg

In Konflikten kommt es unweigerlich zum Kräfteessen. «Dr Gschyder git nah, dr Esel blybt stah!» ist ein altbekannter Ausspruch. Doch können wir uns die «Schwäche» des Aufgebens denn auch wirklich noch leisten? Wenn wir uns erst einmal für das Durchhalten entschieden haben, tritt auch hier wie in der Gefühlswelt eine Radikalisierung ein. Wir setzen alles auf eine Karte und fixieren uns auf immer weniger Möglichkeiten, um weiterzukommen. Zudem versuchen wir, dem Gegner unseren

通信

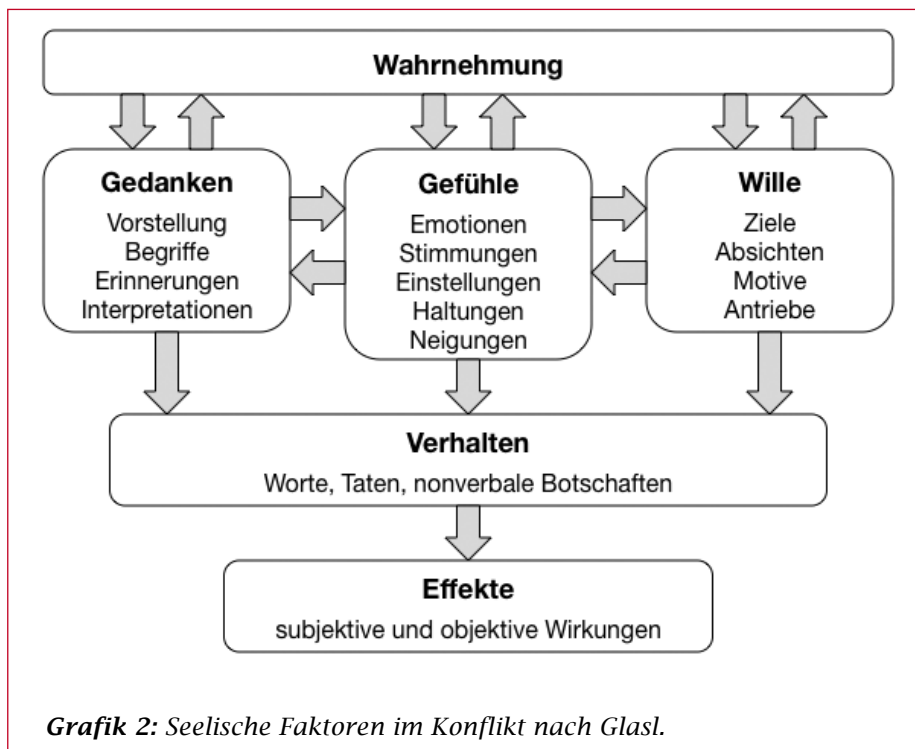
tsuu shin

Kommunikation und Vertrauen

Das japanische Zeichen für Kommunikation (tsuu shin) ist zusammengesetzt aus den Zeichen «Verkehr/durchlassen» (tsuu) und «Vertrauen» (shin). Das Wort Vertrauen (shin) ist wiederum zusammengesetzt aus den Zeichen für «Mensch» und «Wort». Frei interpretiert deutet diese Zeichenkombination darauf hin, dass mit Kommunikation Vertrauen aufgebaut wird.

Nach unserem westlichen Verständnis wird Vertrauen gefördert, wenn der Mensch und die gesagten Worten zusammenpassen, oder anders ausgedrückt, wenn die Gestik, Mimik und der Tonfall der verbalen Äusserung (Botschaft) entsprechen. In diesem Fall spricht man von kongruentem Verhalten. Kongruenz setzt in der humanistischen Psychologie eine gereifte Persönlichkeit voraus, die sich nicht hinter einer Rolle oder Fassade verstecken muss, sondern sich wahrhaftig in eine Situation einbringen kann.

Im Coaching-Prozess ist die Kongruenz von beiden Beteiligten von zentraler Bedeutung: Erst kongruentes Verhalten von beiden Seiten ermöglicht Vertrauen und Transparenz als Ausgangspunkte für eine tragfähige Beratungsbeziehung.



Grafik 2: Seelische Faktoren im Konflikt nach Glasl.

Willen aufzuzwingen, indem wir ihm auch noch vorschreiben, wie wir unser Ziel erreichen, wie wir unseren Willen durchsetzen wollen. «Entweder so oder gar nicht!» lautet dann häufig die Devise. Mittel und Ziel verschmelzen zu einer einzigen Forderung.

Ist ein Konflikt weit fortgeschritten, konzentrieren wir uns gar nicht mehr darauf, das eigentliche Ziel zu erreichen und etwas aus dem Konflikt zu gewinnen. Wir schwenken den Fokus von der Sache zur Person und versuchen nur noch, ihr Schaden zuzufügen, sie im äussersten Fall zu vernichten. «Dann hat die Radikalität unseres Willenslebens ihren Tiefpunkt erreicht», so Glasl.

Verhalten und Effekte

Durch die oben beschriebenen seelischen Faktoren wird unser Verhalten geprägt. So chaotisch, wie es am Beginn eines Konflikts in uns aussieht, so unberechenbar kann sich unser Verhalten für die Gegenpartei präsentieren. Während der Eskalation wird unser Verhalten immer rigider und radikaler, so wie sich die Gefühls- und Willenswelt entwickelt.

Das verbale und nonverbale Verhalten beinhaltet dabei nach Glasl in der Regel acht Funktionen:

- **Inhalt:** Wir geben den eigentlichen Inhalt der Botschaft oder des Anliegens bekannt.
- **Selbst-Bild:** Wir bringen zum Ausdruck, wie wir uns sehen und gesehen werden möchten.
- **Gegner-Bild:** Wir zeigen, welches Bild wir uns vom Gegner gemacht haben.
- **Selbstverstärkung:** Wir können uns mit lautem Auftreten und in der Gruppe Mut zusprechen.
- **Ventil:** Es geht uns darum, uns einfach einmal Luft zu verschaffen.
- **Ziel-Erreichung:** Wir wollen, eventuell begleitet von (ultimativen) Forderungen, das Ziel erreichen.
- **Verhinderung:** Wir wollen unser Gegenüber daran hindern, etwas zu unternehmen oder zu erreichen.
- **Signal:** Wir wollen auf uns aufmerksam machen.

Win-Win

Zwei Segler haben nach einem Konflikt darüber, wie sie am besten einem heftigen Sturm ausweichen könnten, ihr Boot im Sturm verloren. Sie sitzen nun im Rettungsboot und rudern mit vereinten Kräften auf ein gemeinsames Ziel zu.

Betrachtet man sich die Ausgangslage (voll funktionsfähiges Segelboot mit sämtlichen Optionen, dem Sturm auszuweichen), ist man geneigt, die jetzige Situation der Segler eher als «lose-lose» denn als «win-win» zu beschreiben.

Tatsächlich aber haben sich die Segler unter den Einwirkungen des Sturms auf ein gemeinsames Ziel einigen können, denn sie rudern nun mit vereinten Kräften darauf zu. Nach dem Sturm ist eine wirkliche Win-win-Situation entstanden.

Der Vergleich mit ihrer komfortablen Ausgangslage vor dem Sturm ist wenig hilfreich, denn sie haben diese mit ihrem unnachgiebigen Verhalten im Konflikt endgültig aus der Hand gegeben.

Vielleicht geht es der Partei A bei einem lauten Protest in erster Linie ja nur darum, sich Luft und Aufmerksamkeit zu verschaffen (Ventil- und Signalfunktion). Doch werden von der gegnerischen Seite B sehr oft intuitiv vor allem das Gegner-Bild und die Verhinderungsfunktion wahrgenommen.

Ein wahrer Teufelskreis beginnt nun seinen Lauf: Während B nun auf das Verhalten von A (aus der Sicht von A) unerwartet reagiert, wird A das Verhalten entsprechend anpassen, was B vermutlich wieder anders als gemeint wahrnimmt. Es entwickelt sich ein Hin und Her von Aktion und Reaktion, die aneinander vorbeigehen und den Konflikt verschärfen.

Strategien und Auswege

Da mit der verzerrten Wahrnehmung Bilder von sich selber, der Gegenpartei oder der Konfliktsache entstehen, versuchen Mediatoren, diese Bilder zu visualisieren. Es soll plakativ gezeigt werden, wo man sich selber sieht und wo der Gegenspieler steht. Da dies beide Parteien tun, werden die unterschiedlichen Sichtweisen deutlich. Danach wird versucht, diese verzerrten Bilder zu korrigieren. Martin Fischer (ehemaliger Captain der Swissair, Friedensrichter und Mediator) meint, dass es von zentraler Bedeutung ist, nicht den objektiven Sachverhalt zu erforschen, sondern die subjektiven Sichtweisen der Parteien zu erfragen.

Weit schwieriger ist es, die angespannte Gefühlslage der Parteien wieder zu entkrampfen. Da gilt es, die Gefühle zu erkennen und zu zeigen, welchen Einfluss sie auf das seelische und körperliche Befinden haben. Es soll erreicht werden, dass die Parteien wieder Interesse aneinander haben und dass eventuell positive Gefühle geweckt werden können.

Auf der Ebene des Wollens soll eine Klärung darüber stattfinden, was bewusst und was unbewusst gewollt wird. Die Parteien sollen erkennen, dass es destruktive Gedanken gibt, und sie sollen sich diesen stellen können. Zudem ist es ein Ziel, bei ultimativen Forderungen die Verschmelzung von Mittel und Ziel wieder zu trennen. Damit ergeben sich Möglichkeiten, auf anderen Wegen zum Ziel zu gelangen.

In der Verhaltensschulung wird aufgezeigt, welche Nebenbotschaften (Funktionen) unser Verhalten hat

und wie das vom Gegenüber interpretiert werden kann (Wahrnehmung). Es werden Verhaltensformen trainiert, um dem Wollen besser entsprechen und weniger Nebenbotschaften aussenden zu können.

Reden statt schreiben

Im Konflikt der AEROPERS mit der SWISS werben beide Seiten für ihre Sichtweise und bedienen sich unterschiedlicher Mittel. Doch nicht die Mittelwahl ist an dieser Stelle von Bedeutung, sondern unsere Wahrnehmung des Verhaltens der Antagonisten und die Wirkung (Effekt), die bei uns hervorgerufen wird. Die so entstehenden Gedanken und Gefühle und unser Verhalten sind bei uns Verbandsmitgliedern so unterschiedlich wie die Anzahl Mitglieder der AEROPERS.

Die Verbandsführung sieht es uns aber nicht an, welches unsere Sichtweise ist. Gerade in einer Phase anhaltender Spannung ist es für den Vorstand aber wichtig zu wissen, wo wir stehen. Für uns ist es ebenso wichtig, den Blickwinkel des Vorstands zu kennen. Wir benötigen dazu im Vorfeld der GAV-Verhandlungen Informationen und Erklärungen, die uns helfen, unsere Sichtweisen zu vergleichen und darüber zu diskutieren.

Da hilft nur eine intensive Kommunikation. Und zwar nicht mit Communiqués, Direktiven oder Bulletins. Denn in diesen wird, im Bann der verzerrten Wahrnehmung, meist nur nach versteckten Botschaften gesucht und mehr zwischen den Zeilen gelesen, um die eigene Sichtweise weiter zu erhärten.

Nur im Gespräch können die individuellen Bilder und Sichtweisen ausgetauscht und diskutiert werden. Nur im direkten Kontakt mit Vorstandskollegen können wir erfahren, wie sie die Dinge sehen. Nur so ist es auch möglich, dass der Vorstand weiss, wie es um seine Mitglieder steht. Ein starker Verband benötigt ein Korps, das weiss, was der Vorstand wahrnimmt, denkt und will. Danach muss sich das Korps darüber einig werden, was es will. Deshalb müssen die Mitglieder ihre Meinung aktiv mit den Kollegen und dem Vorstand austauschen. Information ist nicht nur eine Bring-, sondern auch eine Holschuld.

Die kommende Generalversammlung und die nachfolgenden Informationsveranstaltungen sind ausgezeichnete Gelegenheiten, um dies zu tun. Nehmen wir diese Chance wahr! ●

Positionen – Interessen

Zwei Personen streiten sich um eine Orange. Beide betonen, wie wichtig die Orange für sie sei und dass sie sie unbedingt haben müssten. Die Positionen sind damit bezogen, der Konflikt ist gegeben. Nach ihren Interessen befragt, betont der Erste, dass er die Orange haben muss, um sich einen Saft zu pressen. Der andere will die Orange, weil er für die Zubereitung eines Kuchens geriebene Orangenschale braucht.

Beide Personen können ihre Bedürfnisse also mit der vor ihnen liegenden, einzigen Orange decken. Diese Erkenntnis kann den beiden aber nur kommen, wenn sie vom Positionendenken – «Ich will die Orange» – abrücken und sich an ihren Interessen – «Ich bin an der Orange interessiert, weil ...» – orientieren.

Fatigue – das Thema ist noch lange nicht vom Tisch

Seit dem europaweiten Aktionstag im letzten Oktober sind Piloten nicht wirklich wacher geworden. Das Thema «Fatigue» ist und bleibt ein Dauerbrenner. Die Fakten sind auf dem Tisch, wissenschaftliche Studien gibt es genügend. Alle Beteiligten – auch die Piloten – sind aufgefordert, die notwendigen Massnahmen so schnell wie möglich umzusetzen.

Text: Peter Tilly

In einem gemeinsamen Bulletin, datiert vom 4. März 2010, informierten uns OC, EO und OS, dass der Air Safety Report (ASR) um das Kapitel Fatigue erweitert wurde. Dieser Rapport soll dann ausgefüllt werden, wenn ein vorgesehener Flugeinsatz aus Fatigue-Gründen nicht erfüllt werden kann und kein operationeller Vorfall gemäss anderen ASR-Kategorien vorgefallen ist.

Probleme erkannt, aber nicht gelöst

Ziel der Rapporte sei es – so die Verfasser des Bulletins –, systematische Risiken, die latent vorhanden sind, zu erkennen und zu korrigieren. Doch wurden die Probleme nicht schon längst erfasst? Hat nicht die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) eine Arbeit (Moebius-Studie) in Auftrag gegeben, die 18 Punkte in den Flugdienstvorschriften herauspückte, die das Risiko im Flugbetrieb unnötig erhöhen? Die Experten seien sich nicht einig, liest man unter anderem im oben erwähnten Bulletin. Doch um welche Experten handelt es sich hier? Welche Fachmeinungen wurden zu Rate gezogen?

Studien, die negative Auswirkungen von Müdigkeit auf die Konzentrationsfähigkeit und die Arbeitsleistung belegen, gibt es zuhauf. Die wohl meist zitierte ist diejenige von Drew Dawson und Kathrin Reyd (Fatigue, alcohol and performance impairment, 1997). Die beiden australischen Wissenschaftler bewiesen, dass die kognitive psychomotorische Leistungsfähigkeit nach längeren Wachperioden ähnlich abnimmt wie unter Einfluss von Alkohol. 17 Stunden ohne Schlaf entsprechen einem Blutalkoholspiegel von ungefähr 0,5 Promille, 21 Stunden ohne Schlaf einem vom 0,8. Diese Werte wecken Assoziationen zur Langstrecke. Langjährige Langstreckenpiloten (sind auch Experten auf ihrem Gebiet!) kennen Wachperioden von über 20 Stunden. Laute Hotels, eine zu lärmige Schlafkoje im Flugzeug, Turbulenzen während der Rest Time, zuknallende Cockpittüren und Parties im Hotelzimmer nebenan – das sind nur einige der Möglichkeiten, warum ein Crew-Mitglied vor und während der Duty um den verdienten und notwendigen Schlaf gebracht wird.

Belastung auf der Kurzstrecke

Endlich hat sich auch einmal eine Studie der Belastung auf der Kurzstrecke gewidmet. Dr. Tanja Niederl hat in Zusammenarbeit mit der Lufthansa und dem Deutschen Institut für Luft- und Raumfahrt (DLR) eine Dissertation mit dem Titel «Untersuchungen zu kumulativen psychischen und physiologischen Effekten des fliegenden Personals auf der Kurzstrecke» verfasst. Sie hat Piloten der B-737-Flotte der Lufthansa untersucht,

die während der Studie in der Regel unter 80 Blockstunden pro Monat im Einsatz waren. Es zeigte sich nicht ohne Überraschung, dass Früheinsätze, Multi-Leg-Flüge und lange Flugdienstzeiten einen negativen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Piloten hatten. Die Psychologin hat in ihrer Doktorarbeit betont, dass sich bei Flugdienstzeiten über zehn Stunden «akute Effekte» gezeigt haben. Akute Effekte, die in der Moebius-Studie quantifiziert wurden: «For duties of 10 – 12 hours the relative risk of an accident was 1.7 times higher than for all duties, and for duties of 13 hours an more, the relative risk was more than 5.5 times higher.»

Fatigue erkennen und vermeiden

Die Beispiele zeigen deutlich, dass die Gefahr, einen Fehler zu machen, mit zunehmender Flight Duty überproportional steigt. Warum also das Risiko eingehen?



Wenn die Anspannung zu gross wird, kann der Faden reissen ...

Warum die Limiten ausnützen? Im OC-Bulletin steht, dass es eine gemeinsame Aufgabe von Piloten und Airlines sei, «Fatigue proaktiv zu vermeiden, im Eintretensfall zu erkennen und in der Folge zu korrigieren». Doch können das Piloten überhaupt? Ist ein übermüdeter Pilot fähig, seinen Fitnesszustand selber zu diagnostizieren? Die Antwort auf diese Fragen gibt Michael B. Mann, Deputy Associate Administrator Office of Aero-Space Technology der NASA, während eines Hearings im Repräsentantenhaus in Washington im Jahre 1999. Menschen seien nur beschränkt fähig, ihre eigene Schläfrigkeit einzuschätzen, betont der Fachmann der NASA. Er fordert technische Systeme, um die Leistungsfähigkeit von Piloten beurteilen zu können.

Was nach Utopie klingt, wird in Autos des Herstellers Mercedes bereits angeboten (Attention Assist). Auch die Gesetzgeber in Österreich und Deutschland

diskutieren über den Einsatz sogenannter «Pupillomaten» zur Überprüfung der Müdigkeit von Lkw-Fahrern. Ein solches Gerät misst per Infrarotlicht und Kamera über einen Zeitraum von elf Minuten die Bewegungen der Pupille, woraus sich auf den Müdigkeitsgrad der Versuchsperson schliessen lässt. Bei einem Test an 1200 Lenkern wurde Erschreckendes festgestellt: Jeder dritte Lkw-Fahrer war demnach im Grenzbereich unterwegs und jeder fünfte zeigte sogar Anzeichen völliger Übermüdung. Damit nicht genug: Über hundert Fahrer schliefen während des Tests ein. Ähnliche Untersuchungen in der Fliegerei würden wohl einigen Staub aufwirbeln. Im Schwerverkehr scheinen sich die Experten im Gegensatz zur Fliegerei einig zu sein ...

Die Verantwortung der Beteiligten

Sicherheit darf nicht politisiert werden, Sicherheit muss immer im Brennpunkt aller Beteiligten stehen. Es ist darum auch nicht gerade förderlich, zu behaupten, dass verschiedene Gremien eine «hidden agenda» hätten (Zitat OC-Bulletin). Dass wissenschaftliche Arbeiten wie die der Moebus-Studie von Verantwortlichen ignoriert werden, ist aus Sicht der Flugsicherheitsbestrebungen unverständlich. Dennoch ist es wichtig, zu betonen, dass auch der Arbeitnehmer, also Pilot und Flight Attendant, Verantwortung tragen. Im Wissen, dass eine Selbsteinschätzung der Leistungsfähigkeit bei Übermüdung schwierig ist, müssen bereits kleinste Symptome ernst genommen und die Konsequenzen gezogen werden. Das OM A 6.1. nimmt dazu deutlich Stellung: «Flight duty is prohibited when the capacity for work is reduced because of illness or general physical condition. Decrease of fitness includes the effects of disease, injury, alcohol, drugs, fatigue, etc.» Fliegen im übermüdeten Zustand in Sinne der Definition nach ICAO (siehe Kasten) ist gefährlich, wenn nicht fahrlässig!

Strassenverkehr

Und genau diese Fahrlässigkeit wird juristisch und versicherungstechnisch zum Thema, wenn ein Besatzungsmitglied nach einem Nachtflug die Heimfahrt antritt und dabei einen Unfall verursacht. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) hat 2003 ein Memo zum Thema «Übermüdung im Strassenverkehr» veröffentlicht. Aus der Studie geht hervor, dass die wichtigste äussere Bedingung für Müdigkeitsunfälle der Schlafmangel beziehungsweise das Schlafdefizit (weniger als fünf Stunden in den vergangenen 24 Stunden) sei. Weniger als fünf Stunden Schlaf in den letzten 24 Stunden – unser tägliches Brot auf der Langstrecke ... Dürfen wir Rückschlüsse auf den Flugbetrieb machen? Wir dürfen nicht, wir müssen!

Lkw-Fahrer sind wie das fliegende Personal restriktiven Gesetzen unterstellt, die sowohl Ruhezeiten als auch Arbeitsdauer bestimmen. Aus der oben erwähnten Untersuchung geht nicht hervor, wie viele der 1200 Lkw-Lenker die Limiten überschritten hatten. Es

darf aber angenommen werden, dass aufgrund regelmässiger Kontrollen und rigoroser Strafen die Quote der Fehlbaren tief lag. Das lässt den Schluss zu, dass die bestehenden Vorschriften nicht ausreichen, Lastwagenfahrer vor lebensgefährlicher Übermüdung zu schützen. Und was sind die Konsequenzen? Man muss das Übel an der Wurzel packen. Sowohl im Strassenverkehr als auch in der Fliegerei muss endlich ein Umdenken stattfinden. Der Mensch ist das schwächste Glied in der Transportkette. Er stösst schneller an Grenzen, als es den Ökonomen in den Geschäftsleitungen

lieb ist. Es braucht technische Systeme, die Betroffene bei der Einschätzung ihrer Leistungsfähigkeit unterstützen und es braucht Arbeitsbedingungen, die mit einem 100-Prozent-Pensum abgeflogen werden können. Experten haben in den vergangenen Jahren hunderte von Studien zum Thema Fatigue verfasst. Man muss nicht alle lesen, die Moebus-Studie genügt. Sie ist weder eine «hidden agenda» noch eine bewusst gefertigte Waffe für Arbeitskämpfe.

Zurück zum Risiko der Heimfahrt in übermüdetem Zustand. Dass die Gefahr des Einnickens vorhanden ist, zeigt ein tragischer Unfall eines Kollegen der Air Berlin. Der 30-jährige Copilot verunfallte in der Nacht zum 29. Dezember 2009 auf dem Heimweg von einem Flugeinsatz mit 14,5 Stunden Dienstzeit tödlich. Er ist am Steuer eingeschlafen.

«Bei solch langen Dienstzeiten steigt die Gefahr, einen Unfall zu verursachen, in unverantwortlichem Masse an. Deswegen fordern wir die EU auf, die Dienstzeiten der Piloten im Interesse der Sicherheit der Passagiere und Besatzungen unverzüglich auf die durch wissenschaftliche Erkenntnisse empfohlenen Werte zu korrigieren», sagt der Pressesprecher der Vereinigung Cockpit, Jörg Handwerk. «Wie viele Menschen müssen noch ihr Leben verlieren, bevor man die Wissenschaft über kommerzielle Interessen stellt?»

Fatigue – das Thema ist noch lange nicht vom Tisch. Weder im Strassenverkehr noch im Luftverkehr! ●

Definition der ICAO (2006) von Aircrew Fatigue:

Fatigue is a physiological state of reduced mental or physical performance capability resulting from sleep loss or extended wakefulness and/or physical activity that can impair a crew member's alertness and ability to safely operate an aircraft or perform safety related duties.

Positive Signale für die Luftfahrt

Ja zum Nachwuchsförderungsartikel, Nein zur Aufsichtsabgabe: dies das erfreuliche Resultat der Abstimmung des Nationalrates im Zusammenhang mit der Teilrevision 1 des Luftfahrtgesetzes. Nachfolgend einige Auszüge aus der engagiert geführten Debatte vom 16. März 2010.

Text: Patricia Andrighetto, Redaktorin «AeroRevue»

Anlässlich seiner Frühjahrssession fällte der Nationalrat am 16. März wichtige Entscheide – und diese fielen für die Luftfahrt positiv aus. So wurde die geplante Einführung einer neuen Aufsichtsabgabe deutlich abgelehnt, zusätzliche Stellen im BAZL würden somit nicht zulasten der Luftfahrt gehen. Mit der Ablehnung der geplanten Aufsichtsabgabe hat der Nationalrat zudem ein deutliches Zeichen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandortes Schweiz gesetzt. Der Rat stimmte ferner einem Einzelantrag von Urs Hany betreffend Nachwuchsförderung zu. Damit wird die gesetzliche Grundlage zu der im Luftfahrtbericht vorgesehenen Förderung der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie der Forschung und Entwicklung in der Aviatik geschaffen. Diese Ergebnisse sind ganz im Sinne des Aero-Club der Schweiz, welcher sich im Vorfeld in politischen Kreisen intensiv dafür eingesetzt hatte.

Frage der Wettbewerbsfähigkeit

«In diesem Jahr feiern wir 100 Jahre Schweizer Luftfahrt. Die Errungenschaften in der Luftfahrt von der Zeit der grossen Flugpioniere mit sehr einfachen Fluggeräten bis zu den heutigen, hochtechnischen Flugzeugen können sich in jeder Hinsicht sehen lassen. Trotzdem werden die Leistungen und die Bedeutung der Luftfahrt oft unterschätzt, nicht zuletzt von der Politik.» Max Binder, SVP-Nationalrat und Präsident der Parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt (PGL), äusserte sich bereits zu Beginn der Debatte dezidiert. «Es geht hier um die Wettbewerbsfähigkeit einer bedeutenden Wirtschaftsbranche», so Binder weiter. In diesem Zusammenhang verwies er auf die volkswirtschaftliche Bedeutung der Schweizer Luftfahrt. Die Luftfahrt erzielt jährlich eine Wertschöpfung von etwa 26 Milliarden Franken; sie bietet etwa 180 000 Arbeitsplätze, und: sie deckt ihre Kosten zu 94 Prozent selber (im Vergleich dazu deckt die Bahn ihre Kosten zu 66 Prozent und die Strasse die ihren zu 90 Prozent, wenn der private und der öffentliche Verkehr zusammengekommen werden). Der Luftverkehr erhält im Unterschied zur Strasse und zur Schiene praktisch keine finanziellen Leistungen des Bundes. Nur etwa 90 Millionen von den rund 7,5 Milliarden Franken Bundesausgaben für den Verkehr gehen an die Luftfahrt. «Der luftfahrtpolitische Bericht des Bundesrates besagt, dass auch der Luftverkehr öffentlicher Verkehr ist. Der Luftverkehr hat seine Lärm- und Umweltbelastungen in den letzten 20 Jahren massiv gesenkt. Dies alles gilt es an dieser Stelle einmal deutlich zu machen und auch anzuerkennen», hielt Binder fest.

Luftfahrt nicht zusätzlich belasten

Ein Plädoyer speziell für die Regionalflugplätze und gegen überhöhte Abgaben hielt der Westschweizer FDP-



Im Bundeshaus wird über die Zukunft der Schweizer Luftfahrt entschieden.

Nationalrat und das Kommissionsmitglied Jean-René Germanier. Gleichzeitig sprach er sich gegen die geplanten Aufsichtsgebühren aus. SVP-Nationalrat Christoph von Rotz unterstrich die Aussagen seiner Vorredner und hielt zudem fest: «Mit der Teilrevision 1 des Luftfahrtgesetzes will der Bundesrat die Leitsätze aus dem luftfahrtpolitischen Bericht gesetzlich verankern und seine Aufsichtstätigkeit präzisieren. Der Bundesrat will diese Teilrevision aber auch nutzen, um in Artikel 6b eine Grundlage für die umstrittene Aufsichtsabgabe zu schaffen. Mit dieser neuen Aufsichtsabgabe sollen die zusätzlichen 24 Stellen beim Bundesamt für Zivilluftfahrt finanziert und der Kostendeckungsgrad beim BAZL erhöht werden. Nur weil die schweizerische Luftfahrt einen guten Kostendeckungsgrad hat, darf sie nicht zusätzlich belastet werden.» Klare Worte auch von FDP-Nationalrat Markus Hutter: «Die Luftfahrt ist eine Wachstumsbranche, die direkt und indirekt Zehntausende von Arbeitsplätzen schafft. Sie ist zudem für die Gesamtwirtschaft ein zentraler Standortfaktor, da die hervorragende Anbindung an das internationale Luftverkehrsnetz für die Schweiz unerlässlich ist. Die vorliegende Teilrevision muss deshalb darauf ausgerichtet sein, die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt zu stärken.» Und an die Adresse des BAZL gerichtet: «Wir fordern klar, dass das Bundesamt für Zivilluftfahrt den Handlungsspielraum bei den EASA-Auflagen ausnützt und die Aufsicht mit Augenmass ausübt. Es ist überdies eine Illusion, zu glauben, mit zusätzlicher Regulierung lasse sich per se mehr Sicherheit generieren.» Und weiter: «Die unabwendbare Folge der verstärkten Anstrengungen, die Sicherheit in der Luftfahrt zu verbessern, sind massive Zusatzkosten. Somit müssen wir mit dieser Teilrevision des Luftfahrtgesetzes auch die Frage der Finanzierung lösen. Diese Frage darf nicht getrennt werden von der Forderung nach Effizienz und von der Frage, welche Anreize es braucht, um die Kosten möglichst gering zu halten.

Aber genau hier hegen wir noch Zweifel, weil das BAZL als Aufsichtsbehörde vor allem mit massiven Personalaufstockungen permanent auf sich aufmerksam macht und, losgelöst von Benchmarks und Effizienzbeweisen, seine ständig steigenden Gestehungskosten zum Massstab der Sicherheit erkürt. Diese Teilrevision des Luftfahrtgesetzes darf kein Freipass für das BAZL sein, mit übermässig aufgestocktem Personal übertriebene Aufsicht und Regulierung zu betreiben.» Hutter stellte in diesem Zusammenhang den Vergleich mit dem Ausland an: «Das deutsche Luftfahrt-Bundesamt hat etwa 380 Stellen – gegenüber 274 gemeldeten Mitarbeitern des BAZL –, und das, obschon Deutschland nicht nur etwa zehnmal grösser ist, sondern auch entsprechend mehr Flugplätze, Piloten, Lizenzen usw. verwalten muss.»

Bessere Rahmenbedingungen

CVP-Nationalrat Norbert Hochreutener plädierte mit überzeugenden Argumenten für ein Eintreten auf die Revision: «Die Revision bringt bessere Rahmenbedingungen für die schweizerische Luftfahrt, die im harten internationalen Konkurrenzkampf steht, und sie will auch die Anbindung der Schweiz an das europäische und an das weltweite Netz sicherstellen.» CVP-Nationalrat Urs Hany schloss sich seinen Vorrednern an und unterbreitete zusätzlich einen allgemeinen Förderartikel zugunsten der Berufsausbildung in der Luftfahrt zur Aufnahme in das Luftfahrtgesetz. «In Artikel 103a wird die fliegerische Aus- und Weiterbildung für Militärpiloten, Berufspiloten, Fluglehrer und Fernspäher dahingehend geregelt, dass die Ausbildung zur Hauptsache in privaten Schulen zu erfolgen hat. Der Bundesrat verpflichtet sich aber nicht abschliessend, dass die Aus- und Weiterbildung mittels direkter finanzieller Unterstützung zu erfolgen hat. Die Artikel 103b bis 103d im geltenden Recht sind der heute nicht mehr existierenden Schweizerischen Luftverkehrsschule gewidmet und müssen daher zu Recht gestrichen werden. Als Ersatz für die Artikel 103b und 103c liegt ein Einzelantrag vor. Mit diesem Antrag verlange ich, dass der Bund die Aus- und Weiterbildung sowie Forschung und Entwicklung neuer Technologien im Bereich der verschiedenen Sparten der Luftfahrt fördert.» Mit 109 Ja-Stimmen (bei 61 Gegenstimmen) wurde Hany's Antrag angenommen.

«Man hat sich eben getäuscht»

Kämpferisch äusserte sich SVP-Nationalrat Thomas Hurter in der Detailberatung des Nationalrates: «Die SVP-Fraktion ist froh, dass zumindest die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-NR; Präsident: Max Binder) das Problem erkannt hat und nicht bereit ist, die Luftfahrt mit neuen Gebühren zu bestrafen. Es gilt hier auch zu erwähnen, dass die Luftfahrt Teil des öffentlichen Verkehrs ist und ihre Infrastruktur dennoch selber finanziert.» Und weiter: «In Artikel 6b geht es nicht einfach um die Finanzierung von 24 Stellen, sondern es geht darum, ob wir grundsätzlich eine neue Steuer wollen, die in der Höhe nicht begrenzt ist. Selbstverständlich hat das Parlament dem BAZL den Auftrag gegeben, den Kostendeckungsgrad zu erhöhen. Dies wurde aber bereits bei der letzten Gebührenerhöhung als Grund vorgebracht, und der Grundsatz, dass mehr Geld auch gleich mehr Sicherheit bedeutet, gilt auch in der Aviatik nicht absolut. Offenbar hat man die Aussage des Bundesrates und des BAZL vergessen, wonach mit der Übernahme der Vorschriften der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) weniger Arbeiten anfallen würden. In der Kommission meinte der Chef des BAZL nur, man habe sich eben getäuscht. Nach der massiven Gebührenerhöhung im Jahr 2008 braucht es jetzt nicht schon wieder neue Einnahmen. Zur Erinnerung sei an dieser Stelle noch erwähnt, dass die EASA in Zukunft eigene Inspektoren zur Kontrolle haben wird und wir diese dann auch noch bezahlen müssen.»

Mit 105 Ja- und 56 Nein-Stimmen wurde die LFG Rev 1 in der Schlussabstimmung klar angenommen; dies mit den entsprechenden Anpassungen gemäss den vorhergegangenen Abstimmungen (Antrag Hany, Antrag Binder und Germanier gegen die Aufsichtsgebühr mit 124 Ja- und 62 Nein-Stimmen, dem deutlich abgelehnten Minderheitsantrag der Grünen betreffend Aussenlandungen im Gebirge sowie dem Antrag Hochreutener zur Streichung von Absatz 2 und damit der vorübergehenden Übernahme der nicht gedeckten Kosten der Skyguide durch den Bund). Zu hoffen bleibt, dass sich der Ständerat den Beschlüssen des Nationalrates anschliessen wird. •

Dieser Beitrag wurde der AEROPERS-«Rundschau» in verdankenswerter Weise von der Redaktion der «Aero-Revue» zur Verfügung gestellt. Er erschien im Original in der Ausgabe 05/2010.



WINGS
AIRLINE BAR & LOUNGE

Alle WM-Spiele live auf Grossleinwand!

www.wings-lounge.ch

Ein Gewinn für die Luftfahrt

Text: Thomas Hurter, F/O A330/340, Nationalrat



Das Parlament ist im Moment daran, die erste von drei geplanten Teilrevisionen des Luftfahrtgesetzes zu behandeln. In der Botschaft zur ersten Teilrevision wurden vom Bundesrat wichtige Eckwerte der Luftfahrt besonders erwähnt. So setzt sich der Bundesrat zum Beispiel für eine umfassende und prospektive Luftfahrtpolitik ein.

Als oberstes Ziel der schweizerischen Luftfahrt wird die Sicherstellung einer optimalen Anbindung der Schweiz an die europäischen und globalen Zentren postuliert. Der schweizerischen Luftfahrt kommt eine herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung zu, erzielt sie doch eine Wertschöpfung von jährlich insgesamt 26 Milliarden Schweizer Franken und beschäftigt über 176 000 Personen.

Die Vorlage des Bundesrates an das Parlament enthielt aber auch einige Unschönheiten. So hat der Bundesrat an einer neuen Aufsichtsabgabe an das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) festgehalten, obwohl sich 44 von 47 Vernehmlassungsadressaten dagegen ausgesprochen hatten. Ich bin deshalb sehr froh, dass eine bürgerliche Mehrheit im Nationalrat den Bundesrat zurückpfiff. Gegen neue Aufsichtsabgaben sprach, dass bereits in den letzten Jahren die Gebühren teilweise massiv erhöht wurden. Es ist auch zu erwarten, dass mit der Übernahme der Vorschriften der EASA gemäss Angaben des BAZL weniger Arbeiten anfallen werden. Zudem haben die Anzahl der zu überprüfenden Flugzeuge, die Flugbewegungen und das Flugpersonal abgenommen. Die eigentliche Aufsichtstätigkeit wird bereits heute den kontrollierten Betrieben und Personen in Rechnung gestellt. Diese Argumente haben die Mehrheit des Nationalrates überzeugt, die neue Aufsichtssteuer abzulehnen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt zu stärken.

Ebenfalls ein wichtiger Punkt des neuen Luftfahrtgesetzes ist die Präzisierung der Flughafengebühren. Die ursprüngliche Vorlage wollte es dem Flughafen-

betreiber überlassen, welche Einnahmen er für die Berechnung der Gebühren berücksichtigt. Dies hätte es ermöglicht, Einkünfte aus Parkhäusern und Duty-Free-Läden (in Zürich etwa einen Drittel des Gesamt-ertrags) bei der Finanzierung der Infrastruktur gänzlich ausser Acht zu lassen, was die Flughafengebühren entsprechend erhöht hätte. Zum Glück gelang es schon in der nationalrätlichen Verkehrskommission, eine für sämtliche Beteiligten ausgewogene Lösung zu finden. Inskünftig muss ein Teil der Erträge aus dem nicht aviatischen Bereich zur Finanzierung der Aufwendungen im aviatischen Bereich angerechnet werden. So können die Abgaben in einem vernünftigen Bereich angesetzt werden.

Als weiterer Eckpunkt des neuen Gesetzes ist die Berufsförderung von Ausbildungsstätten für Luftfahrtberufe speziell zu erwähnen. Schon im luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates wird festgehalten, dass die Sicherstellung des beruflichen Nachwuchses in allen Luftfahrtberufen im Interesse des Wirtschaftsstandortes Schweiz ist. Dennoch stellte sich der Bundesrat gegen eine weitere Förderung der Luftfahrtberufe. Dies wurde vom Nationalrat korrigiert. Er hat erkannt, dass eine gesetzliche Grundlage für ein Engagement des Bundes beibehalten werden muss und die Anerkennung der Aviatikberufe innerhalb des schweizerischen Berufsbildungssystems anzustreben sei.

In der kommenden Sesssion wird die gesamte Vorlage vom Ständerat weiterbehandelt. Die ständerätliche Verkehrskommission hat die oben erwähnten Punkte ebenfalls im Sinne des Nationalrates verabschiedet. Einzig bei der Berufsanerkennung ist die Kommission der Meinung, dass diese im Berufsbildungsgesetz geregelt werden müsse.

Zusammenfassend darf festgehalten werden, dass die Verkehrskommissionen des National- und Ständerates sowie der Nationalrat ein deutliches Zeichen zugunsten der Luftfahrt gesetzt haben. Es ist anzunehmen, dass auch der Ständerat dies erkennen wird. Damit kann die Position der schweizerischen Luftfahrt im internationalen Wettbewerb gestärkt werden. •



Inserieren in der AEROPERS-«Rundschau»?

Weitere Informationen: www.aeropers.ch

Pilot Fatigue versus Volcanic Activity

Wie ich kürzlich auf einem längeren Nachtflug nach etlichen Stunden der schwärzesten Dunkelheit in frischer Munterkeit ein fröhliches Liedlein vor mich hin trällerte... Diese Einführung ist wohl etwas übertrieben geraten. Richtiger müsste es heissen: Wie ich kürzlich auf einem längeren Nachtflug nach etlichen Stunden der schwärzesten Dunkelheit in ätzend quälender Müdigkeit, mit einem Hirn so leer wie die griechische Staatskasse, mit Schleimhäuten so trocken wie lybischer Kamelmist, mit Augen so rot wie isländische Lava...



Nachtflüge, vor allem mehrere hintereinander, sind eine körperliche Tortur sondergleichen; Schlafentzug gilt zu Recht als eine höchst verwerfliche Foltermethode. Nacharbeit ist für den Menschen in etwa so naturgegeben wie das Zölibat der Kirche; aber hier wie dort existieren vielfältige Formen der Sublimation und Kompensation. Während es sich dabei kirchenseitig eher um Praktiken wie Pädagogik und andere Philanthropien handelt, so ist es in der Zivilaviatik eine Mischung aus Aktivismus, Koffeinüberdosis und tiefgründigen Diskussionen zu Themen wie Feriennichtzuteilung und Menüauswahl, welche das gemeinsame Einnicken während des grausamen Nachtflugs verhindern soll. Diese Art der Müdigkeitsbewältigung, schönfärberisch seit ein paar Jahren Fatigue Management genannt, ist eine Taktik zum Überleben auf tiefstem vegetativem Niveau, vergleichbar dem Winterschlaf des Murmeltiers: Puls runter, Hirn frozen, Verdauung sistiert. Das einzige, was höchstens noch sporadisch zuckt, sind die nervlich etwas verspannten Beine (restless legs) sowie die eine oder andere Extremität, welche eher zur Nachtaktivität neigt. Der ganze restliche Organismus würde nur noch gerne schlafen, schlafen, schlafen. Darf er aber nicht, schliesslich ist er ja bezahlt zum Wache schieben.

Natürlich gibt es zum Wachbleiben die stündlichen Fuel checks, die ständigen Position Reports, die anspruchsvolle Systemüberwachung, die lästigen Störungen aus der Kabine, das wetterbedingte Replanning, das mühsame Erraten des E-Questionnaire zur Vorbereitung des anspruchsvollen Dangerous Goods-Tests und neuerdings auch noch die English Language Revalidation; aber irgendwann ist einfach Schluss mit Hirnaktivität, und der eh schon im Sparmodus laufende Cerebralrechner schaltet auf Hibernieren: Die leichtesten Sudoku im Heftli erscheinen wie unlösbare Rätsel der höheren Mathematik und das OM A liest sich schwieriger als Wittgensteins Spätwerk. Das einzige, was noch einigermaßen verständlich ist: die Bilder zuvorderst auf der farbigen Zeitung, die Erstklassspeisekarte und vielleicht noch knapp die Senioritätsliste. Natürlich gibt es da auch noch diese Form des legalen Kurzschlafs im unbequemen Pilotenstuhl, wo dir zuerst alles andere einschläft ausser du selber,

oder als Luxusvariante bei enlarged Crew das Schlafen auf der Campingmatratze im Crewbunk-Kabäuschen, wo man nach längerem Belauschen des interessanten Gestöckels im First Class-Galley meistens genau sieben Minuten vor dem Ertönen des Wecksignals in die Tiefschlafphase abzutauchen beginnt.

Während das obgenannte Gelübde der Ehelosigkeit zu einer Religionsform gehört, die aus erwähnten und andern Gründen klare Abwanderungstendenzen zeitigt, kann man als Pilot nicht einfach abwandern, wenn einem die Nachtflüge auf den Keks gehen. Die Nachtflüge gehören schliesslich zur Fliegerei fast seit ihrer Erfindung, weil der Passagier halt den ungeliebten Flug am liebsten verschläft, um am nächsten Morgen oder Abend ausgeruht in einer neuen Stadt anzukommen. Im Gegensatz zum Crew Member, das nach dem schlaflosen Flug an der Destination herumwandelt wie ein Zombie im permanenten Halbdämmerzustand und zu alkoholischen und bisweilen paramedizinischen Hilfsmitteln greifen muss, um die Folgen des Schlafraubs wenigstens bis zur Pensionierung überleben zu können.

Staub! Da flatterte doch kürzlich tatsächlich ein Bulletin ins elektrische Postfach, das sich dem Problem der Pilotenmüdigkeit beherzt anzunehmen schien: «Pilot Fatigue ist zurzeit in aller Munde», stand da gleich markant am Bulletinanfang, was ja eigentlich ebensowenig stimmt wie die Mär vom Gold im Mund zur Morgenstund, erst recht und überhaupt gar nicht nach unendlich langen Nachtflügen (gibt es eigentlich auf der Kurzstrecke auch Pilot Fatigue?). Im Bulletin ging es natürlich nicht wirklich um Lösungsansätze oder sofortige Verbesserungsvorschläge wie: Viel mehr Tagflüge! Viel mehr frei! oder: Alle Nachtflüge full-enlarged!, sondern um die Einführung des Fatigue Reports, eines bewusst einfach gehaltenen Formulars, welches vom Piloten auch noch im Zustand des fortgeschrittenen Wachkomas ausgefüllt werden kann und damit den Vorgesetzten, die wenigstens in ihren Büros ab und zu etwas Schlaf finden dürften, die Grundlage für weitere Entscheidungen liefern sollte. Der Hauptvorteil des Formulars dürfte immerhin sein, dass man während dessen Ausfüllens kaum einschläft, ganz ähnlich wie beim Fuel check.

Zwecks Erholung von der ungeliebten Schichtarbeit freut man sich umso mehr, wenn wieder mal Verien im Einsatz erscheinen, auch wenn das PBS die V-Ferien ja nur dazu benützt, um seine eigenen Planungsfehler zu kaschieren und überzählige Freitage auszufüllen. Nichtsdestotrotz freute ich mich unlängst auf das zweitägige Planungsgeschenk, welches aber ausgerechnet dann stattfand, als dieser unsägliche isländische Vulkan ausbrach, mit seiner klebrigen Asche den Flugverkehr lähmte und ganze

fünf Tage lang die Nachtflüge verhinderte. Das PBS als Prophetisches Beurlaubungs System hatte offensichtlich die bevorstehende Eruption gerochen und mir diese V-Vulkan-Ferien präventiv zugeteilt! Der drauf folgende RGC-Tag fand hingegen trotz immer noch bedrohlich über Klotten hängender Aschewolke statt, was ich zwar sehr bedenklich fand, für meine diesbezüglich eingebrachten Einwände aber nur Unverständnis erntete. Die Mittagspause verbrachte ich jedenfalls im Mock-up, ganz in der Nähe der Demo-Sauerstoffmasken. Man weiss ja nie.

Zwischenzeitlich mottet der Feuerberg wieder vor sich hin und verbreitet seinen ubiquitären Ascheausstoss; die Vulkanische Versuchs-Anstalt (VULVA) hat deshalb einen Wolkendurchflugsgrenzwert von 2 Staubpartikeln pro Kubikmeter Luft definiert, was die Anhänger der Homöopathie freut und ihren Glauben an die Wirksamkeit der unendlichen Verdünnung enorm bekräftigt. Dies zwingt die Nordatlantikflüge

zeitweilig fast auf die Polarroute, wodurch die Nachtflüge zwar noch länger, aber immerhin öfters enlarged werden. Als Ausweg aus der brenzlichen Situation wird bereits das Südpolrouting oder sogar der Weg hindurch in Betracht gezogen, was endlich die schönen langen Rotationen wieder bringen würde, mit viel Erholung und gemütlichem Sozialleben. Natürlich darf man sich aus betriebswirtschaftlicher Sicht keinesfalls wünschen, dass der isländische Vulkan (oder noch schlimmer: die schlafenden Vulkane in den Vogesen; oder stell dir vor: die beiden Mythen!) nun im Monatsrhythmus für ein paar Tage erumpieren solle, um die Problematik der Pilot Fatigue zu lösen. Immerhin hat aber hier die Natur wieder einmal einen überraschenden Ansatz präsentiert, wie man ein Problem auf unkonventionelle Art angehen könnte. Ähnlich dem PiFaFo, dem Pilot Fatigue Form.

pk2@bluemail.ch

Die kleine Unbekannte

Im März 2009 nahm die SWISS PrivateAviation ihren kommerziellen Betrieb auf. Viel ist nicht bekannt über die Tochterunternehmung der SWISS, und einige Gerüchte halten sich hartnäckig. Eines ist klar: die SWISS PrivateAviation besteht aus mehr als nur einer Handvoll Flugzeugen und einigen Piloten.

Text: Tobias Mattle

SWISS PrivateAviation: eine unbekannte Tochterunternehmung der SWISS. Warum wird in wirtschaftlich schwierigen Zeiten, in denen die Businesskunden den Airlines in Scharen davonlaufen, eine neue Business-Aviation-Firma gegründet? Und was kann eine SWISS PrivateAviation schon anderes offerieren als die rund 750 anderen Business-Jet-Anbieter, die es in Europa gibt? Nach einem Rundgang im Operation Center 4, dem Hauptsitz der SWISS PrivateAviation, sind diese Fragen schnell beantwortet.

SWISS PrivateAviation den Puls fühlen

Nur ein Stockwerk umfasst die gesamte Operation, Führung und Verkauf der SWISS PrivateAviation. Man fühlt sich sofort wohl in diesen Gängen und spürt in wenigen Augenblicken den familiären Umgang unter den Mitarbeitern. Beim Rundgang durch die Büros werde ich von Peter Koch, CEO der SWISS PrivateAviation, begleitet. Bis zu diesem Zeitpunkt war das Operation Center 4 für mich höchstens von meinen Gängen zur Uniformierung bekannt. Doch wenn sich im fünften Stock die Aufzugtüren öffnen, steht man inmitten einer kleinen Airline, die sich zum Ziel gesetzt hat, die Business-Aviation-Branche neu zu definieren.

Doch was heisst kleine Airline? 17 Bodenmitarbeiter, rund 33 Piloten und eine Handvoll externe Mitarbeiter machen die SWISS PrivateAviation in dieser Branche bereits zu einem ernst genommenen Konkurrenten. In zwei grösseren Büros arbeiten jeweils rund zehn Angestellte daran, dass die Flugzeuge jeden Tag gut gefüllt sind, und sicher von A nach B fliegen. Der

Kunde ruft an und gelangt zu den Mitarbeitern beim Verkauf, die sofort prüfen, ob am gewünschten Datum überhaupt noch Kapazitäten verkauft werden können. Nur drei Meter entfernt sitzen die Einsatzplaner der Flugzeuge, die in Zweifelsfällen kompetent Auskunft geben können, ob das Flugzeug wirklich einsatzbereit ist. Ob die gewünschte Destination angefliegen werden kann, wird nur einen Bürotisch nebenan abgeklärt. Vorhandene Infrastruktur, Ausbaustandard, Sicherheit und Slot Management sind nur einige Themenbereiche, die an diesem Tisch bearbeitet werden. «Die Business-Aviation-Branche lebt von Flexibilität. Wir müssen dem Kunden schnell und kompetent seine Fragen beantworten können», so Peter Koch. Aus diesem Grund wurde in Zürich unter einem Dach alles zusammengeführt.



Als SWISS PrivateAviation-Pilot kommt man öfter in den Genuss einer etwas anderen Flugoperation.



Klein, aber fein. Die modernen Cockpits von Business Jets wie der Citation XLS+ nehmen es allemal mit Airliner-Cockpits auf.

Aller guten Dinge sind drei

Noch zu Zeiten der Crossair im Jahr 2000 wurde ein erstes Brainstorming zu einem möglichen Einstieg in die Business Aviation durchgeführt. Im Regionalsegment zu Hause, fühlte sie sich gut gerüstet, auch im Business-Sektor schnell Fuss fassen zu können. Doch nach einiger Zeit war das finanzielle Risiko, dass das Abenteuer in sich barg, zu gross, und man entschied sich dagegen.

Rund fünf Jahre später, als die Swissair und Crossair unter dem Namen SWISS vereint waren und die Ausflottung der Embraer 145 anstand, dachte man erneut über einen Einstieg in die Business-Branche nach. Unter dem damaligen Flottenchef der Embraer 145 und heutigen CEO von SWISS PrivateAviation, Peter Koch, wollte man die Embraer 145 neu ausstatten und als grosse Business Jets benützen. Der Markt war im Wachstum, die Zeit schien ideal. Doch die SWISS hatte damals ganz andere Probleme und musste selbst ums Überleben kämpfen. Eine kleine Business-Aviation-Firma zu gründen, die in den ersten Jahren kaum schwarze Zahlen schreiben würde, war deshalb eine zu grosse finanzielle Bürde. Und wieder wurde die Idee ad acta gelegt.

Genau zu diesem Zeitpunkt entschied sich die Lufthansa, ihren First Class Service auszubauen und den Kunden auch Business Jets anzubieten. Allerdings nicht über den Aufbau einer eigenen Airline, sondern durch den Branchenriesen Netjets. Das Ganze lief fortan unter dem Namen «Lufthansa Privat Jet». Drei Jahre dauerte diese Zusammenarbeit, bevor sich Lufthansa-Chef Wolfgang Mayrhuber doch zum Aufbau einer eigenen Business-Jet-Sparte entschied.

Die SWISS, die in der Zwischenzeit im Lufthansa-Konzern satte Gewinne erwirtschaftete, sollte den Aufbau und Betrieb dieser Airline übernehmen. Man nehme eine bestehende Business-Jet-Firma, Servair Private Charter AG, reichere diese mit geleasten Flugzeugen von Lufthansa Privat Jet an und stelle erfahrene Leute

aus dem Airline- und Business-Jet-Bereich ein. Voilà: SWISS PrivateAviation war geboren.

Aircraft Management

Wer glaubt, die Business Aviation bestehe nur daraus, reiche Leute an die Côte d'Azur oder Business-Kunden von Zürich nach London zu fliegen, hat weit gefehlt. Ebenso wichtig ist das sogenannte Aircraft Management. Wer sich ein Flugzeug leisten kann, muss es auch technisch warten, Piloten selektionieren und in regelmässigen Abständen in Simulatoren ihre Fähigkeiten prüfen und all dies und noch viel mehr den Behörden gegenüber darlegen. Viel Aufwand dafür, dass der gut betuchte Besitzer doch nur gelegentlich im eigenen Flugzeug fliegen wollte.

SWISS PrivateAviation stellt genau da den idealen Partner dar. Man übernimmt alle Aufgaben für den Flugzeughalter und passen das Angebot genau seinen Wünschen an. Restkapazitäten, die der Besitzer nicht benötigt, können gegen eine Provision an andere Kunden weiterverkauft werden. Die Selektion und Schulung der Piloten ist durch das hauseigene und bewährte Assessment Center gewährleistet. Für technische Fragen stehen Experten wie Werner Steiner, der auf eine rund 40-jährige Karriere bei der Swissair zurückblicken kann, zur Verfügung. Und der Verkauf von freien Kapazitäten wird durch eines der grössten Vertriebsnetze in der Airline-Branche übernommen: das der Lufthansa.

Momentan umfasst das Aircraft Management von SWISS PrivateAviation drei Flugzeuge. Zwei davon gehören der Mathys Aviation AG und eines ist in privatem Besitz. Ziel ist es, jährlich zwei bis sechs Flugzeuge zu akquirieren. «Dabei beschränken wir uns nicht nur auf Business Jets. Wer eine MD-11 oder einen Airbus 330 privat kauft, kann es ebenso durch uns betreiben lassen», sagt Peter Koch. Der Vorteil von SWISS PrivateAviation gegenüber Mitbewerbern liegt auf der Hand. Kein Konkurrent kann eine derart umfassende Infrastruktur bieten. Simulatoren, Piloten, technisches Personal und jahrzehntelange Erfahrung im Betrieb von Airlinern kann die SWISS PrivateAviation mit Unterstützung durch ihre Mutterkonzerne SWISS und Lufthansa vorweisen.

The Big Picture

«Wir wollen unseren Kunden einen vollständigen Service bieten, den sonst kein anderer Airline-Verbund bietet», sagt Michael Fuchs, Produkt- und Marketingleiter bei SWISS PrivateAviation. Der Kunde kann beim Lufthansa-Konzern ein Ticket Samedan—Los Angeles buchen. Er wird in diesem Fall in Samedan mit dem Business Jet abgeholt und dann wahlweise nach Zürich,

Frankfurt oder München geflogen. Dort wird er von einer Limousine direkt zum Airliner gefahren, wo er gemütlich in der First Class Platz nimmt und den Flug nach Los Angeles geniessen kann. «Ein Flug in der First Class ist ohnehin erholsamer als ein Langstreckenflug mit dem voll besetzten Privatflugzeug. Auf der Kurz- und Mittelstrecke ergänzen wir das Airline-Angebot. Auf der Langstrecke wollen wir aber nicht die Mutter-Airline konkurrenzieren, denn dies ist wirtschaftlich und ökologisch nicht sinnvoll», so Peter Koch.

Und so war und ist das Ziel der Lufthansa, als einzige Airline weltweit alles aus einer Hand anzubieten – vom Langstreckenflug im Airliner über den Kurztrip in Europa mit dem Business Jet bis hin zum Aircraft Management. Gerne würden sie diesen Service in Zukunft auch auf Nordamerika ausweiten. Das Management prüft, durch die Zusammenarbeit mit einer qualitativ hochstehenden Airline, den Markt auch in den USA aufzubauen, um den Service nahtlos in diesem wichtigen Wirtschaftsraum weiterführen zu können.

Der andere Arbeitsalltag

Insgesamt beschäftigt die SWISS PrivateAviation 33 Piloten, davon mehrheitlich ehemalige Captains der SWISS. «Der Arbeitsalltag ist aufregend. Man fliegt allerlei Flughäfen an, die man in einem Airbus-Cockpit nie sehen würde», meint Peter Koch, «und die Verantwortung ist deutlicher spürbar, denn man ist als Pilot bei SWISS PrivateAviation für sehr vieles, was den



Starke Partner: SWISS PrivateAviation ist ein Tochterunternehmen der SWISS und damit Teil des Lufthansa-Konzerns.

Flugbetrieb angeht, zuständig.» Sechs Tage Standby, vier Tage frei: so sieht der einfache Einsatzplan eines SWISS PrivateAviation-Piloten aus. Dazu gibt es je nach Alter 28 bis 35 Tage Ferienanspruch. Auch das Gehalt orientiert sich am SWISS-Salärmuster. Ein Copilot mit rund 1500 Stunden Flugerfahrung darf je nach geflogenem Flugzeugmuster mit 70 000 Franken Jahresgehalt rechnen. Die Selektion der Piloten wird durch die Assessment-Abteilung der SWISS geleitet. Grundsätzlich durchlaufen alle Anwärter auf einen Pilotensitz im SWISS-Konzern dieselbe Selektion. Allerdings wird für SWISS PrivateAviation eine Selektionsstufe ausgelassen, dafür eine Simulator-Einheit eingelegt. Denn im Gegensatz zu den Bewerbern auf einen Ausbildungsplatz bei der SWISS, bei denen auch das Potenzial gemessen wird, die Ausbildung und eine Karriere bei

der SWISS erfolgreich abzuschliessen, will man bei den Business-Jet-Piloten zunächst die vorhandenen Fähigkeiten bewerten.

Den Piloten werden Einzelverträge angeboten, die im Grundsatz dem GAV der SWISS-Piloten entsprechen. Peter Koch verhehlt aber nicht, dass man als Business-Jet-Pilot auch einige Risiken eingeht: «Ich kann keinem Bewerber versprechen, dass er eine gewisse Stundenzahl im Jahr fliegt. Auch eine Zeitspanne, in der er oder sie Kapitän wird, ist nur sehr schwierig abzuschätzen.»

Abstruse Probleme

Die Schweiz hat ein Abkommen mit der EU, dass die 8. Freiheit der Luft garantiert. Die 8. Freiheit, oft auch «Kabotage» genannt, beschreibt nichts anderes, als dass ein Flugunternehmen Flüge auch innerhalb eines Landes durchführen darf, in dem die Firma nicht beheimatet ist. So ist es Schweizer Flugunternehmen grundsätzlich gestattet, zwischen den Staaten Europas einen Flugbetrieb anzubieten. Auch hat die Schweiz mit einzelnen Ländern innerhalb der EU Abkommen über die Kabotage. Ein Flugservice ist beispielsweise innerhalb Frankreichs oder Italiens gestattet. «Der Antrag seitens der Schweiz auf Anerkennung der Kabotage-Rechte durch die EU ist gestellt, das politische Resultat ist aber sehr schwierig abzuschätzen», so Peter Koch. Der Lufthansa Privat Jet ist es demnach nicht gestattet, Flüge innerhalb Deutschlands anzubieten, da die SWISS PrivateAviation unter einem schweizerischen AOC (Air Operator Certificate) operiert und deshalb nicht über das Kabotage-Recht in Deutschland verfügt. Diese Einschränkung beabsichtigt die SWISS PrivateAviation durch den Aufbau eines EU-AOC zu lösen.

Die schwarze Null muss stehen

Momentan sind die Flugzeuge rund 50 bis 75 Prozent ausgelastet. «Das Geschäft ist sehr volatil», meint Peter Koch kurz und bündig. Dass man sich damit nicht zufrieden gibt, ist klar. Das Ziel definiert der CEO kurz danach so: «Wir sind im Aufbau, und es braucht grosse Anstrengungen in diesem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld, eine schwarze Null generieren zu können. Die wird und muss stehen.» Da einige Kunden nach dem Flug im Privat Jet auf die Langstrecke umsteigen und dort gut zahlende First-Class-Kunden sind, ist der Nutzen auch gegeben, wenn die SWISS PrivateAviation wie erhofft nur einen kleinen Gewinn schreibt.

Wie die «NZZ am Sonntag» in ihrer Ausgabe vom 11. April 2010 unter dem Titel «Lufthansas Geschenk für Meilenjäger» berichtet, hat die Airline ein Sonderangebot gestartet, um die Business Jets besser auszulasten. «Jubiläums-Special mit fünf Prozent Preisnachlass und fünffachen Prämienmeilen», so das Angebot der Lufthansa Privat Jet. So ein Angebot muss doch einen Effekt auf die Auslastung bei SWISS PrivateAviation haben? «Wir spüren momentan tatsächlich einen deutlichen Anstieg in der Auslastung und sind an vielen Tagen im Jubiläumszeitraum bereits ausgebucht. Darunter sind viele Neukunden», bestätigt Peter Koch.

Bleibt zu hoffen, dass in Zukunft viele Kunden zum Angebot von SWISS PrivateAviation finden und am Flughafen vermehrt wieder grössere Business Jets verkehren. ●

Was macht eigentlich ... Romeo Marinoni?

Vor fast zehn Jahren verabschiedete sich Romeo Marinoni vom Pilotenberuf. Die «Rundschau» hatte im Hotel «Sonne» in Dürnten Gelegenheit, den Flug-Rentner und Geschäftsmann über seine heutigen Aktivitäten und sein Leben nach der Fliegerei zu befragen.

Interview: Peter Tilly

Schnauz, Brille und dieses verschmitzte Lächeln. Genauso, wie ich Romeo in Erinnerung hatte, stand er plötzlich an unserem Tisch in der «Sonne» in Dürnten. Nach der herzlichen Begrüssung widmete er sich prioritätengerecht der Weinkarte. Eine Flasche «Siò» der Bodega «Ribas» aus Mallorca stand wenige Augenblicke später auf dem gedeckten Tisch. Der Produzent attestiert dem Wein einen ausdrucksstarken und reifen Charakter mit einem runden und geschmeidigen Finish. Passt ausgezeichnet zu Romeo!

«Rundschau»: Romeo, wie lange bist du jetzt schon pensioniert?

Romeo Marinoni: Nach dem Grounding habe ich als Drittoberster der Senioritätsliste gekündigt – mit einer grossen Wut im Bauch wohlverstanden.

«RS»: Weswegen Wut?

R.M.: Ich hatte keine Lust, für diese Dilettanten aus Basel zu fliegen. Ausserdem wollte ich keinem Jungen den Platz wegnehmen. Vorkommnisse wie meine letzte Abfertigung im Hotel «Nikko» in San Francisco machten mir meinen Abschied einfacher.

«RS»: Was ist in San Francisco passiert?

R.M.: Der Hotelangestellte weigerte sich, der Crew die Zimmerschlüssel auszuhändigen. Die Swissair sei bankrott, und ohne Geld gäbe es keine Zimmer, bekam ich nach dem langen Flug zu hören. Nach heftigem Protest wollte ich die Übernachtungen für die Crew mit meiner MasterCard bezahlen, die mit einem Swissair-Logo geschmückt war. Der Concierge sagte mir auf Italienisch, dass ich mir mit meiner Qualiflyer-Kreditkarte den Hintern putzen könne. Die beiden Copiloten konnten mich zurückhalten, sonst hätte ich den unverschämten Kerl auf der Stelle vermöbelt. Meine private VISA-Karte wurde schliesslich akzeptiert. Das war Grund genug, meine Geschäftsbeziehungen mit MasterCard zu beenden. Ich bin ja nicht nachtragend, aber ich vergesse schlecht!

«RS»: Hat dich das Grounding nach deiner Pensionierung weiter beschäftigt?

R.M.: Natürlich! Persönlich steckte ich in einer vergleichsweise komfortablen Lage. Meine Pensionierung wurde durch den Niedergang der Swissair leicht vorgezogen. Es war mir aber wichtig, dass wir auch in dieser schwierigen Situation zusammenstehen und uns mit den vielen Gekündigten solidarisieren. Darum habe ich mich finanziell am Hilfsfonds für Swissair-Gekündigte beteiligt. Auch bei der Realisierung des Films «Grounding – die letzten Tage der Swissair» engagierte ich mich.

«RS»: Inwiefern hast du geholfen?

R.M.: Matthias Mölloney und ich haben uns finanziell an den Produktionskosten beteiligt und die Filmschaffenden mit unserem Insiderwissen unterstützt.

«RS»: Konntest du auf die Handlung Einfluss nehmen?

R.M.: Ja und nein. Es gelang uns, das Image der Piloten zu korrigieren. Gemäss erstem Drehbuch war neben dem Copiloten auch der Kapitän dem Alkohol erlegen. Das musste geändert werden. Bei der Szene mit den Demonstrationen, wollte ich ein Plakat mit der Aufschrift «SWISS serviert schlechten Kaffee – mal Dozé et trops Brûlé» zeigen lassen. Regisseur Steiner war das wohl zu politisch. Es musste sowieso sehr viel weggelassen werden, aber im Grossen und Ganzen kam der Film der Wirklichkeit recht nahe.

«RS»: Wie könntest du dein bisheriges Leben in wenigen Worten beschreiben?

R.M.: Ich hatte sehr viel Glück! Dieser Satz beschreibt mein Leben schon sehr gut. Aufgewachsen bin ich in einfachen Verhältnissen als Sohn eines Italieners und einer Schweizerin aus Goldigen. Nach der Matura folgten einige Semester an der ETH. Nach einem Flug mit einer Bückler war mein Berufswunsch klar. Vorausset-



Romeo Marinoni: Aufgewachsen ist Romeo im Zürcher Oberland. Dort besuchte der italienische Arbeiterbub die Schule und schloss mit der C-Matura ab. Nach einigen Semestern an der Elektrotechnischen Fakultät der ETH wechselte er in die Fliegerei.

Voraussetzung dazu war, dass er die Schweizer Staatsbürgerschaft annahm. Nach der «Schweizermachersierung» und dem Nachholen der Rekrutenschule trat er Ende der 60er Jahre in die SLS ein. In den Jahren 1970 bis 1981 flog er als Copilot auf DC-9 und DC-8 durch die Welt. 1981 wurde er Captain auf der DC-9 und wechselte 1988 auf die A310. Romeo beendete seine Fliegerkarriere am 26. Oktober 2001 als MD-11-Captain. Er wohnt mit seiner Frau in Dürnten. Gina, die ältere seiner zwei Töchter, die auch zwei Jahre als Flight Attendant bei der Swissair arbeitete, führt auf Maui/Hawaii ein Yoga-Studio. Die jüngere Tochter, Olivia, verdient mit Jazztanz, Hip-Hop und Breakdance sowie medizinischer Massage und Yoga ihren Lebensunterhalt.

zung für einen Platz in einem Swissair-Cockpit war das Schweizer Bürgerrecht. Ich war zu diesem Zeitpunkt Italiener. Nach der umständlichen Einbürgerung erhielt ich den roten Pass und bald darauf den Marschbefehl in die Rekrutenschule.

«RS»: Im Vorfeld des Interviews habe ich mich innerhalb der Besatzungen etwas umgehört, ob man sich noch an Romeo Marinoni erinnere. Die Damen bekamen leuchtende Augen und die Männer schmunzelten. So viel scheinst du in deiner Karriere nicht falsch gemacht zu haben.

R.M.: Ich habe das Crew-Leben immer genossen. Das ist natürlich schön zu hören, wenn es anderen in meiner Anwesenheit auch so ergangen ist. Es war mir immer wichtig, dass sich die Crew wohlfühlte und niemand ausgegrenzt wurde.

«RS»: Hast du noch Kontakt zur Fliegerei?

R.M.: Ich treffe mich regelmässig mit ehemaligen Kollegen und aktiven Piloten. Daneben bin ich auch ein Stammgast an den Pensioniertenausflügen und genieße ab und zu das Gastrecht auf SWISS-Flugzeugen. Ich kenne eure Situation – ich leide mit euch mit!

«RS»: Das Management der SWISS hat vor Jahresfrist dunkelschwarze Wolken an den Himmel gezeichnet und jetzt dunkelschwarze Zahlen geschrieben. «They have the gain and we have the pain» pflegen die Amerikaner zu sagen. Und «pain» ist es im wahren Sinne des Wortes. 900 Blockstunden pro Jahr, ein Salär weit unter dem Durchschnitt und Instabilität aufgrund knapper Bestände. Wie würde Romeo in so einer Situation für bessere Bedingungen kämpfen?

R.M.: Zuvorderst an der Streikfront! Ich bin weiss Gott kein Sozialist, aber ich bin sozial engagiert. Es kann doch nicht sein, dass im gleichen Konzern zwei verschiedene Arbeits- und Vergütungssysteme für gleichwertige Arbeit bestehen. Das gilt übrigens nicht nur bezüglich Lufthansa- und SWISS-Piloten, sondern auch innerhalb des SWISS-Konzerns. Deutsche Manager verteilen zuerst kräftige Boxhiebe, bevor sie einem die Hand zum Gruss reichen. Wir Schweizer müssen das auch lernen – und zwar subito. Ich bin ehrlich, zu diesen Arbeitsbedingungen würde ich nicht mehr fliegen. Du kannst mich beim Wort nehmen, Peter! Wenn ihr mich braucht, bin ich zur Stelle. Ich hätte sogar noch eine alte Uniform im Keller. Ich weiss zwar nicht, ob ich da noch reinpasse, aber im Notfall käme ich auch in Zivil!

«RS»: Mit den harten Arbeitsbedingungen kämpfen wir alle. Besonders trifft es aber die Jungen mit wenig Dienstjahren und hohen Schulden ...

R.M.: ... und genau das ist der Skandal! Hanno Hürzeler (Anmerkung der Red.: Ehemaliger AEROPERS-Präsident) hat einst gesagt, dass wir für die Jungen kämpfen müssten. Sie seien unsere Zukunft. Bei meinem Eintritt in die Swissair wurden wir zu einem Essen mit dem damaligen Direktionspräsidenten Walter Berchtold eingeladen. Er betonte, dass Piloten die treuesten Mitarbei-



Drei Generationen Marinoni.

ter der Firma seien. Zwischen Piloten und Firma bestehe ein grosses Abhängigkeitsverhältnis. Er hat uns damals versprochen, dass wir immer im guten europäischen Mittel bezahlt würden. Die Firma ist Vergangenheit, Direktoren vom Schlag von Berchtold leider auch.

«RS»: Vom Fluggeschäft weg zu deinen Geschäften. Das Internet ist eine grosse Recherchierwiese und zeigt sich auskunftsfreudig beim Namen Romeo Marinoni. Bei den eingetragenen Geschäftsverbindungen habe ich eine vermisst, und zwar den Kaffeemaschinen-Hersteller Saeco. Du warst Gründungsmitglied. Heute sucht man die Verbindung zwischen Saeco und Marinoni vergeblich.

R.M.: Ich war 1985 tatsächlich Gründungsmitglied. Saeco heisst ja nichts anderes als «Sergio, Arthuro e compagna». Sergio hat produziert, Arthur hat den Vollautomaten erfunden und ich war unter der Kategorie «compagna» aufgeführt. Im Jahre 2000 brachten wir die Firma an die Börse und haben 2004 verkauft.

«RS»: In welchen Branchen bist du heute geschäftlich engagiert?

R.M.: Vorwiegend im Bereich Immobilien. Im Moment baue ich mit meinen Geschäftspartnern Liegenschaften in Rüti, Hinwil und in Lugano/Paradiso.

«RS»: Apropos Geschäftspartner. In den verschiedenen Verwaltungsräten trifft man immer wieder auf die gleichen Namen. Wer steckt hinter der geheimnisvollen Truppe?

R.M.: Wir sind vier Jugendfreunde und haben uns in der Jungwacht kennengelernt. Es sind dies Arthur Schmed, der Ingenieur und Unternehmer Peter Müller, der Baustoffhändler (Inhaber Hug Baustoffe AG, Nänikon) und Beat Ernst, der Architekt.

«RS»: Was waren eure ersten Projekte?

R.M.: Das erste Projekt war die Post Dürnten, die wir gegen den Willen des Gemeinderates am alten Ort neu bauten und der Post auch verkauften. Danach diagnostizierten die Ärzte bei mir einen Hirntumor, der erfolgreich operiert wurde. Nach der Operation sagte mir Professor Yasargil, dass ich meine Begabungen nicht nur für mich ausnützen, sondern auch etwas für die Allgemeinheit tun sollte. Daher stieg ich in die Politik ein und wurde 1986 Oberstufenpräsident. Bereits

1983 kauften wir die Villa Séquin in Rüti. Diese haben wir mit Hilfe der Denkmalpflege aufwendig renoviert. Wir waren immer knapp bei Kasse. Später ist dann das Hotel «Sonne» in Dürnten dazugekommen und die Saeco. Nach dem Börsengang der Saeco hatten wir plötzlich Geld für weitere Projekte. Wir haben immer reinvestiert. Man kann höchstens ein Filet und eine Flasche Wein pro Tag geniessen. Mit dem restlichen Kapital kann viel bewegt werden.

«RS»: Was treibt dich an?

R.M.: Ein komplexes Projekt mit all seinen Schwierigkeiten durchzuziehen ist eine Herausforderung, die mich anspricht – und natürlich jungen Talenten helfen, die ausser Kapital alle Voraussetzungen haben, erfolgreich zu sein.

«RS»: Die «Sonne» ist nicht der letzte Betrieb in der Gastronomie geblieben. Wenn man dem Handelsregister glaubt, hat Romeo auch etwas mit Hamburgern zu tun. Die Firma MasterKing AG, bei der du Verwaltungspräsident bist, betreibt Burger-King-Filialen in der Schweiz. Ist das nicht ein krasser Wechsel von der «Sonne» mit 14 Gault-Millau-Punkten zu Hamburgern und Fritten?

R.M.: Das kann man so nicht vergleichen. Bei MasterKing habe ich einem jungen Unternehmer Kapital zur Verfügung gestellt, damit er Lizenzen von Burger King erwerben konnte. Ich hatte in jeder Beziehung sehr viel Glück. Heute habe ich die Möglichkeit, jungen Menschen eine Chance zu geben, damit auch sie ihren Traum verwirklichen können. Es handelt sich in diesem Fall um ein normales «Private Equity»-Geschäft.

«RS»: Was hast du in deiner Geschäftskarriere gelernt?

R.M.: In der Schweiz kann man mit allen reden und vernünftig verhandeln, nur nicht mit seinen Nachbarn.

«RS»: Und was haben die Geschäftspartner von dir gelernt?

R.M.: Man sagt dem Marinoni nur einmal, dass er keine Ahnung hat, dann macht der Marinoni nämlich genau das, wovon er angeblich keine Ahnung hat.

«RS»: Du bist ein Macher, ein Entscheider, ein Verwirklicher. So wertvoll diese Eigenschaften im Geschäftsleben auch sind, so frustrierend können sie in der Politik sein. In diesem trägen Dschungel von

Interessenkonflikten und Amtswegen eckt eine dynamische Persönlichkeit wie du sicherlich regelmässig an. Trotzdem engagierst du dich seit Jahren in der Politik und bist Präsident der CVP Dürnten. Was sind deine Beweggründe, deine vermutlich jetzt schon volle Agenda auch noch mit Parteiterminen zu füllen?

R.M.: Ich habe bereits betont, dass ich kein Sozialist bin, mich aber sozial engagiere. Dazu gehört auch die Politik. Unsere Gesellschaft funktioniert nur, wenn Leute ihre Talente auch zum Wohl der Allgemeinheit einsetzen. In der Kommunalpolitik kann man einiges bewegen, Gräben aufreissen und hie und da auch etwas Unruhe stiften. Ich bin diesem wunderbaren Land mein Engagement einfach schuldig! Das macht übrigens auch sehr viel Spass!

«RS»: Jetzt haben wir viel über das Geschäftliche geredet. Wie verbringst du deine Freizeit?

R.M.: Ich geniesse es ungemein, dass ich mehr Zeit für die Familie habe. Mein Leben spielt sich zwischen Dürnten, Mallorca und dem Engadin ab. Aber am meisten gefällt mir, dass ich meinen Einsatz selber gestalten kann.

«RS»: Bist du immer noch so ein «vergifteter» Radfahrer?

R.M.: Ja, aber nicht mehr so intensiv wie früher. Demnächst fliege ich mit Freunden ins Trainingslager nach Mallorca. Wir sind alle etwas ruhiger geworden.

«RS»: Was heisst ruhiger? Wie viele Kilometer radelt ihr in einer Woche?

R.M.: Ungefähr 800 Kilometer, selbstverständlich mit vernünftigen Ruhepausen dazwischen. Wir sind aber zwei Wochen dort und machen dann 1200!

«RS»: So, Romeo, jetzt brauche ich noch ein prägnantes Schlusswort von dir!

R.M.: Ja, unbedingt! Schreibe, dass ich früher fliegen ging und heute richtig «chrampfe». Und vergiss nicht, die Kollegen zu grüssen. Kämpft! Kämpft für das, was ihr verdient!

«RS»: Besten Dank für das interessante Gespräch.

Es war weit nach 3 Uhr, als wir die «Sonne» verliessen. Draussen kamen uns Tochter Olivia und Romeos Mutter entgegen. Die Gespräche gingen auf der Strasse weiter. Es war fast ein bisschen wie in Italien. ●

Rümlang – Ihr neues Zuhause?



Zwei Top-Dachmaisonette-Wohnungen 133m² / 170m² zu vermieten

Im alten Dorfkern, Nähe Läden und S-Bahn, 17 Min. bis Flughafen oder 14 Min. ZH-HB. Neuer moderner Ausbau, 2 Balkone, Galerie, Bad/WC, Du/WC, Waschturm im Bad, Bodenbeläge: Platten in den Wohnräumen und Bädern, Parkett in den Schlafräumen, Kellerabteil, Tiefgarage usw. Mietzins monatlich Fr. 2'450.– resp. Fr. 2'640.– exkl. NK. Interessiert? Rufen Sie uns an!

Liegenschaftsverwaltung Heide Dörpinghaus
8604 Volketswil Tel. 044 945 07 02 oder
E-mail h.doerpinghaus@vtxmail.ch

Vielflieger Jack Vroom

Im Oktober 2004 flog der Vielflieger Jack Vroom durch den Blätterwald. Verschiedenste Zeitungen rund um den Globus nahmen seine Geschichte auf und berichteten, wie er seit 1988 in der ersten Klasse «kostenlos» durch die Welt fliegt. Eine Zeitungsente oder ein Marketing-Desaster? Die «Rundschau» versuchte der Geschichte nachzugehen.

Text: Peter Tilly

«Die Zeit» brachte die Story, die «Chicago Tribune» auch, zeitgleich erschienen Beiträge in der Online-Zeitung «huffington-post» und sogar im Gemeindebrief der Kirche Herrhausen in Niedersachsen. Jack Vroom schien die Redakteure rund um den Erdball gleichermaßen zu faszinieren. Wenn auch der Name vermutlich ein Pseudonym ist, lohnt es sich, die Geschichte zu erzählen. Zum Schmunzeln und Kopfschütteln reicht sie allemal.

Das Schnäppchen vor 22 Jahren

Im Jahr 1988 ist Jack Vroom auf ein Sonderangebot der American Airlines gestossen und hat sofort zugeschlagen. Für eine halbe Million Dollar kaufte er sich den «AAirpass» für die erste Klasse mit unbeschränkter Gültigkeitsdauer. Der Clou an der Sache: Er darf auf jedem Erstklassflug eine Begleitperson mitnehmen. Jack und seine Begleitung reisen kostenlos, und beide sammeln obendrein Bonusmeilen im Vielfliegerprogramm von American Airlines. Die Airline verschweigt, wie viele Kunden mit diesem exklusiven «AAirpass» liegend und essend um die Welt jetten.

Jack Vroom behauptet in einem Interview, dass etwa 40 Personen die seltene Karte besitzen. Einer davon ist auch Steven Rothstein, doch zu ihm später.

Jack Vroom arbeitete früher als Berater und ist heute im Ruhestand. Das hindert ihn keineswegs daran, fast wöchentlich zwischen den Kontinenten hin und her zu hüpfen. Immer in Begleitung eines Freundes, immer auf dem Sprung in die nächste Flughafen-Lounge. Sein Freundeskreis ist in den letzten 22 Jahren verständlicherweise gewachsen. Kann man Jack von der Schönheit Hongkongs überzeugen, ist die Geschäftsreise in der ersten Klasse bezahlt. Ob Jack damit ein kleines Nebengeschäft betreibt, verschweigt er wohlwollentlich. Doch nach eigenen Angaben begleitet er gerne befreundete Musiker an ihre Konzerte oder organisiert für einen flüchtigen Bekannten, der englische Motorräder restauriert, Ersatzteile aus London. Die über 30 Millionen Bonusmeilen, die er in der Zwischenzeit auf seinen Reisen gesammelt hat, benützt er laut eigenen Angaben, um Hotelzimmer und Mietwagen zu bezahlen. Gerne beschenkt er auch Flugbegleiterinnen aus dem Dutyfree. Selbstverständlich bezahlt er die Foulards und Parfüms in der Währung, die man auf allen American-Airlines-Flugzeugen kennt: Bonusmeilen.

Wer soll das bezahlen?

Die Zeitungsartikel sind voller rührender Geschichten. Jack Vroom soll Personen aus allen sozialen Schichten, geplagt von allen erdenklichen Krankheiten, um die Welt begleitet haben. Lassen wir das einmal so stehen und machen uns Gedanken über die Rentabilität. Eine halbe Million Dollar war 1988 viel Geld. Geld, das man einer Fluggesellschaft im Voraus überweisen musste und damit das Recht auf lebenslangen Transport in der ersten Klasse erwarb. Hat ein Interkontinentalflug vor 22 Jahren schätzungsweise 5000 Dollar gekostet, sind 50 Flüge mit Partner notwendig, bis der Breakeven erreicht ist. Wirft man einen Blick auf das Reiseverhalten heutiger Manager und die Preisentwicklung der Tickets, zweifelt man an den Rechenkünsten der Verantwortlichen bei der Airline. Ob der Marketing-Fachmann und Erfinder dieses Programms noch bei American Airlines angestellt ist, konnte nicht recherchiert werden.

Auf jeden Fall wurde dieses Angebot sistiert, kurz nachdem Jack seinen Pass erworben hatte. Doch ganz ist die Idee des lebenslangen Erstklasstickets nicht aus den Köpfen der Marketing-Fachleute verschwunden. Neiman Marcus, eine exklusive Ladenkette in den USA, hat pünktlich zum

«Kann man Jack von der Schönheit Hongkongs überzeugen, ist die Geschäftsreise in der ersten Klasse bezahlt.»

Weihnachtsgeschäft 2004 eine Liste mit exklusiven und ausgefallenen Geschenkideen veröffentlicht. Eingeklemmt zwischen der individuell angepassten Ritterrüstung für 20000 Dollar und dem Maserati Quattroporte für 125000 Dollar, taucht da tatsächlich wieder das Freiflugticket erster Klasse im Angebot auf. Nur diesmal mit etwas anderen Rahmenbedingungen. Einen bequemen First-Class-Sitz gibt es mit dieser Karte nur, wenn ein Platz frei blieb, und ganz so schnäppchenhaft wie im Jahre 1988 war das Angebot auch nicht. Stolze drei Millionen musste der Interessent für den Pass hinblättern. Wollte er eine zweite Person ins Angebot aufnehmen, belief sich der Gesamtpreis des Geschenks auf fünf Millionen Dollar. Dann doch lieber die massgeschneiderte Ritterrüstung!

Das Problem des Steven Rothstein

Steven Rothstein aus Wilmette bei Chicago versucht im Moment den Wert dieses «AAirpass» gerichtlich zu bestimmen. Auch er hat das Schnäppchen im Jahre 1987 gekauft und flog wie Jack Vroom oft und intensiv in der ersten Klasse durch die Welt. Der «Freiflugpass» hat auch seinen Freundeskreis anschwellen lassen, und genau diese neuen Freunde strapazierten in der jüngs-

ten Vergangenheit das Reservationssystem der Airline zu stark. Die Verantwortlichen handelten, wie es das Reglement bei solchen Missbräuchen vorsieht, und schlossen Steve 2008 aus dem exklusiven Club aus. Der heute 60-jährige Rothstein liess das nicht auf sich sitzen und klagte vor Gericht. Er verlangt von American Airlines sieben Millionen Dollar Schadenersatz. Laut dem Kläger handelt es sich bei dieser Summe um den Betrag, den er bis zu seinem Lebensende gedenke in Erstklasstickets zu investieren.

Ein Problem, das Jack Vroom nicht kennt. Er hat seinen «AAirpass» noch und benützt ihn auch regelmässig. In einem Interview wurde er gefragt, vor was er sich als «Frequent-Traveller» beim Fliegen am meisten fürchte. Die Antwort scheint aus Sicht Vrooms mehr als logisch: «Am meisten Angst habe ich vor einer Insolvenz von American Airlines», sagte der Vielflieger und verschwand in einer der vielen Lounges an irgendeinem Flughafen auf dieser Welt. ●



Jack Vroom wartet auf seinen nächsten Flug ...

Ausnahmefall Schweiz

Die ICAO schreibt im sogenannten Annex 13 genau vor, wie ein Unfall zu untersuchen ist. Aussagen der Beteiligten dürfen demnach nur zur Aufklärung des Unfalls benützt werden. In verschiedenen Ländern – auch in der Schweiz – lässt das Gesetz im Gegensatz dazu eine Strafverfolgung aufgrund solcher Aussagen zu.

Text: Steve Rösli, Spezialist Safety



«Sie haben das Recht, zu schweigen.» Wer kennt diesen Satz nicht? Hoffentlich nicht aus eigener Erfahrung! Vielleicht schon eher aus dem Kino, denn er kommt in fast jedem noch so simplen amerikanischen Krimi mindestens einmal vor. Ob man diesen Hinweis bei einer Verhaftung in der Schweiz auch zu hören bekommt, kann ich nicht sagen. Aber eventuell müsste genau diese Belehrung am Anfang jeder Untersuchung eines Zwischenfalls oder eines Unfalls im Flugbetrieb in der Schweiz gemacht werden.

Wie kommt es dazu? Laut schweizerischem Gesetz ist das Büro für Unfalluntersuchungen (BFU) verpflichtet, sämtliches Material, das im Laufe einer Untersuchung anfällt, der Justiz zu übergeben. Das betrifft somit auch Aussagen der Beteiligten über sich selbst, die diese im Glauben, der Flugsicherheit zu dienen, gemacht haben. Somit kann also das, was man aussagt, durchaus vor Gericht Verwendung finden.

Untersuchung nach Annex 13

Im Anhang 13 zur Convention on Civil Aviation hält die ICAO fest, wie Untersuchungen zu Fällen, die die Flugsicherheit betreffen, durchzuführen sind. Das Ziel einer solchen Untersuchung ist es alleine, den Grund für einen Unfall herauszufinden und daraus geeignete Vorschläge zu entwickeln, damit Ähnliches in Zukunft

nicht mehr geschehen kann. Darauf basiert der immense Fortschritt, der seit etwas über einem Jahrhundert die zivile Fliegerei zu einem der sichersten Transportmittel überhaupt gemacht hat. Und um diese Leistung beneiden uns manch andere Berufsgruppen.

Der Grundsatz einer Untersuchung ist es, dass Beteiligte ohne Angst davor, sich selbst zu belasten, Aussagen zum Hergang der Geschehnisse machen können. Nur so kann sichergestellt werden, dass möglichst viele Details in das Puzzle mit einfließen und die entsprechenden Lehren gezogen werden. Wenn aber alle

Beteiligten jedes ihrer Worte auf die Waage legen und sich darüber Gedanken machen müssen, ob sie sich eventuell selber schaden, ist der Zweck einer Untersuchung gefährdet. Diese Gefahr wird im Annex 13 explizit erwähnt, und die ICAO

schreibt darum unter anderem vor, dass die Aussagen der Beteiligten ausschliesslich zum Zweck der Aufklärung eines Unfalls verwendet werden sollen. Und eben in diesem Punkt widerspricht das Schweizer Gesetz den Vorgaben der ICAO. Immerhin hat die Schweiz, als weltweit einziges Land übrigens, offiziell eine Abweichung zu den vorgesehenen Verfahren der ICAO bekannt gegeben.

«Alles kann vor Gericht Verwendung finden.»

Tendenz zur Kriminalisierung

Allgemein lässt sich feststellen, dass immer mehr Vorfälle in der zivilen Verkehrsfliegerei ein juristisches Nachspiel haben. Darauf hat die Gesellschaft auch einen Anspruch, falls es erwiesen ist, dass die Beteiligten absichtlich, grob fahrlässig oder unter dem Einfluss von Drogen oder Alkohol gehandelt haben. Dabei

darf aber nicht vergessen werden, dass die Allgemeinheit einen weit höheren Nutzen daraus zieht, wenn durch eine restlose Aufklärung der Hintergründe eines Unfalls dessen Wiederholung verhindert werden kann. Und das kann nur durch die Spezialisten der Flugunfalluntersuchungsbehörden und nicht durch die Polizei oder Gerichte erreicht werden.

Schlimmer wird die Situation noch, wenn sich die Justiz und die Flugunfalluntersuchungsbehörden um die Zuständigkeit streiten. Beispiele dafür lassen sich einige aufzählen. So wurde im Jahr 2000 nach dem Unfall einer Singapore-Airlines-Maschine auf einer geschlossenen und mit Baumaschinen verstellten Piste in Taipeh als erstes die Cockpit-Besatzung verhaftet. Wenn man sich mit so einer Situation konfrontiert sieht, ist es wohl nur verständlich, wenn sich die Betroffenen sehr genau überlegen, was sie zu Protokoll geben.

Nach einem Unfall der Tuninter vor Sizilien im August 2005, als die Maschine wegen Treibstoffmangels notwassern musste, beschlagnahmte die italienische Justiz sämtliche Trümmerteile wie auch beide Datenschreiber. Das gesamte Material wurde erst nach über einem Jahr der zuständigen Behörde, die den Unfall nach Annex 13 untersuchen sollte, übergeben. Somit bestand einerseits die Gefahr, dass sich in der Zwischenzeit ähnliche Geschehnisse in Unkenntnis des Hergangs wiederholen könnten, andererseits lässt sich vermuten, dass Zeugenaussagen nach einer solchen Zeit nicht mehr gerade zuverlässig waren.

Ähnliches geschah übrigens auch nach dem Concorde-Unfall in Paris, ebenfalls im Jahr 2000. Dort musste sich die französische Untersuchungsbehörde BEA zuerst gegen den Willen der Polizei Zugang zur Absturzstelle und den Wrackteilen verschaffen.

Vorbilder Australien und Neuseeland

Wie sieht es nun im Rest der Welt aus? Es ist anzunehmen, dass es weitere Länder gibt, in denen Untersuchungsberichte bei der Justiz auftauchen, auch

wenn diese nie eine offizielle Ausnahme zum Annex 13 publiziert haben. Der praktische Nutzen liegt ja scheinbar auch auf der Hand, schliesslich spart man Zeit und Aufwand, wenn man auf eine bereits abgeschlossene Untersuchung zurückgreifen kann. Wie viel dies allerdings wert ist, wenn die darin aufgeführten Aussagen möglicherweise nur unvollständig sind, ist fraglich.

Dass es auch anders geht, zeigen zwei positive Beispiele: Sowohl Neuseeland wie auch Australien haben relativ junge Gesetze, die es der Justiz ganz klar untersagen, sich der Dokumente und Aussagen, die im Zuge einer Unfalluntersuchung anfallen, zu bedienen. Dies verhindert keineswegs, dass die Justiz eine eigene Untersuchung durchführt, aber der Unterschied ist eben, dass die Rechte der Beteiligten gewahrt bleiben.

Zudem steht eine solche Haltung im Einklang mit dem Anspruch, eine lernende und nicht eine bestrafende Kultur in der Fliegerei zu leben.

Die Schweiz hat unlängst ein freiwilliges und auf Wunsch des Beteiligten anonymes Meldesystem eingeführt,

das mit den genannten Ausnahmen die Berichte ausschliesslich zur Erhöhung der Flugsicherheit einsetzt. Eine konsequente Fortsetzung dieser Denkweise wäre nun, sich an den positiven Beispielen zu orientieren und sicherzustellen, dass die Vorgaben der ICAO auch endlich hierzulande umgesetzt werden. Hier sind Regierung und Parlament gefordert. Die Verordnung zur Untersuchung von Flugunfällen muss angepasst werden, und aus der Pflicht der Untersuchungsbehörden, ihre Unterlagen der Justiz zu übergeben, muss ein Verbot genau dieses Vorganges werden. Somit könnte die Schweiz in Europa als leuchtendes Beispiel vorangehen - eine willkommene Abwechslung zu den Schlagzeilen der letzten Zeit. ●

«Die Untersuchungsbehörde musste sich gegen den Willen der Polizei Zugang zur Absturzstelle verschaffen.»

Die Nähe zum Flughafen und die Ruhe um seine Freizeit zu geniessen...



Buch am Irchel ZH • Wir verkaufen für unseren Kunden ein schönes 6.5 Zimmer Einfamilienhaus einseitig angebaut mit 211m² Wohnfläche. Das Haus liegt verkehrsgünstig zum Flughafen Zürich und bietet ländliche Idylle. Baujahr 1987 mit umfangreichen Renovationsarbeiten in 2003. Dieses Objekt bietet eine schöne Fernsicht auf einem Grundstück von 551m². Kaufpreis: 850'000.- CHF • Fragen sie uns zu weiteren Informationen...

Büro Schaffhausen • Bachstrasse 13 • 8200 Schaffhausen • Telefon 052 - 630 70 10
schaffhausen@engelvoelkers.com


ENGEL & VÖLKERS®

Thomas Bober



Ich spreche sicherlich für all meine neu hinzugetretenen Kollegen, wenn ich sage, dass für mich mit dem Platz im Cockpit ein Traum in Erfüllung gegangen ist. Gegen Ende meiner schulischen Laufbahn begann ich mit den ersten Flugstunden und war kurze Zeit später mit PPL im heimischen Frankfurt/Main unterwegs. Es folgte ein Wirtschaftsstudium, das mich für einige Zeit nach Melbourne/Australien führte. Während des Studiums konnte ich durch meine Arbeit in einer Bank im Bereich Flugzeug-Leasing bereits erste Erfahrungen über die Luftfahrtbranche sammeln, die mich schon seit Langem fasziniert hatte. 2008 ergriff ich nach Abschluss des Studiums die Initiative, mich für das Ausbildungsprogramm der SAT zu bewerben, und wurde später Teil des dritten MPL-Kurses. Nun bin ich sehr glücklich darüber, im Airline-Cockpit angekommen zu sein, und freue mich auf spannende Rotationen und schöne Erlebnisse mit euch zusammen. In meiner Freizeit reise ich sehr gern mit dem Rucksack durch die Welt. Ebenso viel Freude habe ich aber auch auf dem Snowboard in den Bergen oder beim Windsurfing auf den Seen.

Viele Grüsse und bis bald, Thomas

David Frey



Das Interesse am Beruf Pilot entwickelte sich bei mir bereits im Kindesalter. Nach einer kaufmännischen Ausbildung in der Maschinenindustrie machte ich meine ersten fliegerischen Erfahrungen während eines Jahres in der Kabine in den Anfangszeiten der SWISS. Bevor ich im Januar 2008 in der SAT anfangen durfte, arbeitete ich im Verkauf einer Aufzugsseilfabrik und versuchte mich danach für ein Jahr im Aviatikstudium an der Fachhochschule in Winterthur. In meiner Freizeit interessiere ich mich für Sport (aktiv und passiv) und verbringe gerne Zeit mit meinen Freunden. Ich freue mich auf eine gute Zusammenarbeit, tolle Flüge, spannende Rotationen und lustige Nightstops.

Beste Grüsse, David

Lorenz Hartmann



Schon bei meiner Geburt, so die Erinnerungen meiner Mutter, flogen Mirage-Aufklärer tief über den Zugersee. Vielleicht ist es jenes Geräusch, das mich mein Leben lang begleiten soll. Denn auch als Kind rannte ich oft nach draussen, wenn ich nur ahnte, ein Flugzeug zu hören. Oft waren es Rasenmäher oder Lastwagen. Doch wenn ich dann am Himmel ein Flugzeug entdeckte, wusste ich: irgendwann einmal, einmal ... Ein Gedanke, der mich zum Glück nie mehr losliess.

Nach meiner kaufmännischen Ausbildung, hob ich 2001 zum ersten Mal als Pilot von der Piste 28 in Zürich ab. Das PPL sollte ein erster Schritt für die Erfüllung meines grossen Traums werden. Doch standen die Zeichen für eine Pilotenkarriere zu diesem Zeitpunkt denkbar schlecht. So konzentrierte ich mich zunächst auf das Wirtschaftsstudium in Luzern mit Schwerpunkt Tourismus und Mobilität, das ich 2007 erfolgreich abschliessen konnte und mich wenigstens theoretisch mit der Aviatik verband. Umso schöner war dann die gute Nachricht, dass die SWISS wieder in Piloten investiert und ich die Chance packte, den Schritt ins Airbus-Cockpit zu machen.

In meiner Freizeit treibe ich gerne Sport – Skifahren im Winter, Biken und Wakeboarden im Sommer. Ein neues E-Piano wird wohl meine nächste Investition sein. Musik, ein Hobby, das ich in den letzten Jahren arg vernachlässigt habe.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich freue mich auf tolle Erlebnisse mit euch im und ausserhalb des Cockpits.

Beste Grüsse, Lorenz

Nils Homberger



Aufgewachsen bin ich in Grindelwald, wo ich mit meiner Familie noch immer lebe. Dort arbeitete ich während mehrerer Jahre als Geomatiker. Ich war im Bereich Bauvermessung sowie Bewegungsmessungen von Gebäuden, Fels und Gletschern tätig. Das Fliegen entdeckte ich mit 16 Jahren, als ich das Gleitschirm-Brevet erwarb. Später entschloss ich mich, auf zwei feste Flügel zu wechseln, und machte das PPL. Die Fliegerei faszinierte mich dermassen, dass ich berufs begleitend das CPL/IR erwarb. Anfang 2007 bekam ich eine Anstellung bei Helvetic, wo ich während zweieinhalb Jahren die Fokker 100 flog. Glücklich darüber, dass der Wechsel in die SWISS geklappt hat, freue ich mich auf die bevorstehende Zeit. Ski, Mountainbike und Golf sind meine Freizeit-beschäftigungen.

Beste Grüsse, Nils

Eintritte

Marc Hübner



«Mit mir im Cockpit mein erster Offizier Marc Hübner, der Sie heute nach Athen fliegen wird.» Erst ganz allmählich beginne ich zu realisieren, dass der lang gehegte Traum nun endlich doch Wirklichkeit geworden ist. Zehn Jahre nach dem Abitur, einem Studium und einer interessanten Berufstätigkeit in der Automobilindustrie hat sich mit der Selektion der SWISS (Altersgrenze 30 Jahre) für mich doch noch das Tor zur Fliegerei geöffnet. Und nach zwei äusserst kurzweiligen Ausbildungsjahren schätze ich mich nun mehr als glücklich, meinen Arbeitsplatz im Airbus-Cockpit zu haben! Ursprünglich aus dem Allgäu kommend, fühle ich mich nun etwas weiter westlich ebenso heimisch und übe fleissig Mundart!

Als nächstes Freizeitprojekt steht die Erkundung der Schweiz auf dem Programm. Neben der Pflege des Freundeskreises gehe ich gern ins Kino und betätige mich sportlich am liebsten beim Kitesurfen. *Viele Grüsse, Marc*

Urs Lautenbach



Ich kam erst recht spät zur Fliegerei, habe zuvor Humanmedizin studiert und eigentlich ein anderes Berufsziel vor Augen gehabt. 2001 bis 2003 dann ATPL-Ausbildung bei Swiss Aviation Training, danach «im Tal der Tränen»: Es gab in ganz Europa keinen freien Cockpit-Job. Zum Glück konnte ich dann von 2003 bis 2006 bei der SWISS am Boden als Senior Agent Customer Relations arbeiten und habe somit die Kehrseite der Fliegerei – nämlich «irregularities» – kennengelernt. Ende 2006 wurde ich dann First Officer auf der Boeing 737 bei Air Berlin, wo ich bis August 2009 ab Nürnberg geflogen bin. Im September letzten Jahres hat sich der Kreis quasi wieder geschlossen, und ich bin nun endlich bei der SWISS auf dem Airbus gelandet! Ich bin verheiratet, und wir haben ein dreieinhalbjähriges Zwillingspärchen, mit dem wir stets sehr viel unternehmen, sei es Europapark, Zoos oder Erlebnisbäder. Somit bleibt für sonstige Hobbies fast keine Zeit. Falls doch, lese ich sehr gerne und fahre im Sommer Fahrrad. Ich freue mich auf das, was kommt, und auf spannende Rotationen mit euch! *Viele Grüsse, Urs*

Tobias Rupp



Seit meinem ersten Cockpit-Besuch im Bubenalter stand für mich mein Berufswunsch Pilot unumstösslich fest. Nach meinem Abitur in Friedrichshafen am Bodensee machte ich mein erstes Hobby – zumindest zeitweise – zum Beruf und trat als Schlagzeuger in die Militärmusik ein. Noch während dieser Zeit startete ich einen ersten Anlauf in Richtung Verkehrsfliegerei. Dieser wurde mir leider verwehrt, und lange sah es auch so aus, als ob dieser Traum für mich unerreichbar wäre. Doch bei der SWISS ging der Traum im Frühling 2008 endlich in Erfüllung, und der PK2/08 konnte starten. Seit ein paar Monaten bin ich auf der Strecke und freue mich auf viele spannende Rotationen mit euch! Soweit es die Dienstzeit zulässt, versuche ich noch immer musikalisch aktiv zu sein und mich etwas am Schlagzeug auszutoben. *Liebe Grüsse, Tobi*

Austritt

Peter Ehrat



Eintritt: 19.11.1979
Austritt: 31.3.2010

Total Flugstunden: >15 000

Karriere:

F/O: DC-9, MD-80, DC-10, MD-11

Captain: F-100, A310, A320, MD-11, A330/340

Pensionierungen

Adrian Meister



Eintritt: 1.4.1980
Pensionierung: 30.4.2010
Total Flugstunden: 16 300
Karriere:
F/O: DC-9, A310
Captain: F100, A310, A320, A330/340

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen!

Mit diesen Zeilen möchte ich mich von euch verabschieden, jedoch nicht ohne mich ausdrücklich bei allen zu bedanken, die mich im Bestreben unterstützt haben, die Flugaufträge von A nach B nach bestem Gelingen sicher durchzuführen: von den Cockpit-Besatzungen über die Cabin-Crews zu allen am Boden involvierten Stellen. Im Jahre 1978 hatte ich die einmalige Gelegenheit, die Pilotenlaufbahn einzuschlagen und in die SLS einzutreten. Nun hat mir der isländische Vulkan Eyjafjallajökull noch eine ziemliche Verlängerung meiner HKG-Lastflight-Rotation beschert, und so durfte ich einen unvergesslichen Karriereabschluss erleben. Euch allen wünsche ich weiterhin immer sichere Flüge mit schlussendlich «Happy Landings».

Herzlich, Adrian

Kurt Mauerhofer



Eintritt: 1.1.1982
Pensionierung: 30.4.2010

Glücklich und zufrieden ging ich Ende April als Pilot bei der SWISS in Pension. Ich wünsche euch allen von Herzen alles Gute und freue mich, in Zukunft mit euch als Passagier auf Reisen zu gehen.

Avec mes meilleures pensées, Küde

Walter Fürst



Eintritt: 1.3.1979
Pensionierung: 30.4.2010
Total Flugstunden: 15 737
Karriere:
F/E: DC-8, DC-10, B-747
F/O: F100, MD-11
Captain: A320

Ob mir denn das Fliegen nicht fehlen werde, fragten einige, als sie von meiner Pensionierung hörten. Natürlich wird mir etwas fehlen, nämlich die vielen Begegnungen mit interessanten Menschen und die guten Gespräche über und unter den Wolken. Der Schatz an Erinnerungen ist gross, und ich werde ihn auch auf meinen nächsten Lebensabschnitt mitnehmen! Ganz herzlichen Dank für die tolle Begleitung während der letzten 31 Jahre!

Viele Grüsse, Walter



- Kopfschmerzen?
- Allergien?
- Narbenstörfelder?
- Rückenschmerzen?

Mind Body Soul
Ganzheitliche Gesundheitspraxis

Angela Lemberger (Dipl. Krankenschwester SRK)
079 323 51 88

Behandlungsorte: Pfäffikon/ZH und Volketswil

Akupunkt Massage ■ Bioresonanz ■ Body Detox

Die Vereinigung Cockpit ist schockiert darüber, dass die Fluggesellschaft Germania einen Personalvertreter fristlos entlassen hat, der sich zuvor für die Wahl in die Tarifkommission hat aufstellen lassen. Um sich vor solchen Machtspielen besser zu schützen, sind die Pilotenverbände der Iberia und der BA näher zusammengerückt. Endlich sind auch die Piloten der Edelweiss Air besser geschützt. Seit dem Tag der Arbeit fliegen unsere Kollegen unter einem GAV.

Text: André Ruth

+++ Aer Lingus pilots back costs saving proposals.

Pilots at Aer Lingus, represented by the IALPA branch of the IMPACT trade union, have voted by a «significant majority», to back a package of cost cutting proposals.

The result of the vote was 81 per cent in favour of the measures, which include a 15 percent reduction in pilot numbers, a ten per cent pay cut and a pay increment freeze for three years. Increases in productivity, changes to pension benefits and pilot contributions are also included in the plan.

The result was announced on Friday by IALPA's president Captain Evan Cullen after four and a half months of negotiations.

Captain Cullen went on to say that «By voting in favour of this package of cost saving measures pilots have once again demonstrated their massive commitment to Aer Lingus. We have already invested large amounts of our own money in buying shares in the airline and have incurred considerable losses to date. The cost savings we have agreed with management – along with those we have given over recent years – represent another investment by our members and they are doing so on the basis that Aer Lingus management's strategy will provide the airline with a strong and vibrant future and the company's staff with a healthy return on this investment.» +++

+++ BA Iberia pilots welcome merger, warn against one group being played off against other.

In a joint statement BALPA, representing pilots at BA, and SEPLA, representing Iberia pilots, said that while they welcome the merging of the two airlines they warned that «they will be on their guard lest one pilot group is played off against the other.» The statement, sent to all pilots, said «Our two unions have been working closely together over the past couple of years to ensure that the interests of all pilots are protected in the merged company. An initial mutuality agreement was signed in 2008 and a second more detailed agreement should be signed off next month. This agreement is designed to safeguard the jobs and career opportunities of all pilots, to establish even stronger links between our two associations and to guard against any future attempts to play off one group of pilots against the other.» +++

+++ VC shocked at dismissal of Germania bargaining commission.

Vereinigung Cockpit (VC) has expressed its dismay at the news that Germania has decided to dismiss all six members of its bargaining commission.

Last week, after an election process in which five of the six pilots were voted onto the commission, they gathered to begin their work on improving the working conditions at the airline. Amazingly, on the same day all six were notified of their dismissal.

VC said that throughout its history this has never occurred at an airline and it is a violation of the country's constitution. It is insisting that all six pilots be reinstated and intends to draw the matter to the attention of the media, as well as the government and any companies that have any dealings with Germania.

Other pilots groups within VC have pledged their solidarity with their six colleagues and all pilots in Germany are standing united behind them to counter this attack on fundamental workers' rights. +++

+++ Edelweiss pilots association finally achieve recognition from airline.

Following 18 months of contract negotiations, the management of Edelweiss Air and the Edelweiss Cockpit Association reached agreement on a collective employment contract at the end of March, with an overwhelming 90 percent of Edelweiss Air's pilots voting approval last month. This contract marks the official recognition of the Edelweiss Cockpit Association by the airline, and a first social partnership between Edelweiss Air's management and the pilot union. The collective employment contract reflects the same working conditions as the previous individual contracts, but the union's recognition and its representation of all pilots within Edelweiss Air, is new and a step forward in the company's culture at a crucial time where further fleet growth is likely. The contract went into effect on Saturday May 1 and will be in place for three years.

The Edelweiss Cockpit Association, a member association of SwissALPA, has fought for company recognition as its pilot union since 2000 when the airline's fleet expanded with A320 and A330 aircraft and longrange operations began. +++

On The Air ...

Text: Zbigniew Bankowski

LOCAL NEWS ...

Die Embraer 190 wurde im Februar für den Steilflug des Flughafens London-City zertifiziert. **Baboo** landete als erste Airline mit der 100-plätzigen ERJ-190 auf dem Londoner Dockflughafen. Seit Oktober 2009 fliegt sie elfmal wöchentlich nach London City, bis jetzt mit Dash 8-Q400, neu mit ERJ-190. British Airways Cityflyer und Lufthansa Cityline wollen in Kürze ebenfalls mit Embraer 190 London City ansteuern. Hingegen beabsichtigt Baboo, ihre Flugverbindung von Genf nach Neapel aufzugeben. Als Grund für den Entscheid wird die Konkurrenz durch easyJet angeführt, die dieselbe Strecke bedient. **easyJet Switzerland** nimmt zwei weitere Destinationen ab Genf in ihr Streckennetz auf. Im Sommer wird easyJet viermal Tel Aviv und zweimal wöchentlich Pristina anfliegen.

The biggest Airbus corporate jet operator, the SWISS-based **Comlux**, is to set up a business in Bahrain in partnership with MAZ Aviation of Saudi Arabia. The company will house an A319 ACJ and an A318 Elite in Bahrain and will be joined at the end of the year by

an A320 Prestige. Comlux chose Bahrain over Dubai or Abu Dhabi - where most business aviation operators are based - because of its closeness to Saudi Arabia, the region's biggest market, and the northern Gulf states of Kuwait and Qatar, which are developing a taste for business aviation. Comlux, which also operates a fleet of Bombardier Global Express, says demand for top-end Airbus and Boeing business jets has remained stronger throughout the downturn than for smaller business aircraft.

Record battu: **le tour du monde** en 57 heures et 54 minutes. Ricardo Mortora et son équipage ont amélioré le record de Steve Fossett de plus de neuf heures à bord d'un Sabreliner 65. Le vol autour du monde s'est déroulé comme prévu... ou presque. C'est précisément cette part d'impondérable qui donne du piquant à une tentative et fait qu'un record n'est jamais gagné d'avance. Le moment critique s'est produit entre Montréal et Keflavik, quand le contrôle a contacté l'équipage pour lui annoncer que tous les terrains d'Islande étaient fermés pour cause d'éruption volcanique. «Nous étions au-dessus du Groenland quand nous avons reçu l'info», explique Flavien Guderzo, l'un des deux copi-





Record battu pour l'équipage du Sabreliner 65.

lotes. «Le commandant de bord qui connaît bien les terrains du Groenland a estimé que nous étions trop fatigués pour négocier un atterrissage de nuit au fond du fjord. Il a préféré rebrousser chemin et descendre sur Goose Bay». A ce moment du vol, l'équipage était sur une base d'un record en 53 h de vol. La marge était suffisante. La seule incertitude résidait dans le temps qu'il lui faudrait pour faire les pleins et surtout redéposer les plans de vol et obtenir la clearance océanique. Depuis Genève, Tom Zorma, le routeur a fait un remarquable travail. L'escale a été négociée en 64 minutes. Il a du également tracer une nouvelle route pour revenir sur Genève. Initialement, de Keflavik, le Sabreliner 65 devait descendre sur Casablanca avant de remonter sur Genève. En passant maintenant par Shannon, cela impliquait de descendre un peu plus au sud, d'où l'option de Marrakech. «Il est évident que notre demi-tour n'est pas pris en compte par la FAI dans le calcul de la distance totale qui doit être équivalente au tour du monde à l'équateur».

Pilatus kann auf ein Rekordjahr für die Auslieferungen von PC-12-Flugzeugen zurückblicken. 2009 hat der Schweizer Flugzeughersteller weltweit 100 PC-12NG ausgeliefert und somit die bisherige Bestmarke aus dem Jahr 2008 um drei Einheiten übertroffen. Der PC-12 war stets eines der bestverkauften Turboprop-Flugzeuge. Während der letzten Jahre 2006, 2007, 2008 wurden 90, 92 respektive 97 PC-12 ausgeliefert. Mitte 2010 soll zudem der 1000. PC-12 fertiggestellt werden. Die Geschäftsleitung der Pilatus Flugzeugwerke AG hat auch entschieden, dass die Kurzarbeit in Stans beendet wird. Die Aufhebung steht in Zusammenhang mit dem Grossauftrag der Vereinigten Arabischen Emirate (UAE) für die Beschaffung einer Flotte von 25 Pilatus-PC-21-Trainingsflugzeugen und eines kompletten Trainings-systems. Die Auslieferung ist ab 2011 vorgesehen.

WORLD NEWS ...

Aeronautical Engineers is preparing to launch the first passenger-to-freighter conversion product for the **McDonnell Douglas MD-80** twinjet. Miami-based AEI began engineering work late last year and is close to finalising a deal with Boeing that would make it a licensed STC (Supplemental Type Certificate) provider for the type. There are actually more than 200 MD80 grounded with another 670 still in service. AEI believe the value of these aircraft has dipped to a point where the conversion has become attractive. The total on-ramp cost of AEI's MD-80SF, which will feature a full-size cargo door but will not require a new floor, is

expected to be in the \$3 - 3.5 million range. It should be an attractive alternative to the Boeing 737-400 converted freighter because while both aircraft types can carry the same amount of cargo the former can be acquired for roughly one-third of the price.

British Airways is to assist in establishing a **biofuel plant** from which it has tentatively agreed to acquire all the fuel the project produces. Under the agreement with Washington-based energy company Solena Group, the plant, likely to be in east London, will use waste biomass, which would otherwise be dumped for landfill, to develop the fuel. It will produce 73 million litres of aviation fuel a year by converting waste into gas under high temperatures, and then into liquid hydrocarbons through the Fischer-Tropsch process.

The Russian aircraft manufacturing industry, which is being consolidated into the **United Aircraft Corporation (UAC)**, generated \$3.9 billion in revenue in 2009. Of the 90 aircraft built last year, 17 were commercial: four Ilyushin IL-96 widebodies in passenger and freighter configuration, eight Tupolev TU-204/214 narrowbodies, two Antonov AN-148 regional jets and three Suk-



The new Sukhoi Superjet 100.

hoi Superjet 100 prototypes. The Russian air force was the largest single customer last year, taking delivery of MiG-29 fighters, Sukhoi-34 fighter/bombers and Yakovlev Yak-130 jet trainer. UAC built 27 fighters for the export market. The activities included production of 21 Sukhoi Su-30 for Algeria, Malaysia and Indonesia. MiG was a clear second to Sukhoi in terms of business, with six Mig-29 naval fighters delivered to India.

Airbus verbuchte 2009 neue Aufträge über 310 Flugzeuge, wovon allerdings 39 Stornierungen abzuziehen sind (bleiben 271). Ausgeliefert wurden von Airbus 498 Jets gegenüber 483 im Vorjahr (402 A32X, 76 A330, 10 A340, 10 A380). Es hätte etwa ein Dutzend mehr sein können, wenn einige Kunden ihre Flugzeuge wie geplant abgeholt hätten. So stehen alleine fünf Alitalia A320 fertig herum und bis zu sechs Air Comet (Grupo Marsans) A330. **Boeing** konnte brutto 263 Flugzeuge in 2009 verkaufen, macht bei meist dem B787-Debakel zuzuschreibenden 121 Stornierungen netto nur 142 (Vorjahr 662). Von den neuen Orders von 2009 laufen übrigens in Summe 100 unter «ungenannten Kunden». Boeing lieferte 481 Maschinen (372 B737, 8 B747, 13 B767, 88 B777). Im Vorjahr waren es wegen des mehrwöchigen Streiks der Mitarbeiter lediglich 375.

British Airways is considering expansion of its all-business London City flights to other destinations in the eastern USA, following the opening of New York services last September. BA had also looked at ope-

rating a London City-Dubai service, but the runway length in London restricts the available range. While the City runway restriction forces a westbound stop of the A318 in Shannon, the ability to clear US immigration controls at Shannon enables the layover time to be put to use. But this stop could not be justified in many other potential markets from City, and even the New York interruption is not ideal.

To provide additional clearance under the wing to accommodate a larger engine nacelle, Boeing is examining the feasibility of raising the **Boeing B737's** nose landing gear. An extension of the nose gear of 15 cm would yield an estimated 5 cm of additional diameter in the fan. A new engine with a 1.6 meter fan would yield approximate 12% improvement in specific fuel consumption, before any other airframe modifications are incorporated. An engine with a 1.7 meter fan combined with a modest increase in landing gear height would yield fuel burn similar to a re-engined Airbus A320. It was once believed that extending the 737's main landing gear would provide the required clearance. However, increasing the size of the main landing gear would yield a significant weight increase and complicate stowage.

CRASH NEWS ...

A Tupolev Tu-204 of **Aviastar (Russia)** was destroyed when it crashed approximately 1000 metres short of runway 14R at Moscow's Domodedovo Airport nearing the end of a positioning flight from Hurghada (Egypt). The eight people aboard were taken to the hospital with serious injuries, two of them critical. According to reports the aircraft ran out of fuel due to delays landing at Domodedovo airport because of fog. It would appear the aircraft took on minimum fuel at Hurghada as it was returning to Moscow without passengers. The absence of fuel could also explain why there was no fire or explosion when the aircraft came down in forested



The crash landed Aviastar TU-204.

terrain. Ironically the same aircraft narrowly escaped a similar fate in January 2002 when it ran out of fuel on a weather related diversion to Omsk. On that occasion both engines failed due to fuel starvation as the aircraft was on very short final. The aircraft skidded off the icy runway and came down to rest 450 metres beyond the runway's end.

An Antonov-26 of **Exin (Poland)** crashed landed onto a frozen lake near Tallin Airport after losing height and

directional control during an attempted go-around. The aircraft had lost its number one engine and was having difficulty holding the localiser and glideslope during the initial approach. Air Traffic Control informed the crew several times that they were off course and as the aircraft neared touch down they decided to abort the landing. During the attempted go-around the aircraft struggled to gain altitude and began to wobble heavily from side to side. It then veered away from the runway axis, flew over a highway and collided with trees lining the banks of Lake Ulemiste. The aircraft sustained damage and two crew members received injuries.

SHORT NEWS ...

Bad news aus Europa: **MCA Airlines** aus Schweden (Fokker F100 und A320) musste den Betrieb einstellen. **Air Vallee** (aus Aosta) wurde von den Behörden aus finanziellen Gründen die Lizenz entzogen. **Flyglobe-span**, die schottische Gesellschaft (B737 und B767),



The Exin An-26 resting on the frozen lake.

musste den Flugbetrieb auch einstellen. **Air Comet** (Madrid), die vier A330 nach Lateinamerika einsetzte, stellte den Flugbetrieb auch ein. Angeblich durfte man wegen nicht gezahlter Flugsicherungsgebühren schon länger nicht mehr über Brasilien fliegen, sodass die Buenos-Aires-Kurse einen mehrstündigen Umweg über Peru mit vorherigem Tankstop in der Karibik durchführten. **Bluewings** (Düsseldorf) hat den Flugbetrieb auch endgültig eingestellt. **New Axis Airways**, die zweite Auflage der französischen Gesellschaft, ist auch gescheitert. **Air Slovakia** stellte im März den Flugbetrieb ein. **Denim Air** (Fokker 100, Fokker 50, Dash 8-300) ging auch in Konkurs.

LAN Airlines (Chile) hat 30 Flugzeuge der A320-Familie fest in Auftrag gegeben. Mit dieser Bestellung hat die Fluggesellschaft insgesamt über 100 Airbusse bestellt.

NetJets wird die bestellten 50 Hawker 4000 nicht übernehmen. Der Grossauftrag, der zwischen 2011 und 2020 zur Auslieferung kommen sollte, hätte Beechcraft rund 2,6 Milliarden Dollar eingebracht.

Turkish Airlines hat weitere 20 Airbusse (A321 und A319) fest bestellt. Nach Abschluss der Flottenexpansion Ende 2012 wird der Flugzeugpark von Turkish 168 Flugzeuge umfassen.

United Airlines überraschte mit der Ankündigung einer Wide-Body-Order über 50 Flugzeuge, die zwischen Airbus und Boeing aufgeteilt wird: 25 Airbus A350XWB-900 und 25 Boeing B787.

Vietnam Airlines unterzeichnete eine Absichtserklärung über vier Airbus A380.

Boeing konnte mit **Korean Airlines** einen zweiten Kunden für die B-747-8 in Passagierausführung gewinnen. ●

Zeitreise

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

Text: Christoph Jordan

... vor 100 Jahren in der Schweiz

Damals und heute bedurfte es zum Fliegen dreier Dinge: Flugmaschinen (die sich in der Luft zu halten vermögen), Flugplätze (die den Namen auch verdienen) und Flieger (die fliegen wollen und können). Die letzteren befanden sich im Verhältnis zu den anderen unerlässlichen Faktoren (ist es heute noch so?) in erdrückender Mehrheit, wobei am Anfang das Wollen das Können erheblich übertraf. Flugmaschinen waren dagegen – selbst für teures Geld, das die Flugbegeisterten meistens nicht besaßen – selten, und Flugplätze gab es in der Schweiz nur ... einen.

Gegen Ende des Jahres 1909 wurden die Spuren der Aviatik auch in der Schweiz langsam sichtbar. Es war in den glorreichen Tagen von Blériots Kanalfflug, der weltweit einen Begeisterungssturm auslöste. Es war endgültig bewiesen, dass die Maschinen, «schwerer als Luft», zu fliegen vermögen. Weltweit regten sich die jungen Kräfte der Aviatik – nur der helvetische Himmel blieb lange jungfräulich.

Wie bei vielen anderen umwälzenden Neuerungen hielten es die Eidgenossen für besonders weise und geschickt, vorerst einmal in der Taktik des Abwartens zu verharren. Man liess sich die Möglichkeit offen, auf diese «unerfreuliche Novität» zurückkommen zu können, falls sich doch etwas Brauchbares entwickeln sollte. Des Weiteren konnte man sich so die stets beträchtlichen Entwicklungskosten ersparen und anderen aufbürden.

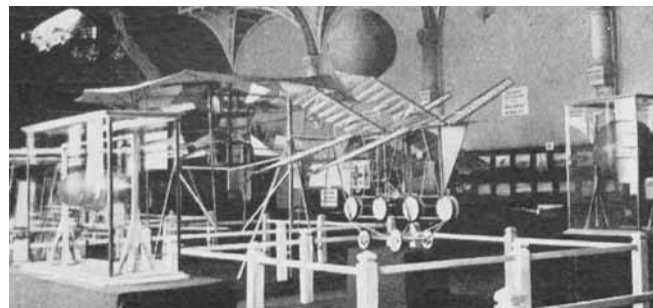
Die schweizerischen Bestleistungen des Jahres 1910, als der Weltrekord im Dauerflug schon acht Stunden erreichte und Frankreich bereits 2,5 Millionen für das Flugwesen ausgab, nahmen sich eher bescheiden aus:

1910	Schweiz	Welt
Länge:	A. Dufaux 66 km	Sopwith (GB) 295 km
Höhe:	E. Taddeoli 610 m	Legagneux (F) 5200 m
Dauer:	A. Dufaux 56 Min 05 Sek	Farman (F) 8 Std 12 Min 54 Sek

Und doch! Trotzdem ist dieses Jahr einer ausführlicheren Betrachtung würdig, denn es bedeutete den ersten Schritt der Eidgenossenschaft in die Welt der Aviatik!

5.-15. Mai 1910, Rorschach – Der «Flugsportklub» wurde gegründet und entfaltete eine rege Aktivität. Im Kronensaal in Rorschach wurde eine geschickt inszenierte «Luftfahrzeugausstellung» organisiert. Es wurde viel Publikum angelockt. Allerdings forschte der Besucher vergeblich nach Flugmaschinen. Dafür gab es einige Dutzend Nachbildungen bestehender Flugzeuge zu bewundern.

19. Juli 1910, Mailand (I) – Ein Komitee beschliesst in Mailand die Ausschreibung eines Preises von 100 000



Luftfahrzeugausstellung des Flugsportklubs Rorschach.

Lire für einen «Wettflug mit Flugmaschinen über die Alpen bis Mailand». Sieger sollte derjenige sein, der innerhalb von 24 Stunden nach dem Start zuerst in Mailand eintreffen würde. Anfänglich standen die Pässe Splügen, Maloja und Simplon im Rennen. Man entschied sich aber für den Simplon.



Aeroplan-Flug über die Alpen.

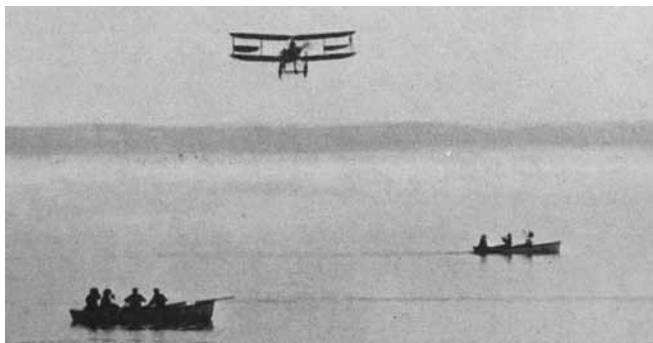
17.-31. Juli 1910, Bern – Die erste «Luftfahrtausstellung» der Schweiz. Sie befand sich – sehr zeitgemäss – in einer Schaustellerbude zwischen dem «Doppelkind» und «zoologischen Abnormitäten» auf dem Vergnügungspark des eidgenössischen Schützenfests in Bern. Den wenigen Zuschauern, welche die Ausstellung anzulocken vermochte, wurde der Monoplan Schwarz und der Gleiter von Blaser/Lergier demonstriert.



Die erste Luftfahrtausstellung der Schweiz.

14.-21. August 1910, Genf - Der «Club Suisse d'Aviation» hatte die schweizerischen Flugzeuglenker, die sich schon eines Namens rühmten, für die «Grande Semaine Genevoise d'Aviation» zusammengetrommelt. Diese grosse Flugveranstaltung fand allerdings im Ausland, in Viry (F), statt. Total waren Preise von 15 000 Franken zu gewinnen. Die Totalerlöse betrugen 31 000 Franken.

28. August 1910, Genfersee - Der «Club Suisse d'Aviation» schrieb einen Preis von 5000 Franken aus. Er sollte demjenigen zufallen, der den Genfersee in seiner ganzen Länge, von Montreux bis nach Genf, überfliegen würde. Die Landung musste auf einem bestimmten Feld im Kanton Genf erfolgen. Dies gelang dem Schweizer Armand Dufeaux mit seinem Doppeldecker, den er gemeinsam mit seinem Bruder Henri gebaut hatte. In nur 56 Minuten flog er die 66 Kilometer von Villeneuve nach Genf.



A. Dufeaux über dem Genfersee.

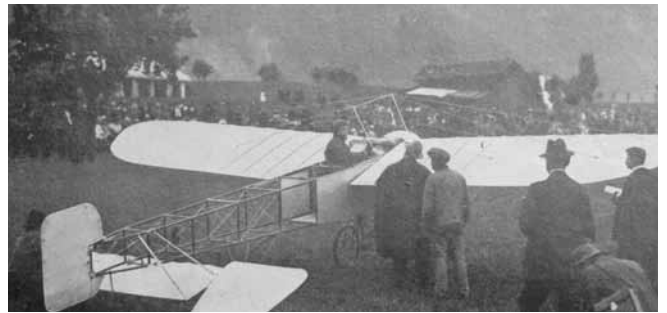
10.-15. September 1910, Luzern - Die Luzerner, die sich dem Luftschrift verschrieben hatten, aber nicht ganz zufrieden damit waren, wollten es auch mit «schwerer als Luft» versuchen. Das Kurkomitee führte im September eine Flugwoche durch. Vier Flieger waren zur Stelle. Der Franzose Vallon führte auf der Luzerner Allmend den ersten Passagierflug in der Schweiz durch. Passagierin war allerdings keine Eidgenossin, sondern seine eigene Ehefrau.



Der erste Schweizer Passagierflug.

23. September, Brig/Domodossola (I) - Der Peruaner Geo Chavez wollte anlässlich der Briger Flugtage den von Mailand ausgeschriebenen Preis für die erste Alpenüberquerung gewinnen. Er startete am frühen Morgen des kühlen Septembertages. Eigentlich wollte er schon am 18. des Monats starten. Wegen des eidgenössischen Buss- und Bettags wurde dies aber vom Bundesrat verboten. Nach dem geglückten Start entschwand er nach 17 Minuten den Blicken der begeisterten Briger Bevölkerung. Chavez gelang dieses Meis-

terstück tatsächlich. Er erschien 42 Minuten später über Domodossola. Tragischerweise starb er aber an den Verletzungen, die er sich bei der missglückten Landung in Italien zugezogen hatte.



Geo Chavez vor dem Start in Brig.

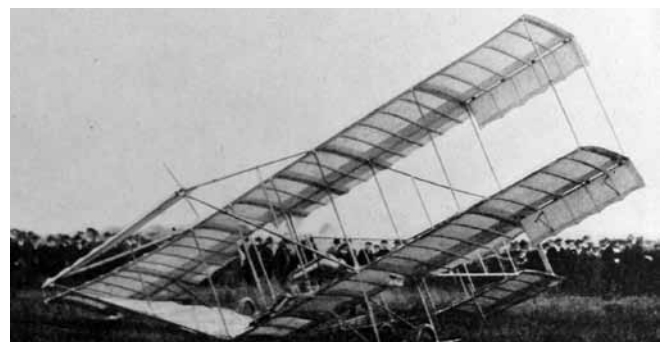
9.-10. Oktober 1910, Bern - Die Bundesstadt organisierte ein Schaufliegen. Wie es sich für die Hauptstadt gehört, rein schweizerisch. Eigentlich waren nur die Piloten Schweizer, die Maschinen und Motoren jedoch (bis auf drei Ausnahmen) ausländisch. Sogar die Landesväter zeigten sich interessiert. Bundespräsident Comtesse und Bundesrat Forrer folgten den Demonstrationen mit sichtlicher Bewunderung und beglückwünschten die Piloten durch persönlichen Händedruck.

Dufaax Bosson, Dufaax Nestlé, Göttsche, St. Ritz Toussaint de Lemaux gibt es bei Taddéoli	In BERN fliegen Schweizer Aviatiker am 8. 9. u. 10. Oktober 1910 auf dem Beundenfeld Nachm. 3.7 Uhr Eintritt: Tribune Fr. 5 Res. Pl. Fr. 2 Ring Frei	Failloubaz 1 Preis für die beste Reise in Viry Mengenpreis Preis für die beste Reise in Viry Preis für die beste Reise in Viry
Cailler Milkmaid Brand Rosa Alcazar, S.P. Rech Milkmaid Brand	<small> Ausschreibung: Tägliches, Sonntag, 2. Oktober, Fr. 10. - Wochentag Fr. 20. - Freitag bis Sonntag, Fr. 30. - Sonntag, A. S. W. Sonntag und Montag, Fr. 40. - Dienstag, Fr. 50. - Mittwoch, Fr. 60. - Donnerstag und Freitag, Fr. 70. - Samstag, Fr. 80. - Sonntag, Fr. 90. - Montag und Dienstag, Fr. 100. - Mittwoch, Fr. 110. - Donnerstag, Fr. 120. - Freitag, Fr. 130. - Samstag, Fr. 140. - Sonntag, Fr. 150. - Montag und Dienstag, Fr. 160. - Mittwoch, Fr. 170. - Donnerstag, Fr. 180. - Freitag, Fr. 190. - Samstag, Fr. 200. - Sonntag, Fr. 210. - Montag und Dienstag, Fr. 220. - Mittwoch, Fr. 230. - Donnerstag, Fr. 240. - Freitag, Fr. 250. - Samstag, Fr. 260. - Sonntag, Fr. 270. - Montag und Dienstag, Fr. 280. - Mittwoch, Fr. 290. - Donnerstag, Fr. 300. - Freitag, Fr. 310. - Samstag, Fr. 320. - Sonntag, Fr. 330. - Montag und Dienstag, Fr. 340. - Mittwoch, Fr. 350. - Donnerstag, Fr. 360. - Freitag, Fr. 370. - Samstag, Fr. 380. - Sonntag, Fr. 390. - Montag und Dienstag, Fr. 400. - Mittwoch, Fr. 410. - Donnerstag, Fr. 420. - Freitag, Fr. 430. - Samstag, Fr. 440. - Sonntag, Fr. 450. - Montag und Dienstag, Fr. 460. - Mittwoch, Fr. 470. - Donnerstag, Fr. 480. - Freitag, Fr. 490. - Samstag, Fr. 500. - Sonntag, Fr. 510. - Montag und Dienstag, Fr. 520. - Mittwoch, Fr. 530. - Donnerstag, Fr. 540. - Freitag, Fr. 550. - Samstag, Fr. 560. - Sonntag, Fr. 570. - Montag und Dienstag, Fr. 580. - Mittwoch, Fr. 590. - Donnerstag, Fr. 600. - Freitag, Fr. 610. - Samstag, Fr. 620. - Sonntag, Fr. 630. - Montag und Dienstag, Fr. 640. - Mittwoch, Fr. 650. - Donnerstag, Fr. 660. - Freitag, Fr. 670. - Samstag, Fr. 680. - Sonntag, Fr. 690. - Montag und Dienstag, Fr. 700. - Mittwoch, Fr. 710. - Donnerstag, Fr. 720. - Freitag, Fr. 730. - Samstag, Fr. 740. - Sonntag, Fr. 750. - Montag und Dienstag, Fr. 760. - Mittwoch, Fr. 770. - Donnerstag, Fr. 780. - Freitag, Fr. 790. - Samstag, Fr. 800. - Sonntag, Fr. 810. - Montag und Dienstag, Fr. 820. - Mittwoch, Fr. 830. - Donnerstag, Fr. 840. - Freitag, Fr. 850. - Samstag, Fr. 860. - Sonntag, Fr. 870. - Montag und Dienstag, Fr. 880. - Mittwoch, Fr. 890. - Donnerstag, Fr. 900. - Freitag, Fr. 910. - Samstag, Fr. 920. - Sonntag, Fr. 930. - Montag und Dienstag, Fr. 940. - Mittwoch, Fr. 950. - Donnerstag, Fr. 960. - Freitag, Fr. 970. - Samstag, Fr. 980. - Sonntag, Fr. 990. - Montag und Dienstag, Fr. 1000. </small>	Grandjean Milkmaid Brand Rosa Alcazar, S.P. etc.

Berner Flugtage.

der ersten Schweizer Pilotenlizenz. Errichtet wurde dieses 1960 anlässlich des 40. Jubiläums des ersten Schweizer Städtefluges.

22.-26. Oktober 1910, Dübendorf - Inzwischen sollte die erste Zürcher Flugwoche Wirklichkeit werden. Nach



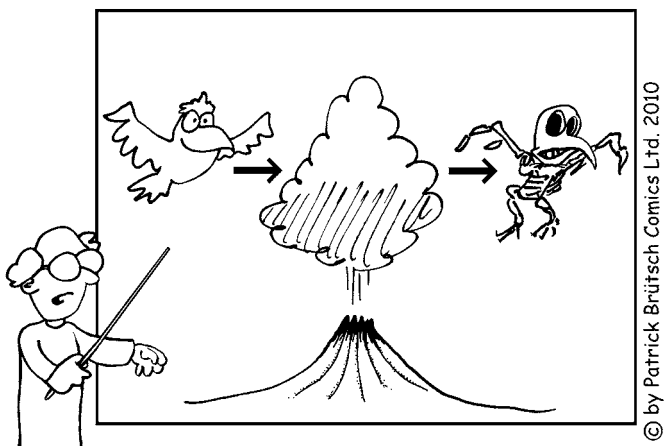
Erste Bruchlandung in Dübendorf im Jahr 1910.

unsäglichen Intrigen und Wirren wegen der Schaffung des Flugplatzes im Glattal glaubte niemand mehr daran. Als das Projekt nur gerade drei Wochen vor dem geplanten Start bekannt wurde, erteteten die Initianten nur Hohngelächter. Sie schafften es allerdings in kurzer Zeit, eine 2500 m lange Piste zu bauen und die gesamte Infrastruktur auf die Beine zu stellen. So wurden diese ersten Flüge in Dübendorf zu einem gelungenen Ereignis.

Ende Oktober 1910, Oerlikon - Die Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon durfte einen Anfangserfolg verbuchen: Sie brachte den ersten verwendbaren schweizerischen Flugmotor mit 60 PS Leistung auf den Markt. Er erregte an der Pariser Luftfahrtausstellung durch sein damals unerhört niedriges Leistungsgewicht von nur einem Kilogramm pro PS sensationelles Aufsehen. Seinen Erstflug hatte dieser Motor allerdings erst im März 1911.

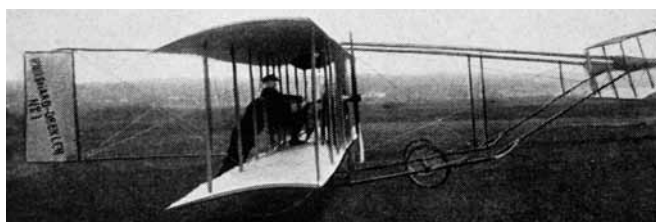
(nach Dr. E. Tilgenkamp)

... Ende April 2010 irgendwo in Europa

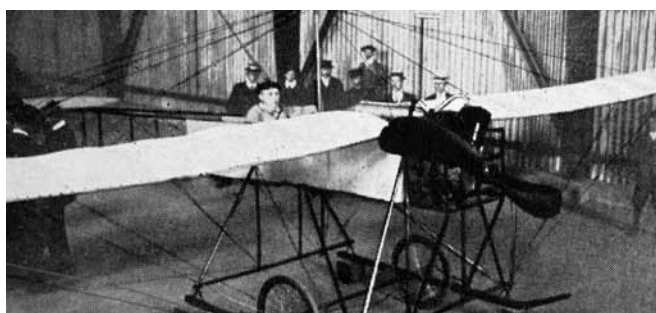


«... unsere europäischen Grenzwerte schädigen die Flugzeuge in keiner Weise!»

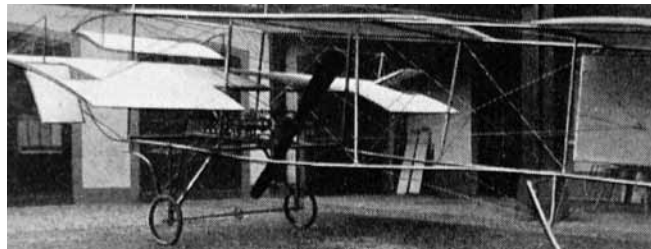
Schweizer Flugzeuge, die nie flogen



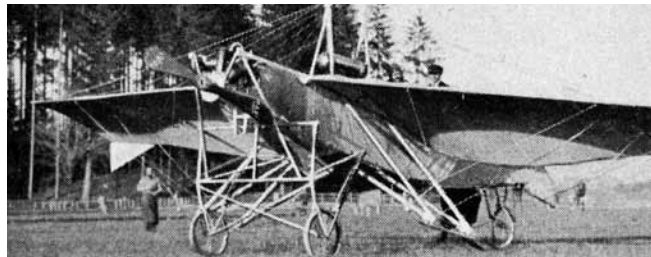
1910, Zürich: Der Doppeldecker «Ententyp» Bosshard-Drexler.



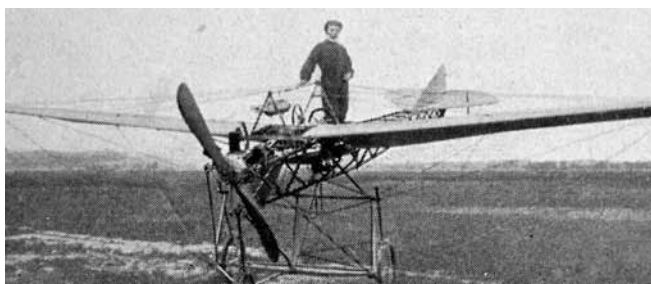
1910, Langenthal: Der «Rech-Eindecker», Nieuport.



1910, Basel: Doppeldecker von Graf.



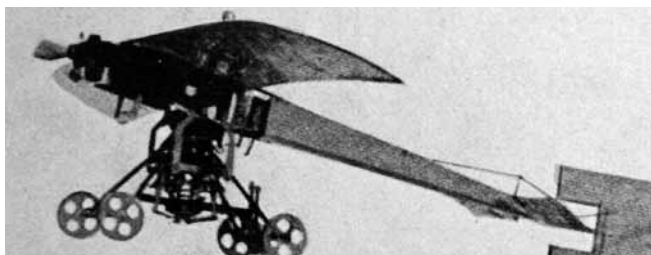
1910, St. Gallen: Der Eindecker von Gallone und Lampart.



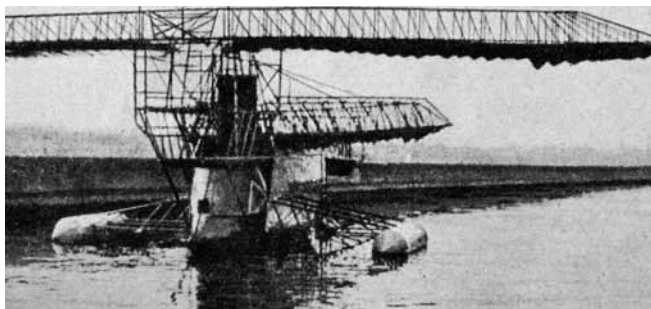
1910, Luzern: Eindecker von R. Schlageter.



1910, Luzern: Erstes Flugzeug von Joseph Wetterwald.



1910, Genf: Monoplan mit automatischem Stabilisator.



1910, Zürich: E. Kellers motorisierter «Kabinen-Schwingerflieger».



Jahresbericht 2009

Liebe Spenderinnen und Spender

Dank Ihrer grossen Loyalität dürfen wir einmal mehr auf ein höchst befriedigendes Jahr zurückblicken. Dies ist in einer finanziell unsicheren Zeit nicht selbstverständlich. Daher wissen wir dieses Ergebnis umso mehr zu schätzen. Es erlaubt uns, auf Kontinuität zu setzen.

Über die unterstützten Projekte der letzten Jahre hinaus haben wir uns jedoch auch für die Zusammenarbeit mit neuen, überzeugenden Organisationen in Afrika und Asien entschlossen, wo die Schulbildung von Kindern und Jugendlichen im Vordergrund steht.

Am Ende eines Jahres analysieren wir jeweils die Herkunft unserer Spenden. Mit Freuden stellen wir fest, dass immer noch ca. 50% unserer Spenden von Pensionierten erbracht werden. Die andere Hälfte wird hauptsächlich von Angestellten früherer SAirgroup-Firmen wie Swissport, SR Technics, Avireal, Nuance, Cargologic etc. erbracht. Aber auch SWISS-Angestellte dürfen wir zu unseren Spendern zählen. Substanzielle Beiträge erhalten wir zudem immer wieder anlässlich von Geburtstagen und anderen Festen.

Um unserer Stiftung eine solide Basis für die Zukunft zu sichern, sind wir jedoch auf neue Spenderinnen und Spender angewiesen. Wir wollen DAS Kinderhilfswerk für die an den Schweizer Airports angesiedelten Firmen sein. Seit Jahren sorgen wir für eine aktive Präsenz und Information in den meisten Personalzeitungen oder anderen internen Publikationen dieser Firmen.

Eine einmalige Gelegenheit, unsere Stiftung «unserem Potenzial» zu präsentieren und in Erinnerung zu rufen, bot sich am 50-Jahre-Jubiläum der Swissair-Luftverkehrsschule im November 2009 in der Stadthalle Winterthur. Dem Organisationskomitee gelang es, die Hälfte der 1800 ehemaligen Lehrlinge zur Teilnahme an diesem Anlass zu gewinnen. Das Resultat war für uns äusserst erfreulich. Nebst grosszügigen Spenden vor Ort haben wir über 50 hoffentlich regelmässige Spenderinnen und Spender gewonnen.

Liebe Spenderinnen und Spender, nochmals vielen herzlichen Dank für Ihre Treue und Ihre langjährige Unterstützung für «unsere Kinder».

Freundliche Grüsse

Walter Vollenweider
Präsident

Susanne Grau Schär
Rechnungsführerin

Bruggackerstr. 15 / 8152 Glattbrugg / Tel 044 810 72 31 / PC 80-26140-7
www.swissair-kinderhilfe.ch



COMING SOON ...

10. September 2010

RUNWAY 34

Text: Peter Tilly

Brief an eine heisse Diva

Geschätzte M.!

Unsere Beziehung stand in den letzten Jahren nicht unter dem besten Stern. Obwohl ich zugegebenermassen schon einige ganz heisse Nächte mit Dir verbracht habe, werden wir nicht richtig warm miteinander. Zu verschieden sind unsere Vorlieben, zu gross ist der Kulturunterschied.

Auch wenn Du unter uns gesagt etwas streng riechst, hast Du gute Seiten. Ohne grosses Vorspiel öffnest Du Deine feuchtheisse Pforte und lässt mich widerstandslos hinein. Als alter Pilot schätze ich diese Eigenart besonders. Es gibt genügend andere, die es bei der Ouvertüre dermassen übertreiben, dass einem vor dem Vergnügen die Lust vergeht. Wie zum Beispiel die grosse Dicke, die ich nächste Woche besuche. Bevor sie mich hereinlässt, muss ich Fingerabdrücke abliefern. Unfreundlich, arrogant und extrem mühsam ist das! In dieser Beziehung zeigst Du mehr Stil, behandelst Gäste mit Respekt.

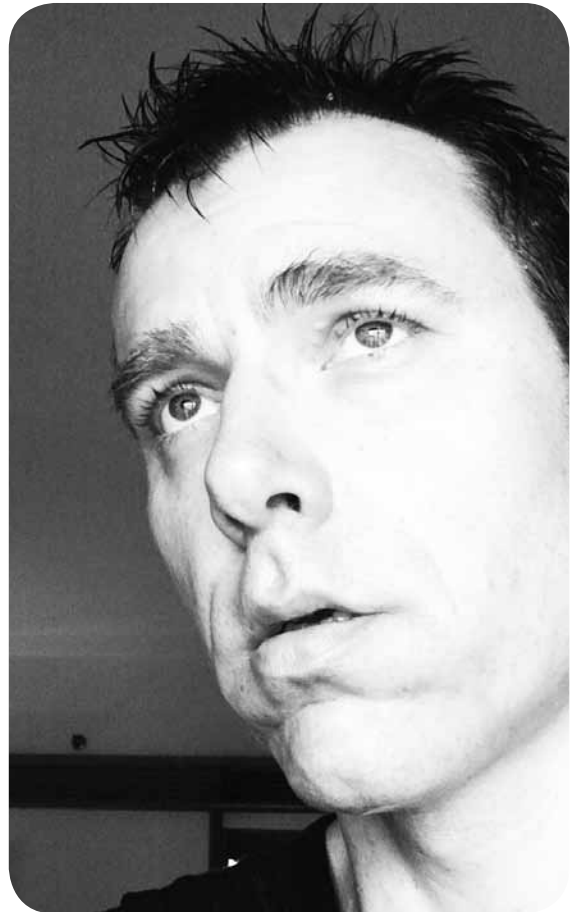
Aber perfekt bist Du noch lange nicht. Statt Deine Paläste zu öffnen, quartierst Du mich bei den Bauern ein. Was nützt mir ein Pool mitten in der Wüste, wenn der Sandstrand die Alternative wäre? Was nützt mir eine Bar unter Palmen, wenn sie zwanzig Minuten nach meiner Ankunft schliesst? Lange habe ich gebraucht, den Sinn des Stacheldrahts neben meiner Villa zu deuten. Heute kenne ich den Grund: Du willst mir die Hühner auf Distanz halten. Nicht die Hühner, die leicht bekleidet am Pool schmoren, sondern das Federvieh des Bauern nebenan. Doch die Distanz reicht nicht aus, es stinkt den ganzen Tag nach Hühnerkacke – und das bei diesen Temperaturen!

Aber Du hast durchaus auch gute Seiten. Im Gegensatz zu Deinen pubertierenden Nachbarn, die sich opulent präsentieren, hast Du Deine ursprüngliche, wilde und exotische Natur beibehalten. Da wird nicht begradigt, was furchig ist, nicht gerodet, wo wildes Gestrüpp spriesst. In Deinem Schoss riecht man die Düfte des Orients, und in Deinen hügeligen Gebieten kann sich Mann so austollen, wie es ihm zu Hause verboten bleibt. Leider fehlt mir die Zeit dazu, Dich an jeder Stelle zu erkunden, jede Vertiefung zu erforschen. Nur schon beim Gedanken daran bekomme ich Wallungen und Schweissausbrüche. Nein, ich sehe keinen Grund, 1001 Nacht in Deinem Schoss zu verbringen.

Klar verstehe ich die jungen Leute, die Deinen Versuchungen erliegen. Sie präsentieren Dir ihre halbnackten Körper und bedecken sich dabei wollüstig mit glitschigen Salben. Ich beobachte dieses Schauspiel gerade von meiner Villa aus. In Posen, die nicht weit von hier Auspeitschungen zur Folge hätten, liegen sie aufgereiht an der Sonne und sind Dir vollkommen erlegen. Wenn ich diese Auswahl von epiliierten, rasierten und durchtrainierten jungen Körpern sehe, frage ich mich ernsthaft, warum Du mich immer wieder herbestellst. Die jungen Sonnenanbeter sind es, die Dich begehren, nicht ich!

Und dann das Essen! Humus gehört in den Garten, nicht auf den Teller. Brotteig wird gebacken, nicht in Formen gepresst. Diese schwabbelige und trockene Scheibe hat rein gar nichts mit richtigem Gebäck zu tun. Herrgottsternesiech, wo hast Du bloss kochen gelernt?

Liebe M., lass Dir ein für allemal sagen, dass ich auf Dich verzichten kann. Ich brauche Dich nicht, ich will Dich nicht! Du bist mir schlicht und einfach zu heiss. Dieser Gestank, die Temperaturen und die Luftfeuchtigkeit sind unerträglich. Nimm doch die in Deine Arme auf, die Dich verehren. Lass mich in Ruhe – hoffentlich für immer und ewig! Machs gut, Muskat, ich werde Dich heute Nacht Richtung Zürich verlassen.



Wir trauern

Folgende Mitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

Kurt Liljequist 18.4.1918 – 4.2.2010

Captain DC-8, pensioniert am 30.4.1975

Jörg Isenschmid 25.1.1958 – 20.2.2010

Captain A320, pensioniert am 31.5.2009

Charles Kubler 28.3.1938 – 10.3.2010

Ehemaliges Mitglied

Pilot MD-11, pensioniert am 31.3.1996

Klaus Schmidli 3.7.1936 – 8.5.2010

Flight Engineer B-747, pensioniert am 31.12.1988

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Termine & Mitteilungen

	Vorstandswochen	Diverses	Pensionierten-Stamm	Copi-Stammtisch
inkl. Vorstandsseminar	20. - 25.6.10	AP-GV: 3.6.2010 18 Uhr/19 Uhr Schluefweg	29.6.10	2.6.10
	12. - 16.7.10	AEROPERS-Grillparty: 16.7.2010, in Lufingen	27.7.10	23.6.10
	23. - 27.8.10		31.8.10	14.7.10 25.8.10

Der **Copi-Stammtisch** findet im **Felini-Restaurant, Radisson Blu Hotel, ZRH-Airport**, statt. (Schräg gegenüber vom OPS. Zugang durch den Haupteingang, dann scharf links weiter, hinter dem Angels-Wine-Tower gelegen.)

Zeit: 19 Uhr

Datum: Einmal pro Monat, jeweils am Mittwoch der Vorstandswoche

Der **Pensionierten-Stamm** findet im **Hotel Allegra** (vis-à-vis Bahnhof) in Kloten statt.

Zeit: ab 14 Uhr

Datum: Jeweils am letzten Dienstag im Monat (Dezember kein Stamm)

Passivmitglieder-Ausflug vom 9. Juli 2010

Besichtigung der Wetterwarte Säntis, 2501,9 m.ü.M.

Ausgebrannt

Text: Viktor Sturzenegger



Mitten hinein in die verordnete Ruhe führt uns das Buch der Professorin für Corporate Communications an der Universität St. Gallen, Miriam Meckel. Eigentlich wäre sie viel beschäftigt mit Vorträgen und Kursleitungen, doch der körperliche Zusammenbruch führt sie zu medizinisch indiziertem Alleinsein, Schlafentzug und aller Arten Therapie, und dies alles fernab in einer Waldklinik. Diagnose: Burnout.

Warum dieses Phänomen für uns – sind ja nur die wenigsten unter uns «Manager» – interessant sein könnte? Es zeigt uns das Innenleben einer Managerin, so wie sie sich uns darstellen möchte natürlich, aber immerhin, von erster Zunge sozusagen. Und sie schreibt offen über ihre Ängste im früheren Leben, deren Überwindung während der Therapie. Dass sie nicht mehr dauernd fürchtet, Termine zu verpassen und sich morgens um zwei schlaflos in Hotelbetten wälzt. Dieses Phänomen kennen wir ja zur Genüge, jedoch eher aus unserer Body-Time-Problematik heraus und weniger, weil uns die Arbeitsaufträge plagen (ich spreche hier allerdings eher von der Lang- als der Kurzstrecke; entschuldigt bitte, liebe Kollegen auf der A320 – vielleicht gibt es doch mehr Ähnlichkeit, als ich gedacht habe ...).

Sie beschreibt auch den Moment ihres physischen Zusammenbruchs sehr direkt und glaubwürdig – erst

dieser bringt ihren Aktivismus zum überlebenswichtigen Stillstand. Über ihre Situation zu schreiben begonnen hat sie in der Isolation, die ihr der Arzt verordnet hatte. Im Verlauf des Aufenthalts in der Klinik setzt sie sich zunehmend mit den Mitpatienten und vor allem auch (da in der Mehrzahl) Mitpatientinnen auseinander. Auch auf Geheiss der Ärzte des Hauses spielt die erklärte Anti-Esotherikerin in Gruppenspielen mit wachsender Gelassenheit, ja bald Begeisterung mit. Sie erlebt mit, wie andere in ähnlicher Situation «Gefangene» wie sie damit umgehen und therapiert werden. Im Reflektieren der Reaktionen von Alkoholkranken und Magersüchtigen erkennt sie, dass es sich bei ihrer Krankheit auch um eine Sucht handelt.

Das Buch ist nichts für erklärte CRM-Feinde, andererseits sind die von der belesenen Autorin zitierten Bücher reiche Literatur für Suchende, die wie sie selbst einen Weg aus einer als ungesund empfundenen Situation finden möchten, und diese sind – ganz Professorin – im Anhang sauber dokumentiert.

Miriam Meckel erzählt in ihrer Geschichte von der Befindlichkeit einer Vielleserin und -schreiberin, die es immer wieder reflektierend mit der Umgebung auseinanderzusetzen gewohnt ist, und dies in der nicht selbst gewählten Einsamkeit des Klinikzimmers weiter tut, durch die Diagnose «Burnout» quasi gegroundet. Doch ist sie damit auch auf dem gewünschten Weg zu sich selbst, zu ihrem Leben, das sie gleichsam mit der Feder in die eigene Hand nehmen will.

*Miriam Meckel: Brief an mein Leben.
Hamburg 2010
ISBN 978 3 498 04516 6*

NICHT VERPASSEN!

AEROPERS-Generalversammlung

3. Juni 2010 um 19 Uhr (Apéro ab 18 Uhr)

Im Schluefweg, Kloten

Shooter's Corner

Fotografieren in Städten

Die Städte, die wir in unserem Alltag anfliegen, bieten eine schier unerschöpfliche Menge an Motiven. Die Kunst ist es, diese Motive zu erkennen und davon ansprechende Fotos zu machen. Hier einige Tipps dazu.



Text: Dominique Wirz, F/O A330/340

Fokussiert dank Ideenkatalog

- Wer einen Ideenkatalog bzw. eine Art Drehbuch macht, kann den Aufenthalt fotografisch effizienter gestalten und verliert nicht die Übersicht. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass gute Fotos wesentlich von der vorhandenen Zeit abhängen. Ein zu vollgepacktes Fotoprogramm ist Gift für kreatives Fotografieren. Man kann nicht alles sehen und erleben. Weniger ist mehr!
- Einen ersten Überblick geben Postkarten, Bildbände oder Prospekte. Auch eine geführte Stadtbesichtigung bietet sich an. Diese Touren sind zwar für das eigentliche Fotografieren ungeeignet, da man ständig unter Zeitdruck steht, aber die lohnenden Motive kann man ja nochmals mit mehr Musse besuchen.
- Umfassend zu fotografieren ist bei Grossstädten selten möglich und schnell ermüdend. Statt ideenlos immer wieder die bekannten Sehenswürdigkeiten abzulichten, sollte man sich besser auf Details und Stadtcharakteristisches konzentrieren (Gegensatz alt/neu, Verkehrszeichen, verrückte Werbung, rote Busse und Telefonzellen in England, Stars-and-Stripes-Motive in den USA ...).

Städte interessant fotografieren

- Sehenswürdigkeiten fotografiert man am besten in Randzeiten (frühmorgens und abends). Erstens hat es dann weniger Touristen, zweitens sind die Lichtverhältnisse interessanter. Bereits Bekanntes lichtet man mit Vorteil auf neue, ungewohnte und originelle Art ab. Eine andere Perspektive oder einen ausgefallenen Vordergrund wählen. Ungewöhnliche Blickwinkel führen zu ungewöhnlichen Bildwirkungen.
- Bei schwachem Licht und in Dämmerungszeiten entstehen Fotos, die sich in ihrer Atmosphäre und mit ihren Farben wohltuend von den üblichen Tages- und Blitzlichtaufnahmen abheben. Auch «obligatorische» Sehenswürdigkeiten bekommen so einen besonderen Reiz. Die besten Aufnahmen entstehen in der Dämmerung, wenn sich das restliche (blaue) Tageslicht mit dem warm-gelben Kunstlicht geheimnisvoll mischt. Im Fachjargon wird diese Stunde auch «die blaue Stunde» genannt. Nächtliche Stadtansichten, beleuchtete Denkmäler oder Märkte sind dankbare Motive. Stativ verwenden oder Kamera hinlegen und Selbst- oder Drahtauslöser einsetzen. Effektvolle Überblendungen ergeben auch ein Motiv, wenn sie erst am Tag und danach vom gleichen Standpunkt aus in der Dämmerung fotografiert werden.
- Das bunte Treiben auf Märkten bietet immer lohnende Motive. Dabei aber immer daran denken, dass der Arbeitstag in der Dritten Welt früh beginnt! Meist ist dann auch das Licht am besten. Neben den üblichen Übersichtsfotos sollte man sich auch mal die

Fotokurse mit Dominique Wirz

(Infos & Anmeldung:
www.dominique-wirz.ch/fotokurse)

Reisefotografie-Grundlagen:

Sa., 21. Aug. 2010, Sa., 18. Sept. 2010, 9 - 17 Uhr
Wichtigste Grundlagen und Tipps zum digitalen Fotohandwerk, verpackt in eine virtuelle Reise von der Vorbereitung bis zur Auswertung und Bildverwaltung.

Reisefotografie für Fortgeschrittene:

So., 22. Aug. 2010, So., 19. Sept. 2010, 9 - 18 Uhr
Aktive Gestaltung der Bildwirkung anhand schwieriger Reismotive praktisch umgesetzt: Bewegung, Menschen, Natur. Bildverwaltung und -optimierung mit Photoshop Lightroom.

Zeit nehmen, an die Menschen ranzukommen. Mit den Leuten reden, sich für sie interessieren, Respekt zeigen und anschliessend um ein Foto bitten. Wer danach beim nächsten Layover einen Abzug vorbeibringt, wird mit offenen Armen empfangen!

- Den Autoverkehr kann man in den Fokus rücken, indem er mit dem Teleobjektiv verdichtet wird. Reizvoll auch längere Belichtungen mit Stativ, damit die Lichter zu Linien werden.
- Übersichtsaufnahmen von Türmen und Hochhäusern sind wirkungsvoll. Auch hier bevorzugt Morgen- oder Abendstunden wählen, weil beim seitlichen Licht der tief stehenden Sonne die Gebäudeformen besser hervortreten.
- In Städten machen uns vielfach die extremen Kontraste wegen der ausgedehnten Gebäudeschatten zu schaffen. Hier muss man sich darüber im Klaren sein, was das bildwichtige Motiv ist. Entweder stelle ich den Ausschnitt nur auf den Schatten ein, um die Szene korrekt belichten zu können. Oder ich belichte auf die hellen Bereiche des Bildes und nutze die Schatten als grafische Elemente, die dann entsprechend dunkel erscheinen. Alternativen für Freaks: Fotografieren im Roh-Format und HDR-Fotografie.

Zu Fuss auf Fotopirsch

- Noch ein letzter Tipp: Wer zu Fuss losgeht, wird Motive finden, die man als Fotograf sucht und die nicht unbedingt in jedem Reiseprospekt zu finden sind. Dabei lohnt es sich, auch mal von touristischen Schauplätzen weg oder aus der Stadt hinauszugehen. In Hinterhöfen, auf dem Land und in kleinen Dörfern offenbart sich erst die Seele eines Landes. Einheimische als Führer für eine Fotopirsch engagieren! Sprachkundige Jugendliche und Kinder bieten sich oft von selbst an. Preis vorher aushandeln, nachher bezahlen. ●



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.