



# RUNDSCHAU

1 | 2012

SWISS  ALPA  
Airline Pilots Association

Publikation des Pilotenverbands AEROPERS  
SwissALPA – Swiss Airline Pilots Association



**Erschöpfung in Zahlen • Crew-Hotels auf dem Prüfstand • Parkplatznot am Flughafen • Crew-Planungssystem • Swiss Technik vor Aufbau • Was macht eigentlich ... François Clavadetscher?**

# Inhalt



- 3 Editorial/Impressum**
- 4 The President's Voice**  
Aufgrund des massiven Lobbyierens der Flugindustrie setzt die Europäische Agentur für Flugsicherheit die Grenzwerte für Arbeits- und Ruhezeit zu tief an. Präsident Rolf Odermatt meint, dass es höchste Zeit sei, sich zur Wehr zu setzen.
- 5 Erschöpfung in Zahlen**  
Kaum jemandem ist das Gefühl von Müdigkeit und Erschöpfung fremd. Welche alarmierenden Folgen dieses Phänomen in Cockpits haben kann, verdeutlicht eine Umfrage, die die Vereinigung Cockpit durchgeführt hat.
- 7 Nachgefragt**  
In dieser Rubrik werden Fragen aus dem Piloten-Korps von Experten beantwortet.
- 8 Crew-Hotels auf dem Prüfstand**  
Die Auswahl der Crew-Hotels ist ein schwieriges Thema. Die Bedürfnisse Einzelner müssen aber hintangestellt werden, wenn es um die Erholung geht. Wir müssen sowohl an die Qualität als auch an die Lage Ansprüche stellen, um den Rückflug gut ausgeruht antreten zu können.
- 11 Parkplatznot am Flughafen**  
Weniger Parkfelder stehen einer steigenden Anzahl von Besuchern des Flughafens gegenüber. Die Leidtragenden sind die Flughafenmitarbeiter – darunter ganz besonders das fliegende Personal.
- 14 Jeppesen Crew Rostering – das neue PBS**  
Nach vielen Jahren des Frusts wird diesen Sommer das Planungssystem PBS durch das neue Jeppesen Crew Rostering ersetzt. Um keine Enttäuschung zu erleben, räumt man dem neuen System am besten eine Bewährungszeit ein.
- 17 Swiss Line Maintenance**  
Die Swiss Technik übernimmt auch die Line Maintenance der A320 und A340 in Zürich. Wir erhalten einen aufschlussreichen Einblick in die Welt der Flugzeugwartung.
- 22 Laserattacken – Dummerjungenstreich, oder wer ist hier der Dumme?**  
Vertreter der Polizei, der deutschen Flugsicherung und Piloten besprachen das Thema Laserattacken. Es wurde ein bundesweit standardisiertes Meldeverfahren entwickelt.
- 24 Flugkapitän in Sweater und Pantoffeln**  
Die Do X war zu ihrer Zeit das mächtigste Flugzeug. Lesen Sie Interessantes über dieses Flugschiff, seine Besatzung und eine königliche Hoheit am Steuer.
- 25 Civilized Thinking**  
PK2 bricht für das sträflich unterschätzte Brettli eine Lanze; dabei habe er sich im letzten Dezember fest vorgenommen, «garantiert niemals gar nix über dieses Brettli» zu schreiben.
- 26 Senioritätsnummer 1000**  
Zehn Jahre nach dem Start der Swiss erreichte die Zahl der Swiss-International-Piloten erstmals die Tausendergrenze. Wir stellen die Nummer 1000 vor.
- 28 Was macht eigentlich ... François Clavadetscher?**  
«Mit 66 Jahren, da fängt das Leben an...» heisst der Refrain in dem bekannten Lied von Udo Jürgens. Haben die 66-Jährigen wirklich so viel drauf? Die «Rundschau» besuchte einen Vertreter dieser Altersklasse am Ufer des Genfersees.
- 31 TCAS-Version 7.1 – Coming to a cockpit near you soon ...**  
Ein IFALPA-Bulletin befasst sich mit der neuen TCAS-Version 7.1. Es wird die Wirkung des neuen Befehls «level off, level off» verdeutlicht.
- 34 Thema «Schadstoffe in Kabinenluft» – Dauerbrenner oder Strohfeuer?**  
Die Diskussion über die schädliche Verunreinigung der Kabinenluft durch Triebwerköle wird kontrovers geführt. Nun hat die European Cockpit Association einen Massnahmenkatalog formuliert.
- 36 Fliegende Noten und funkige Piloten**  
An der «Swiss Christmas Party» trat die neu gegründete «Swiss Pilot Combo» zum ersten Mal vor grossem Publikum auf. Wir stellen die Band vor.
- 40 Zeitreise**  
Ein Rückblick über wichtige, erheiternde oder auch banale Facts aus 100 Jahren Luftfahrtgeschichte.
- 42 On The Air ...**  
Aktuelles aus der Fliegerei.
- 45 Gelesen**  
Zwei Bücher mit Erinnerungen: Das eine versetzt uns in den Februar 1945 zurück, als auf der Insel Iwo Jima die US-Flagge von sechs Soldaten gehisst wird. Das andere lässt Landesvertreter, Stationsleiter und -mechaniker der ehemaligen Swissair zu Wort kommen.
- 46 Eintritte**
- 47 Gedanken eines Fliegenden**  
Der Kolumnist ist der festen Überzeugung, dass Frauen und Deutsche in der Fliegerei nichts verloren haben ...
- 48 Shooter's Corner**  
Landschaften und Sonnenuntergänge sind die am meisten fotografierten Motive. Trotzdem sieht man davon selten gute Fotos. Dominique Wirz gibt Tipps für bessere Aufnahmen.
- 50 Wir trauern, Termine und Mitteilungen**
- 51 Internationale Vernetzung der AEROPERS**  
Die Vereinigung der Piloten der Fluglinien der Star Alliance ist eine sehr wertvolle Plattform für den Gedankenaustausch und zur Unterstützung bei Massnahmen von Partnerorganisationen.

# Editorial



Zwei Passagen aus dem Vorstandsbulletin vom Januar haben mich besonders gefreut. Die Rede war zunächst davon, dass die Swiss und die AEROPERS «guten Willens sind», die Kommunikation und die Zusammenarbeit zu verbessern. Was das konkret bedeuten kann, kam als Nächstes

zur Sprache: Es geht um die Praxis, wie ein Crew Member über eine Einsatzänderung am nächsten Tag informiert werden soll. Gerade wenn am späten Abend eine Änderung für den nächsten Morgen telefonisch übermittelt wurde, hatte das betroffene Besatzungsmitglied zu wenig Ruhezeit, um sich im Schlaf genügend erholen zu können. Die Flight Duty Regulation, die acht Stunden ungestörter Ruhezeit vor einem Flugeinsatz fordert, wird nun endlich auch an der Homebase angewandt. Die Einigung auf die neue Praxis verdeutlicht die gemeinsamen Anstrengungen und ist ein Zeichen dafür, dass sich die Swiss in die richtige Richtung bewegt.

Dieses Beispiel zeigt aber auch, dass der Themenkreis «Erschöpfung und Erholung von Flugbesatzungen» bei den Planungsstellen noch nicht den nötigen Stellenwert hat. Aus diesem Grund wird bei der Einführung eines Fatigue Risk Management Systems als begleitende Massnahme die Nachschulung der betroffenen Dienststellen zum Thema Fatigue gefordert. Fatigue ist also ein Thema, das uns weiterhin begleiten wird. Die Vereinigung Cockpit hat dazu eine grosse Umfrage durchgeführt. Die Aussagen sind in ihrer Deutlichkeit nicht zu übertreffen. Der Text «Erschöpfung in Zahlen» wurde uns von der Vereinigung Cockpit freundlicherweise zur Verfügung gestellt.

Nach einem anstrengenden Einsatz freut sich jedes Besatzungsmitglied auf die erholsame Zeit zu Hause oder im Crew-Hotel – ja, im Crew-Hotel. Bei einigen mag die Kombination «Erholung und Crew-Hotel» Stirnrunzeln auslösen. Tobias Mattle ging der Sache

nach. Er deckte erhebliche Mängel auf und konnte aber auch zeigen, dass Erholung während der Rotation an verschiedenen Orten möglich ist. Bei Mattle sind nicht nur unsere «Crew-Hotels auf dem Prüfstand», sondern auch unser Verhalten während des Layovers. Einer seiner vielen Tipps ist, Entspannungsmusik zu hören.

Dass Musik entspannt und Distanz zum Berufsalltag schafft, weiss jeder, der auch selber musiziert. Was dabei herauskommt, wenn elf «funky» Piloten zu ihren Instrumenten greifen, konnten wir an der Swiss-Weihnachtsparty erleben. Peter Tilly stellt uns die sympathischen Kollegen in einem Interview vor.

Einen anderen Schritt in die richtige Richtung macht die Swiss mit der Einführung der neuen Planungssoftware «Polaris». Wie Tobias Mattle berichtet, ist das Preferential Bidding System nach zehn Jahren ohne nennenswerte Updates veraltet und hat ausgedient. Mit «Polaris» soll die Arbeitslast unter Berücksichtigung von «Fair Share» gleichmässig verteilt werden, womit sich die Swiss weniger Exzesse und eine Entlastung für das gesamte Korps erhofft.

Als Belastung werden wir dafür die Zeit empfinden, wenn sich an Ostern die Parkhäuser füllen und die Flughafenmitarbeiter ihre Autos nicht mehr dort abstellen dürfen. Das System «Überlauf» wird auch für das fliegende Personal gelten. Wie der Mangel an Parkplätzen entstand und wie es uns bei «Überlauf» ergehen wird, beleuchtet der Bericht «Parkplatznot am Flughafen».

Hätte ich an dieser Stelle mehr Platz, könnte ich weitere, erwähnenswerte Beiträge zu ganz unterschiedlichen Themen gebührend ankündigen. Deshalb wünsche ich – eher knapp gehalten – auch mit den Beiträgen über die Swiss Line Maintenance, Laserattacken, Do X, Kabinenluft, TCAS und mit unseren ständigen Kolumnen eine abwechslungsreiche Zeit.

  
Jürg Ledermann

## Impressum

### Herausgeber

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

### Redaktion

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

### Ständige Mitarbeiter

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

### Layout

André Ruth

### Druck

Akeret Druck AG, 8600 Dübendorf

### Auflage

2700 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 +41 79 261 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: © André Ruth

Redaktionsschluss «Rundschau» 2/2012: 11. Mai 2012

# The President's Voice



## EASA und die Flugsicherheit

Mit dem bürokratischen Titel COMMENT RESPONSE DOCUMENT (CRD) TO NPA 2010-14 hat die EASA am 18. Januar 2012 ein 194-seitiges Dokument zum Thema Flugdienstvorschriften publiziert. Dazu kommt ein 2382-seitiges Dokument, in dem die über 49 000 Kommentare zusammengefasst werden, die auf das ursprüngliche Notice of Proposed Amendment (NPA) eingegangen waren.

Die EASA (European Aviation Safety Agency) ist die Europäische Agentur für Flugsicherheit. Sie hat die Aufgabe, einheitliche und hohe Sicherheits- und Umweltstandards auf europäischer Ebene zu erstellen und zu überwachen. Auf ihrer Webseite schreibt die Agentur selber: «Angesichts des anhaltenden Wachstums bedarf es einer gemeinsamen europäischen Initiative, um die Sicherheit und Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs auf Dauer zu gewährleisten.» In einer Mitteilung an den EU-Rat und das Europäische Parlament spricht die EU-Kommission davon, dass die Zahl der Flüge kontinuierlich steige und sich bis 2030 fast verdoppeln werde. «Um die Zahl der Unfallopfer im Luftverkehr auf dem derzeit niedrigen Niveau zu halten, müssen wir deshalb für eine weiter abnehmende Unfallrate sorgen, damit die fortlaufend steigende Zahl der Flüge ausgeglichen wird.»

In diesem Zusammenhang ist auch ein Teil der Aufgabe der EASA zu sehen: Die Schaffung einheitlicher Vorschriften und Regeln für Flugdienst- und Ruhezeiten im kommerziellen Luftverkehr. Dieser Prozess ist unter dem Aspekt der Flugsicherheit bisher unruhlich verlaufen. Mit der Begründung, dass vorerst genügend wissenschaftliche Grundlagen für strengere Vorschriften vorliegen müssten, wurden unter dem Titel EU-OPS wenig verbindliche Bestimmungen eingeführt, die den Einsatz von Flugbesatzungen weit über die Ermüdungsgrenzen zulassen. Zwar stehen inzwischen genügend fundierte wissenschaftliche Grundlagen zur Verfügung. Am bekanntesten ist der sogenannte Moebus-Rapport. Aber auch andere namhafte Wissenschaftler haben im Auftrag der EASA mit ihren Studien wissenschaftliche Fakten geliefert. Nur hat es die EASA bisher leider verpasst, in ihren Vorschlägen für ein neues Gesetz diese wissenschaftlichen Erkenntnisse im Sinne der Flugsicherheit auch umzusetzen. Sowohl mit dem ersten Vorschlag (der NPA 2010-14) wie auch der ergänzten Version (CDR) sind Flugeinsätze möglich, die deutlich über die wissenschaftlich empfohlenen und verantwortbaren Grenzen hinausgehen. Als Rechtfertigung für die Abweichungen von den wissenschaftlichen Erkenntnissen findet man Formulierungen wie «... the Agency believes ...», «...additional administrative burdens should be avoided for operators ...», «... it would be impractical ...», «... it would be overly burdensome for a large operator ...» oder «... the need for some operators ...». Wohlverstanden, das sind die Worte einer für die Flugsicherheit zuständigen europäischen Agentur, die mit dem Slogan «Your Safety is our mission» für sich wirbt. Ist womöglich damit nicht die leibliche Sicherheit der Flugpassagiere, sondern vor allem die Sicherheit der Fluggesellschaften, der Operators gemeint?

## Die Rolle der AEA

Schon von Beginn weg hat die Association of European Airlines (AEA) alles gegen strengere Dienst- und Ruhezeiten für Flugbesatzungen mobilisiert. Die Organisation vereinigt kunterbunt 35 grosse und kleine, regionale und internationale, Low-Cost- und Netzwerk-Fluggesellschaften von Europa mit dem Ziel, als Stimme der europäischen Luftverkehrsindustrie bei Entscheidungsprozessen beizutragen. Auf deren Internetseite ist wohl die Flugsicherheit unter den Prioritäten aufgeführt, eine glaubhafte Aussage dazu lässt sich allerdings schwerlich finden. Die AEA wehrt sich mit allen Mitteln gegen restriktivere Vorschriften für den Einsatz von Flugbesatzungen, desavouiert die Wissenschaftler der EASA-Studien, stempelt wissenschaftliche Belege als gewerkschaftlich ab und macht Falschaussagen zu europäischen Vorschriften. Der Vorschlag der EASA ist nicht extrem strikt, wie von der AEA behauptet wird; Spanien, Grossbritannien und die nordischen europäischen Länder haben in vielen Bereichen deutlich einschränkendere Vorschriften.

Beweggrund für die Opposition der Luftfahrtgesellschaften ist das Argument der Kosten. Auch die Steuerzahler und wir Piloten wollen eine kompetitive Luftfahrtindustrie. Die heutigen, CAP371 genannten Flugdienstvorschriften in Grossbritannien gehören zu den strengsten in Europa, und trotzdem hielt das die dortige Flugindustrie offenbar nicht davon ab, zu den erfolgreichsten in Europa zu gehören. Das Argument der Kosten ist also keineswegs stichhaltig, die ausgeruhten Besatzungen wären sogar noch ein gesunder Anreiz für einen Ticketkauf. Das Niveau dieser CAP371 für ganz Europa wäre ein riesiger Fortschritt für die Flugsicherheit in Europa. Zusammen mit der zunehmenden Zahl von Flügen reicht es eben nicht, die Vorschriften in Europa auf einen laschen Durchschnitt zu nivellieren.

Unverständlich ist, wieso sich gerade die grossen Fluggesellschaften, die sogenannten Legacy Carrier, gegen eine Verschärfung der gesetzlichen Limiten wehren. In ihren Arbeitsverträgen mit den Piloten kommen nämlich meist strengere und bezüglich Ermüdung sicherere Einschränkungen zur Anwendung. Strenge EU-Gesetze würden für sie folglich praktisch nichts ändern. Dagegen würde mit diesen ein Kostenvorteil der Billig-Fluggesellschaften schlagartig wegfallen, weil sie ihre bisherigen Vorschriften auf die neuen gesetzlichen Limiten anheben müssten.

Bleibt noch das Argument der Fluggesellschaften aus dem Mittleren Osten, die sich nicht an die europäischen Vorschriften halten müssen und bei strengeren Regeln in Europa einen Kostenvorteil hätten. Neuerdings beginnen gerade diese arabischen Airlines, mit namhaften Beteiligungen an europäischen Fluggesellschaften auch in Europa Fuss zu fassen – dies sogar via Mitglieder der AEA, quasi der Feind im eigenen Nest. Strengere Gesetze könnten sie aber eher davon abhalten, auf diese Weise in die Stammländer der etablierten europäischen Fluggesellschaften einzubrechen.

## Es ist noch Zeit zum Handeln

Die European Cockpit Association (ECA) vertritt 38 650 Berufspiloten aus 38 europäischen Ländern, die sich täglich bemühen, die Flugzeuge und alle Passagiere sicher an ihren Bestimmungsort zu fliegen, darunter auch jene

der AEA. Auch SwissALPA ist Mitglied der ECA. Diese hat von Beginn weg einheitliche Flugdienstvorschriften für ganz Europa tatkräftig unterstützt. Eine Harmonisierung auf dem höchsten, wissenschaftlich hergeleiteten Sicherheitsniveau ist erforderlich, um die europäische Luftfahrt sicher zu halten und um Passagiere zu schützen. Flugsicherheit ist ein zentrales Anliegen der ECA, und klare Aussagen dazu sind auch im Internet schnell zu finden: «Striving for the highest levels of aviation safety».

Jetzt schlägt die ECA Alarm, denn der Gesetzgebungsprozess für Flugdienst- und Ruhezeiten im kommerziellen Luftverkehr in Europa läuft nach dem massiven Lobbyieren der Flugindustrie in die falsche Richtung. Obwohl die Schweiz nicht zur EU gehört, werden diese Vorschrif-

ten auch bei uns Anwendung finden, und Schweizer Flugzeuge und Passagiere fliegen auch im europäischen Luftraum. Trotzdem kümmern sich weder Politiker noch Konsumentenschutzverbände ernsthaft um dieses Problem. Es ist höchste Zeit, dass sich die Bürger, Konsumenten, Flugpassagiere, Flugbegleiter und Piloten selber zur Wehr setzen. Sie alle können sich auf [www.flugdienstzeiten.ch](http://www.flugdienstzeiten.ch) im Detail informieren und mit der Teilnahme an einer Petition die Gesetzgebung noch beeinflussen. Tun Sie etwas für Ihre Sicherheit, bevor es zu spät ist!



Rolf Odermatt  
Präsident

## Erschöpfung in Zahlen

**Kaum jemandem ist das Gefühl fremd. Müde und erschöpft zu sein ist ein Problem, mit dem jeder im Alltag umgehen muss. Gerade die aktuellen Diskussionen über die Krankheiten unserer auf Leistung und Schnelligkeit getrimmten modernen Welt – Stichwort Burnout – machen Übermüdung zu einem allgegenwärtigen Phänomen.**

Text: Nadine Bernhardt,  
Pressereferentin VC-Pressabteilung

Wie macht man in so einer Situation der Aussenwelt begreiflich, dass Fatigue gerade im Cockpit im wahrsten Sinne des Wortes fatale Folgen haben kann? Man steht vor dem Dilemma, dass Erschöpfung kaum als ernstes Problem wahrgenommen, sondern eher als Luxusproblem abgetan wird, schliesslich war wohl jeder Arbeitnehmer schon einmal zu müde zum Arbeiten.

Bringt man hingegen Fatigue in einen Zusammenhang mit der Flugsicherheit, lautet der Vorwurf schnell «Skandalisierung»: Als die europäischen Pilotenverbände im Juni 2011 in Luxemburg zu einer Demonstration gegen die geplanten Flugdienstzeiten-Regelungen zusammentrafen, konterte die Association of European Airlines (AEA) postwendend mit einer Pressemitteilung, in der sie kritisierte, die Piloten würden mit der Flugangst der Passagiere spielen, um Aufmerksamkeit zu erregen. Weil jeder das Gefühl der Erschöpfung kennt, ist es so schwierig, darauf aufmerksam zu machen, wie dringend notwendig es ist, Fatigue gerade im Cockpit zu bekämpfen. Fest steht: Mit der Aussage, dass sich viele Piloten «erschöpft fühlen», gewinnt man in der heutigen Zeit keinen Blumentopf. Dies war unter anderem die Motivation, im Sommer 2011 unter den Mitgliedern der Vereinigung Cockpit eine Umfrage zu starten. Mit den Resultaten kann der Verband nun den Pauschalvorwürfen konkrete Zahlen gegenüberstellen.

Die Online-Befragung richtete sich an alle aktiven Piloten, die in der VC organisiert sind. Die einzelnen Frageblöcke umfassten zum einen statistische Angaben wie Alter, Langstrecke/Kurzstrecke oder Tarifvertrag/EU Ops als jeweils gültige Flugdienstzeit-Regelung. Weiterhin wurden konkrete Sachverhalte abgefragt: Ist der Befragte schon einmal im Cockpit eingeschlafen? Sind ihm aufgrund von Fatigue schon einmal Fehler unterlaufen? Kam es deswegen bereits zu Zwischenfällen? Macht

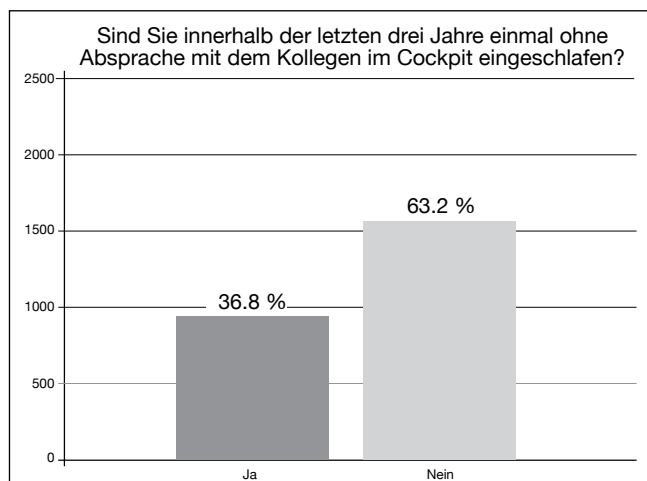


Diagramm 1

man von der Napping Policy oder «unfit to fly»-Meldungen Gebrauch? Parallel zum Umfrageprojekt der Vereinigung Cockpit haben auch einige andere europäische Pilotenverbände unter ihren Mitgliedern Befragungen zum gleichen Thema durchgeführt.

### Ergebnisse

Knapp 3000 Piloten haben sich an der VC-Umfrage beteiligt. Ihre Antworten sind alarmierend. Mehr als ein Drittel der Piloten, die die Fragen beantwortet haben, sind schon einmal unbeabsichtigt, ohne vorherige Absprache mit dem Kollegen, im Cockpit eingeschlafen (vgl. Diagramm 1). Fast der Hälfte davon ist dies «manchmal», über 20 Prozent sogar schon «oft» passiert. Insgesamt 88 Prozent der Piloten wären nach dem Dienst vor Müdigkeit am liebsten nicht mehr mit dem Auto nach Hause gefahren. In welchem Zustand sie kurz zuvor noch ihr Flugzeug gelandet haben, fragt man sich spätestens jetzt.

Dass übermüdetes Cockpit-Personal fehleranfällig ist, konnte die Umfrage bestätigen. Fast alle Befragten (93

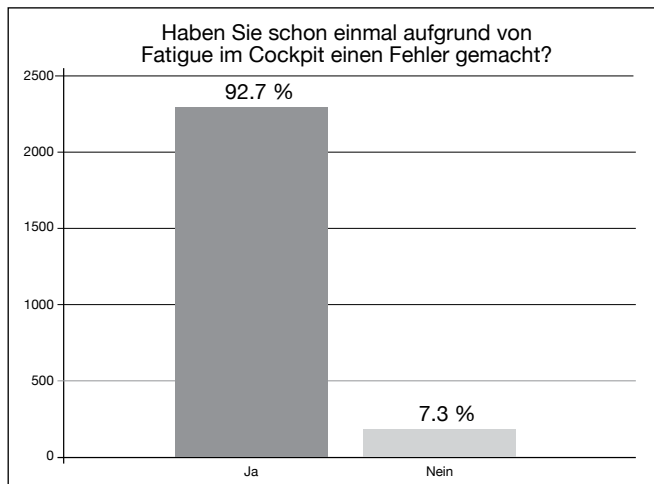


Diagramm 2

Prozent) bejahten, dass ihnen aufgrund von Fatigue schon einmal bei der Ausübung ihrer Tätigkeit ein Fehler unterlaufen ist (vgl. Diagramm 2). Rund 14 Prozent waren sogar schon einmal beinahe oder tatsächlich in einen Zwischenfall verwickelt, weil sie selbst oder der Kollege (oder beide?) übermüdet waren (vgl. Diagramm 3).

Wie sieht der Vergleich mit anderen europäischen Ländern aus? Es geht hier natürlich nicht darum, festzustellen, ob die Kollegen anderer Pilotenverbände «wacher» sind oder nicht. Vielmehr ist es interessant und es bestätigt die Erwartungen, wie präsent das Problem Fatigue nicht nur in Deutschland ist. Aufgrund des gleichen Wortlauts einiger Fragen in den Umfragen der anderen europäischen Pilotenverbände sind hier Vergleiche der Antworten möglich.

Das Problem, im Cockpit ohne vorherige Absprache einzuschlafen, kennen die skandinavischen Kollegen genauso, 55 Prozent der Schweden und 54 Prozent der Norweger bejahten die Frage ebenfalls. Weiterhin gaben 79 Prozent der norwegischen beziehungsweise 71 Prozent der schwedischen Piloten an, dass ihnen vor Müdigkeit im Dienst bereits Fehler unterlaufen seien. Auch in diesen Ländern waren bereits Kollegen durch Erschöpfung beinahe oder tatsächlich in Zwischenfälle verwickelt: 34 Prozent des norwegischen und 21 Prozent des schwedischen Cockpit-Personals mussten bereits diese Erfahrung machen.

### Zusammenhang zwischen Fatigue und Fehlperformance

Bei der Frage, inwieweit Fatigue konkret Auswirkungen auf die Performance des Cockpit-Personals hat, liefern die Umfrageergebnisse der VC noch deutlichere Hinweise. Die Gruppe derjenigen Piloten, die angaben, dass sie schon einmal vor Erschöpfung besser nicht im Cockpit gesessen hätten, haben auch schon häufiger im Cockpit Fehler gemacht (94 zu 78 Prozent). Dieser Unterschied von 16 Prozentpunkten ist statistisch hochsignifikant und lässt sich auch dann nicht wegdiskutieren, wenn man mit der für Statistiken und Befragungen typischen Vorsicht an die Zahlen herangeht.

Das gleiche Bild zeigt sich auch, wenn man noch einen Schritt weitergeht und genau diejenigen unter die Lupe nimmt, die schon einmal (beinahe oder tatsächlich) in einen Zwischenfall verwickelt waren. Die Piloten, die die Frage, ob man bereits im Cockpit eingeschlafen sei, mit «Ja» beantworteten, waren auch häufiger schon einmal in Incidents verwickelt (18 zu 11 Prozent). Ähnlich ver-

hält es sich mit denen, die bestätigten, dass sie schon einmal vor Erschöpfung am liebsten nicht mehr mit dem Auto nach Hause gefahren wären. Diese Personen waren dreimal so häufig in Zwischenfälle verwickelt (15 zu 6 Prozent). Der bereits vermutete Zusammenhang zwischen Fatigue und der Performance der Piloten ist hier wohl kaum zu negieren.

### «Auswege»: Napping und «unfit to fly»

Da das fliegende Personal auf die Einsatzplanung wenig Einfluss hat, verdeutlichen die Umfrageergebnisse, dass sich die Betroffenen andere Wege suchen, um das Sicherheitsrisiko Fatigue im Flugdienst zu verhindern. Fast alle Befragten finden, dass es Arbeitsschichten gibt, die man ohne Napping nur schwer durchhalten kann. Unter den Langstreckenpiloten, die sich an der Umfrage beteiligt haben, gab es keinen einzigen, der noch nie im Dienst auf die Napping Policy zurückgegriffen hat. Aber auch auf der Kurzstrecke kennt und nutzt der überragende Teil (88 Prozent) dieses Instrument, um die eigene Müdigkeit kurzfristig zu bekämpfen. Damit hat das, was einst als Notfallmassnahme galt, in der heutigen Zeit einen fragwürdigen Routinestatus erreicht.

## «Knapp 3000 Piloten haben sich an der VC-Umfrage beteiligt. Ihre Antworten sind alarmierend!»

Der Ausweg, sich beim Arbeitgeber «unfit to fly» zu melden, wenn man bemerkt, nicht «fit to fly» zu sein, wird bislang nur vereinzelt genutzt. Nur rund ein Fünftel der Befragten hat davon Gebrauch gemacht, und selbst dieser Teil auch nur selten. 77 Prozent antworteten auf die Frage «Haben Sie sich im Zeitraum der letzten drei Jahre wegen Fatigue «unfit to fly» gemeldet?» mit «Nein» (vgl. Diagramm 4). Dieser Umstand hängt sicherlich einerseits mit dem Problembewusstsein der Betroffenen zusammen: Wer sogar schon einmal in einen Incident verwickelt war, meldete sich deutlich häufiger «unfit» (40 im Vergleich zu 21 Prozent). Auch die Piloten, denen vor Erschöpfung schon einmal ein Fehler unterlaufen ist, nahmen signifikant häufiger den Status «unfit to fly» in Anspruch (24 im Vergleich zu 9 Prozent).

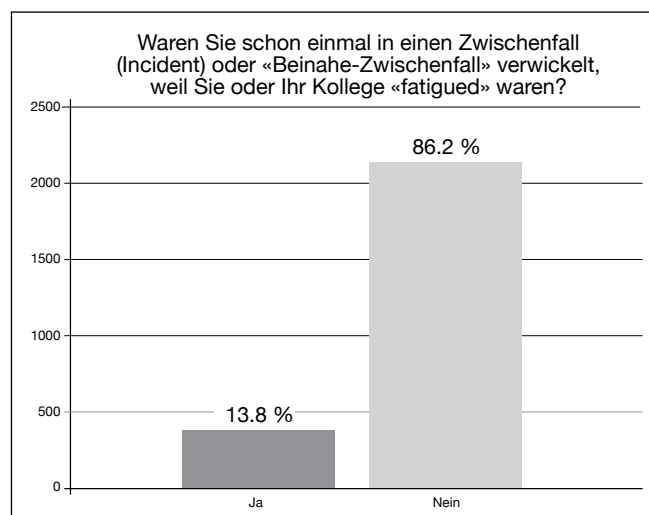


Diagramm 3

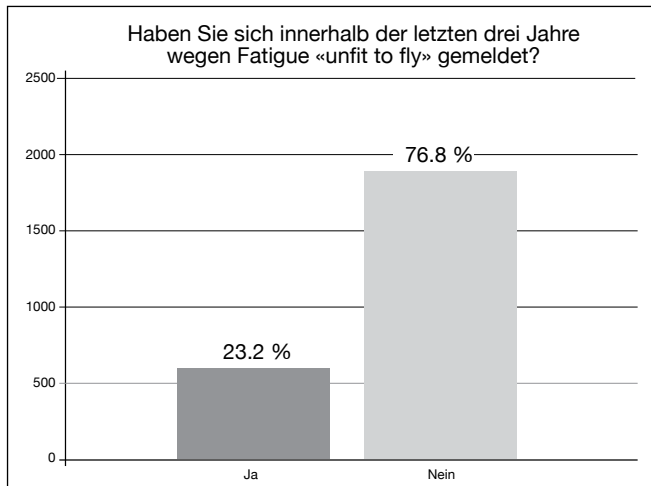


Diagramm 4

Ist es also so, dass erst eine «Fehlleistung» erfolgen muss, bevor der Einzelne für sich selbst die Notbremse zieht? Anhand der Umfrageergebnisse liegt diese Vermutung nahe. Ganz so einfach ist es natürlich nicht. Die Vereinigung Cockpit weiss aus Berichten ihrer Mitglieder, dass sie oft aus Angst vor persönlichen Nachteilen nicht von einer solchen Meldung Gebrauch machen. Zwar ist ein Pilot gesetzlich verpflichtet, «fit to fly» seinen Dienst anzutreten. Dadurch, dass bislang aber kein juristischer Status für den Zustand «unfit to fly» wie bei einer Krankmeldung existiert, kam es schon vor, dass Piloten, die sich bei ihrem Arbeitgeber «unfit to fly» gemeldet haben, von ihrem Flugbetrieb mitgeteilt bekommen, dass es dies «nicht gibt» und man sich nur «krank» oder «gesund» melden kann. Um derartigen Diskussionen

beziehungsweise gar arbeitsrechtlichen Konsequenzen aus dem Weg zu gehen, ist es nachvollziehbar, dass es vermieden wird, sich als «zu erschöpft» zu melden. Die Hoffnung, den Dienst doch irgendwie durchzustehen, ist dann offenbar stärker als das Risikobewusstsein.

Dass «unfit to fly» kein probates Mittel zur Bekämpfung von Fatigue darstellt, bestätigten im Übrigen auch die Ergebnisse der bereits zitierten ausländischen Umfragen. In Norwegen beispielsweise haben sich zwar mehr Piloten «unfit» gemeldet als in Deutschland, jedoch verneinte auch hier immer noch die Mehrheit (59 Prozent) von ihnen die Frage, ob sie jemals davon Gebrauch gemacht hätten. In Schweden sind die Ergebnisse fast deckungsgleich mit denen in Deutschland: 77 Prozent haben sich nicht «unfit to fly» gemeldet, nur ein einsames Prozent der schwedischen Piloten gab an, sich oft «unfit» zu melden.

#### Fazit

Insgesamt betrachtet haben die Ergebnisse der VC-Fatigue-Umfrage weniger neue Tatsachen hervorgebracht als vielmehr erwartete Zusammenhänge bestätigt. Welchen Schluss sollte man nun daraus ziehen? Es hat sich deutlich gezeigt, dass Fatigue unter dem Gesichtspunkt der Flugsicherheit zu betrachten ist. Müdigkeit ist ein Risikofaktor, dessen sich der Flugzeugführer bewusst sein muss und sein Handeln entsprechend anpassen sollte. Eine «unfit»-Meldung bedeutet keine Schwäche, sondern verantwortungsvolles Verhalten. Dies sollte man auch in den Flugbetrieben nicht vergessen.

*Dieser Artikel erschien in der VC-Info (Mitgliedermagazin der Vereinigung Cockpit) 11-12/2011. •*

## Nachgefragt

### Recycling bei der Swiss?

**Jeden Tag fällt beim Flughafen Zürich tonnenweise Abfall an. Immer wichtiger wird der Umweltschutz. Was geht bei der Swiss in das Recycling, und was wird der Müllabfuhr übergeben?**

PET- und Glas-Flaschen werden an unserer Homebase Zürich nach dem Abfallkonzept getrennt: PET-Flaschen in das PET-Recycling, Glasflaschen in das Glas-Recycling. Je nach Aussenstation ist dies unterschiedlich, und die Cabin Crew Members haben diese Informationen jeweils gesondert auf dem ICB.

Economy-Class-Decken werden auf der Langstrecke an den Aussenstationen gewaschen und sind somit immer frisch. Die Decken der First- und der Business-Class werden in Zürich gewaschen. Für den Rückflug sind in diesen beiden Klassen aber jeweils frische Sets geladen. Auch alle Kissenbezüge werden in Zürich gewaschen und für den Rückflug geladen. Die Wolldecken und Kissenbezüge auf der Kurzstrecke werden einmal pro Tag abends in Zürich ausgeladen und gewaschen. Unbenutzte und verpackte First-Class-Schlafanzüge werden wieder geladen, wogegen gebrauchte Pyjamas entsorgt werden.

Spirituosen in 37,5-cl- und 75-cl-Flaschen werden wiederverwendet. Angefangene Softdrinks, Säfte und Weissweine werden in jedem Fall fachgerecht entsorgt. Rotwein wird bei einer Füllmenge von zwei drittel, Mineralwasser bei einer Füllmenge von drei viertel nochmals auf einem Flugzeug geladen.

*In dieser Rubrik werden Fragen aus dem Piloten-Korps von Experten beantwortet. Wer Unklarheiten aus der Welt schaffen möchte, schicke die Frage an [rundschau@aeropers.ch](mailto:rundschau@aeropers.ch).*



# Crew-Hotels auf dem Prüfstand

**Lange Wartezeiten auf das Hotelzimmer in New York, defekte Klimaanlage in der Crew-Unterkunft in Paris, Wasserschaden im Sherry Frontenac Hotel in Miami: Obwohl dies alles Einzelfälle sind, kann es die Tatsache nicht überdecken, dass an einigen Orten bei der Hotelauswahl sehr stark an der Kostenschraube gedreht wird. Wie heisst es doch so schön in jedem Briefing: «Verlasst euch auf euer Bauchgefühl und meldet, wenn etwas nicht stimmt.» Wir müssen uns melden.**

*Text: Tobias Mattle*

Rund 400 Übernachtungen werden jeden Tag in den über 30 Crew-Hotels von der Swiss bezahlt. Das macht in einer groben Schätzung rund 150 000 Übernachtungen im Jahr. Diese Dimension macht klar, dass dem Thema Crew-Hotel eine grosse Beachtung geschenkt werden sollte. Leider war dies bisher bei der Swiss nicht der Fall. Wo andere Airlines ganze Abteilungen mit mehreren Mitarbeitern beschäftigen, wird die Hotelauswahl bei uns in mühevoller Arbeit von Vertretern aus OC und OK, der Abteilung Hoteleinkauf sowie Vertretern von AEROPERS und kapers durchgeführt.

Die Vertreter des Flottenbüros – auf der Langstrecke ist dies Werner Haas und auf der Kurzstrecke Manfred Simon – suchen geeignete Hotels. Der Hoteleinkauf wiederum entscheidet, ob das Hotel dem Budgetrahmen entspricht. Anschliessend können die Gewerkschaften noch die Meinung zum Hotel kundtun, haben aber wenig Einfluss auf den Entscheid. Das Management Board gibt schlussendlich den definitiven Entscheid, ob ein Hotel in den Budgetrahmen passt oder nicht.

## Erholung notwendig

Für jedes Crew Member gäbe es wohl das perfekte Hotel. Der eine braucht Luxus, der andere eine Strandlage und der dritte gute Einkaufsmöglichkeiten ums Haus. Auch wenn beim Layover in Miami durchaus Ferienstimmung aufkommen kann, so handelt es sich noch immer um eine Dienstreise. Trotzdem befinden wir uns in einer anderen Situation als ein Business-Kunde.

Während ein Geschäftsmann tagsüber ausserhalb des Hotels arbeitet, braucht er abends lediglich eine ruhige und saubere Umgebung. Solange er nach dem Geschäftstermin das Hotel gut erreichen kann, ist die Umgebung rund um das Hotel zweitrangig. Aller Wahrscheinlichkeit nach verbringt er nur die Zeit zum Schlafen im Hotel.

Wir erreichen das Hotel jedoch nach einer Reise und verbringen dort zwischen 15 und 72 Stunden. In dieser Zeit müssen wir uns so erholen können, dass wir den Rückflug ohne Ermüdungserscheinungen antreten können. Dabei muss der Stress von mehreren Flügen am Tag auf der Kurzstrecke abgebaut werden können, während wir auf der Langstrecke mit dem Jetlag kämpfen.

## Stressbewältigung

Über Stressbewältigung ist viel zu lesen, und ich möchte deshalb an dieser Stelle nur eine kurze Zusammenfassung anbieten. Dr. Rolf Merkle, selbständiger Psychotherapeut aus Mannheim, beschreibt Stress als chemische Reaktion im Körper, bei der im Angstzustand Adrenalin und Noradrenalin ausgeschüttet werden. Diese Reaktion ist sehr hilfreich in Notsituationen. In Urzeiten diente sie zur Vorbereitung auf einen

Kampf oder die Flucht. Heutzutage wird Stress aber öfter durch Zeitdruck, Überarbeitung oder Lärm ausgelöst. Während das Adrenalin früher im Kampf oder bei der Flucht abgebaut werden konnte, kann es heute zu Stress-Symptomen führen. Kopfschmerzen, Allergien, Verdauungsprobleme oder Schwindelgefühle können allesamt durch Stress ausgelöst werden.

Stress ist deshalb nur selten ein guter Ratgeber. Stressbewältigung kann in drei Bereichen erfolgen: bei uns selber, durch Körperreaktion oder in der Umwelt. Wir müssen die Zeit geniessen und uns die Zeit nehmen, wenn wir sie haben. Bei einem guten Abendessen oder einem Spaziergang ist dies möglich. Ebenfalls müssen wir Unnötiges von Nötigem unterscheiden und richtige Entscheidungen treffen. Auch Bewegung hilft dabei, Stress abzubauen. Ausdauersport, Atemübungen oder Entspannungsmusik sind eine Möglichkeit, zur Ruhe zu kommen und die Batterien aufzuladen.

Schliesslich bleiben noch die Umwelteinflüsse. Lärmquellen können wir ausblenden, indem wir Fenster schliessen. Auch ständige Erreichbarkeit über das Handy kann Stress auslösen. Und auch wenn sich Arbeit ansammelt, müssen wir uns Tage der Ruhe und Entspannung gönnen und mal eine Auszeit nehmen.

## Fliegen bedeutet Stress

In der Fliegerei leben wir in einem ständigen Stresszustand. Reisen im Flugzeug an sich ist bereits ungesund. Die tiefe Luftfeuchtigkeit, die erhöhte kosmische Strahlung sowie der Jetlag, den wir besonders auf der Langstrecke zu spüren bekommen, haben einen negativen Einfluss auf unseren Körper. Selbst wenn wir diese negativen Faktoren nicht spüren sollten, lösen sie während des Fliegens Stress aus.

Umso wichtiger ist es, die oben genannten Stressbewältigungstheorien zu beherrschen. Zu Hause und am Zielort müssen wir uns Zeit nehmen für uns selbst, Sport treiben oder einen ausgiebigen Spaziergang machen.

Was aber, wenn dies kaum möglich ist? Was, wenn es um das Hotel herum keine Möglichkeiten gibt, sich zu bewegen, der Lärm vom Nachbarzimmer und vom Flur durch die dünnen Wände dringt und das Zimmer gerade mal genug Platz bietet, um den Koffer in der senkrechten Position stehenzulassen? Durch die hohe Stressbelastung während unserer Arbeitszeit ist eine erholsame Umgebung nach getaner Arbeit umso wichtiger. Da wir im Gegensatz zum Geschäftsmann nicht nur im Hotel schlafen, sondern oftmals einen ganzen Tag oder mehr im Hotel oder in dessen Umgebung verbringen, muss das Hotel genügend Erholung zulassen.

## Wohltuende Umgebung

Werner Haas, zuständig für die Hotelauswahl auf der Langstrecke, verdeutlicht den Anspruch der Swiss: «Eine



genaue Sternenkategorie verfolgen wir nicht. Generell bewegen wir uns aber sicher in der Region von vier Sternen.» Einen genauen Kriterienkatalog für die Hotelauswahl gab es bisher nicht. Erst kürzlich wurden die Prozesse bei der Hotelauswahl in einem Kaizen-Workshop unter die Lupe genommen. «Eine fundamentale Neuerung ist eine gemeinsame Basis, auf die wir zurückgreifen können. Für jede Destination wird in Zukunft festgeschrieben, welche Mindestanforderungen an das Hotel gestellt werden. Dies nicht nur in Bezug auf Komfort, sondern besonders auch auf die Lage des Hotels», wie Haas sagt.

So hat die Swiss im Hotel-Portfolio auch einige Destinationen, die der Stressbewältigung sehr förderlich sind. Beispielsweise ist das NH Kensington in London zentral gelegen, verfügt über eine ruhige Atmosphäre, und in unmittelbarer Gehdistanz kann man im Hyde Park einen ausgiebigen Spaziergang machen. Auch das Westin Michigan Avenue in Chicago erfüllt einen angenehmen Standard: Es liegt zentral, hat grosszügige Zimmer, verfügt über ein gutes Fitnesscenter und bietet trotzdem die Möglichkeit, am Lake Michigan etwas frische Luft zu geniessen.

Worüber muss ein Hotel nun verfügen, damit der Stress abgebaut werden kann? Wenn wir uns nach Dr. Merkle richten und dessen Hinweise zur Stressbewältigung in unsere Hotelauswahl einflechten, so lassen sich einige Kriterien sicher benennen. Das Hotel darf nicht einengend sein, und es darf keine Lärmquellen geben, die über längere Zeit zu hören sind. Zudem muss es eine genügende Distanz zum Arbeitsalltag ermöglichen, damit wir die Arbeit vergessen und uns ganz der Erholung widmen können. Sehr wichtig beim Hotel sind die Umgebung und das Sportangebot: Es muss mindestens über ein kleines Fitnesscenter verfügen sowie die Möglichkeit eines Spaziergangs bieten. Die Temperatur im Zimmer muss regulierbar sein und ein optimales Raumklima ermöglichen, um so den wichtigen Erholungsschlaf zu fördern. Ähnlich der Entspannungsmusik sollte ein Zimmer freundlich und einladend eingerichtet sein. Graue Flecken auf dem Teppich, Schimmel im Badezimmer und vergilbte Tapeten erzeugen nur noch mehr Stress.



*Die Besatzungen müssen nicht unbedingt in einem Schloss übernachten ...*

### **Zentral gelegen**

Die nebenstehend benannten Kriterien werden heute bereits in vielen Hotels, besonders auf der Langstrecke, erfüllt. Eine zentrale Lage, wie sie beispielsweise in New York zu finden ist, verlangt aber auch von Seiten der Crew Members eine aktive Stressbewältigung. So dürfen wir kein erholsames Hotel fordern, wenn wir gleichzeitig die uns zur Verfügung stehende Erholungszeit an der Destination nur mit Shopping verbringen. Wir stehen selbst in der Verantwortung, dass wir wieder ausgeruht auf dem Rückflug erscheinen und die uns gebotenen Möglichkeiten zur Erholung genutzt haben.

Die guten Beispiele auf dem Streckennetz täuschen allerdings nicht über einige Tiefpunkte in der Hotelauswahl hinweg. Nachdem nur unter enormen Druck das Hotel in London Heathrow gewechselt wurde, bleibt die Lage mit den Crew-Hotels auf der Kurzstrecke auch weiterhin kritisch. In Berlin, Paris und London Heathrow übernachteten wir weiterhin in Hotels, die kaum einen Steinwurf vom Flughafen entfernt sind und deshalb kaum die nötige Distanz zum Arbeitsalltag erlauben. In einigen Hotels wie dem Millenium Hotel in Charles de Gaulle, dem Sherry Frontenac in Miami oder dem Radisson Martinique Hotel in New York passiert es öfters, dass die Klimaanlage nur notdürftig oder gar nicht funktioniert. Die Umbauarbeiten in der Nähe des Hotels in Genf lassen zumindest tagsüber kaum Ruhezeit zu, und eine regulierbare Klimaanlage ist nicht vorhanden.

### **Kollegen übernachten im Zentrum**

Blicken wir über die Landesgrenzen hinweg zu anderen Fluggesellschaften, fällt der teilweise grosse Unterschied in den Hotelkategorien auf. Während wir uns im Park Inn in London Heathrow zu Fluggesellschaften wie Air Astana hinzugesellt haben, übernachtet die Luft-hansa-Besatzung beispielsweise in Moskau beinahe in Gehdistanz zum Roten Platz im Swissôtel. Auch sonst muss unsere Muttergesellschaft den Vergleich nicht scheuen: Gemeinsam mit Iberia übernachteten sie in Berlin im Fünf-Sterne-Hotel Pullman Schweizerhof, gerade mal eine Querstrasse vom Kurfürstendamm entfernt. Auch in Paris und Rom übernachteten unsere deutschen Kollegen jeweils in Vier-Sterne-Hotels in der Innenstadt. Aufgrund zu hoher Zimmerpreise übernachteten wir in diesen Städten in Vororten in der Nähe des Flughafens. Besonders auf der Kurzstrecke ist der Unterschied bei der Hotelauswahl eklatant.

### **Wenig Mittel für mehr Klasse**

Zum einen lassen gewisse Hotels keine Erholung zu, zum anderen spricht der Vergleich mit unserem Mutterkonzern eine deutliche Sprache. Ein Argument der Swiss mag der Kostendruck sein. Und so gerne die Mitarbeitenden in guten Hotels übernachten möchten, so wichtig ist ihnen sicher auch das finanzielle Wohlergehen der Firma. Wichtig ist aber, dass trotz aller Sparmassnahmen die Erholung in den Hotels immer möglich sein muss.

Bei rund 150 000 Übernachtungen im Jahr ergibt dies bei einem Zimmerpreis von etwas über 100 Schweizer Franken jährliche Ausgaben im Bereich von 20 Millionen Franken. Diese Schätzung deckt wahrscheinlich den Rahmen ab,

den die Swiss jährlich als Budget für Hotelübernachtungen zur Verfügung stellt. «Würden wir die Hotelauswahl von Lufthansa-Niveau auf Swiss-Niveau senken, hätten wir jährlich eine Einsparung bei den Hotelkosten von lediglich fünf Prozent. Bei rund 30 000 Mitarbeitenden würde sich die Stimmung deutlich verschlechtern und die tiefere Motivation würde die Einsparung kaum rechtfertigen», so ein Mitarbeiter der Lufthansa. In Anbetracht dessen, dass wir nur punktuell eine Verbesserung bräuchten, wie beispielsweise in Paris, Rom oder Miami, wären die Mehrkosten vergleichsweise klein, um uns dem Lufthansa-Niveau zu nähern. Dadurch könnte die anhaltende Spannung zwischen Management und Mitarbeitern entschärft werden.

### Schlichtungsverfahren

Im OM A 7.1.5.24 sind folgende Kriterien für ein Hotelzimmer angegeben: «Accommodation like a standard hotel room or equivalent facility. The room is ventilated and when necessary air-conditioned. The room provides resting and sleeping possibility and is at least equipped with a toilet and a shower or a bath. The accommodation is isolated from noise, is fitted with lighting control and gives possibility to shade daylight. Suitable accommodation grants a certain privacy to the crewmember.» Diese sehr vage Beschreibung einer Hotelunterkunft erfüllt beinahe jedes Hotelzimmer der Welt. Im Gegensatz zur Lufthansa gibt es bei der Swiss keinen einsehbaren Kriterienkatalog. Bei unserem Mutterkonzern werden die Hotels nach der «Verfahrensanleitung Hotelauswahl» ausgesucht. So stehen unter anderem die beiden wichtigen Punkte «städtische Infrastruktur» und «gehobene internationale Mittelklasse» in diesem Kriterienkatalog. Unter «gehobener internationaler Mittelklasse» sind Hotels im Vier- und Fünf-Sterne-Bereich gemeint. Obwohl der Hotelausschuss der Personalvertretung keinen direkten Einfluss auf die Wahl des Hotels hat, gibt es die Möglichkeit zur Beschwerde. Diese «Betriebsvereinbarung Hotelbeschwerde» ist seit 1968 in Kraft und ist dem Schlichtungsverfahren der Swiss sehr ähnlich. Seit die Betriebsvereinbarung vor 44 Jahren in Kraft getreten ist, mussten die Personalvertreter der Lufthansa erst ein einziges Mal von dieser Möglichkeit Gebrauch machen. Dies zeigt, dass dem Lufthansa-Management klar ist, dass die hohe Mitarbeitermotivation die etwas höheren Hotelkosten rechtfertigt. Im Gegensatz hierzu steht die Swiss, bei der alleine in den letzten Jahren einige Hotelbeschwerden bis zum Schlichtungsverfahren getragen werden mussten.

### Immer vernetzt

Spätestens mit der Einführung der persönlichen Hardware für Piloten wird auch das kostenfreie Internet in den Hotels eine noch wichtigere Stelle einnehmen. Denn nur wenn die Daten auf dem Laptop aktuell sind, können dessen Möglichkeiten voll ausgeschöpft werden. Während bereits jetzt viele Hotels auf der Langstrecke kostenfreies Internet zur Verfügung stellen, sind wir davon auf der Kurzstrecke noch weit entfernt. «Das langfristige Ziel für alle Hotels ist der kabellose Zugang zum Internet. In erster Linie soll dies den Piloten sowie dem Maître de Cabine zur Verfügung gestellt werden, da nur diese

über persönliche Hardware von der Firma verfügen und dadurch das Internet brauchen», so Haas. Bis es soweit ist, gilt es aber noch einige Hürden zu nehmen.

Der einfachste Fall ist, dass das Hotel selber Wireless Lan anbietet. Dann kann dem Flugpersonal das Internet mit einem Aufpreis zur Verfügung gestellt werden. Teilweise verfügen die Hotels aber nur in einigen Zimmern über Wireless Lan, während sie in anderen Zimmern nur Kabel anbieten. Noch schwieriger wird es, wenn das Internet von einem Drittanbieter stammt. Einige Hotels haben das Internet an Drittanbieter wie beispielsweise die Swisscom vergeben, die dann je nach Kunde unterschiedliche Lösungen anbieten. So kann beispielsweise ein Swisscom-Kunde das Internet gratis nutzen oder über seinen Handyvertrag abwickeln, während andere Kunden nur eine gewisse Zeitspanne kaufen können, in der sie das Internet benutzen können. Je nach Hotel sind dies aber auch andere Anbieter als die Swisscom, und so ergibt sich eine Vielzahl von Drittanbietern, mit denen die Swiss separate Verträge abschliessen müsste. Deshalb wird in Zukunft bei Vertragsverlängerungen oder Neu-Evaluationen wohl auch verstärkt darauf geachtet, dass das Hotel über ein eigenes Wireless Lan verfügt.

### Viel zu tun

Für Werner Haas auf der Langstrecke und für Manfred Simon auf der Kurzstrecke gibt es in Zukunft einiges zu tun. In Miami und Tokyo laufen die Hotelverträge aus, während in Newark eine Neu-Evaluation ansteht. Auf der Kurzstrecke hingegen liegt das Augenmerk bei den ein-

**«Die Hotelkosten bei der Lufthansa liegen lediglich fünf Prozent über denen der Swiss.»**

zuhaltenden Rest Periods und den anhaltenden Rapporten wegen schwieriger Umstände in den Hotels aufgrund von Renovationsarbeiten oder hellhörigen Räumen. Während sich bei der Lufthansa ganze

Abteilungen mit mehreren Vollzeitstellen um die Hotelauswahl kümmern, wird diese schwierige Aufgabe bei der Swiss von lediglich zwei Personen aus dem Flottenbüro ausgeführt.

Für die Crews bleibt zu hoffen, dass der Trend wieder in Richtung gutes Mittelklassehotel geht und es bei dem kleinen Ausrutscher beim Park Inn in Heathrow bleibt. Es geht dabei nicht um Luxus oder falschen Stolz, sondern darum, dass die Erholung im Nightstop notwendig ist. Dazu gehören nicht nur Sauberkeit und Sicherheit. Auch gute Naherholungsmöglichkeiten um das Hotel herum müssen gegeben sein, damit sich bei zehn Nightstops im Monat nicht der Hotelkoller einstellt. Und nicht zuletzt sind wir Crews auch Werbeträger nach aussen und repräsentieren die Werte und Grundlagen der Swiss gegenüber der Allgemeinheit. So sollte sich die Äusserung des Buschauffeurs vor einiger Zeit bei der Fahrt zum ehemaligen Crew-Hotel in London Heathrow nicht wiederholen: «Are you really staying at this hotel? I thought you were a quality airline!» Dass die Swiss den Anspruch an sich stellt, eine Qualitäts-Airline zu sein, steht ausser Frage. Die Mitarbeiter versuchen dies täglich umzusetzen. Deshalb ist das Management in der Pflicht, uns die Voraussetzungen zu bieten, diese Arbeit ausgeruht und mit grösstmöglicher Motivation angehen zu können. Dazu benötigen wir kein Luxushotel, jedoch ein sauberes und angenehmes Umfeld, was uns den Stress des Flugdienstes abbauen lässt. ●

# Parkplatznot am Flughafen

**Der Flugplatz wird immer attraktiver, sei es für Tagesgäste im Shoppingcenter oder für lokale Passagiere. Die Parkplätze sind dadurch immer besser belegt. Wegen Sanierungs- und Bauarbeiten stehen weniger Parkmöglichkeiten als üblich zur Verfügung. Die Leidtragenden sind die Flughafenmitarbeiter – darunter ganz besonders das fliegende Personal.**

*Text: Jürg Ledermann*

Die Parkplatzsituation am Flughafen Zürich ist an rund 30 Spitzentagen kritisch. Diese Tage sind an Ostern und in den Wochen danach sowie im Herbst, speziell während der Ferienzeit. Bereits letztes Jahr erhielten wir zweimal Post unseres Personaldienstes, um uns auf die spezielle Situation aufmerksam zu machen – und gerade kürzlich erhielten wir eine OC-Info zu diesem Thema. Grundlage dafür ist eine Information der Flughafen Zürich AG an die Mitarbeitenden «zum Überlauf auf Aussenplätze».

Um den Passagieren und Besuchern des Flughafens die Parkplätze möglichst lange freizuhalten, werden die Parkhäuser für die Flughafenmitarbeiter ab einer bestimmten Belegung geschlossen. Das bedeutet, dass die Einfahrt in die Parkhäuser mit den Personalparkkarten dann nicht mehr möglich ist. Die Angestellten werden über ein Parkleitsystem darüber informiert, welche Parkhäuser betroffen sind.

Letztes Jahr genoss das fliegende Personal noch einen Ausnahmestatus. Während das Bodenpersonal frühzeitig auf Aussenparkplätze ausweichen musste, durften wir weiterhin in den Parkhäusern P1, P2, P3 und «unserem» P6 nach freien Plätzen suchen. Dabei hatte das Crew Member zwei Möglichkeiten zur Auswahl: Es konnte sich entscheiden, in die Parkhäuser P1 bis P3 zu fahren. Die Chancen, dort relativ schnell einen freien Platz zu finden, waren recht hoch. Allerdings musste es sich auf einen Marsch durch die Terminals einstellen, als ob die Anfahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln stattgefunden hätte.

Die zweite Möglichkeit war die Odyssee durch die Stockwerke des P6. Auch wenn auf einzelnen Etagen das «Frei»-Zeichen noch lockend grün leuchtete, war teilweise alles besetzt. Kollegen berichteten, dass sie bei der Suche nach einer Parkmöglichkeit über 30 Minuten verloren hätten.

## Renovationsarbeiten

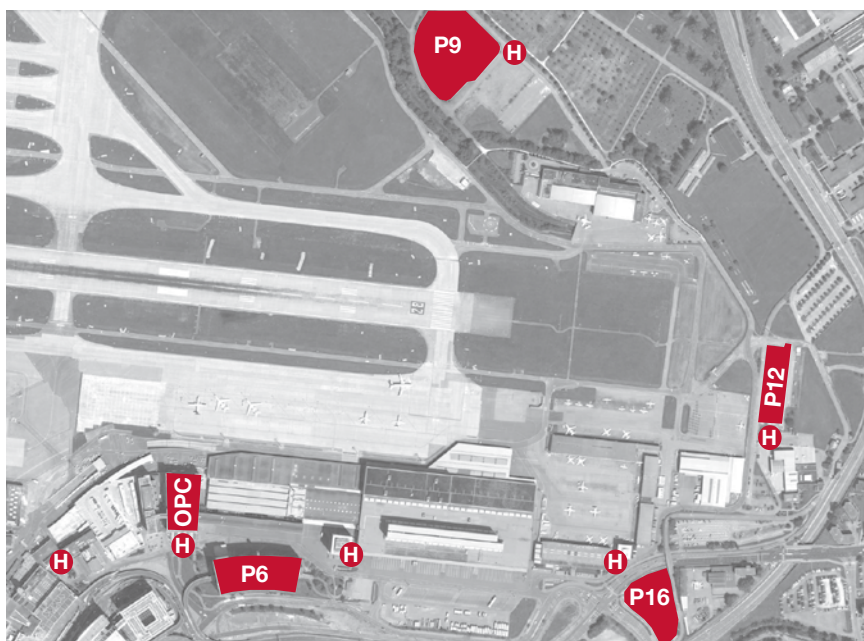
Auch wenn das P6 nur an rund 30 Tagen und auch dann nur in der kritischen Zeit zwischen 10 und 12 Uhr voll besetzt ist, trifft es genau diejenigen Crew Members, die nicht «travelling light» nur mit dem Crewbag für einen Tageseinsatz unterwegs sind. Ab 10 Uhr kommen diejenigen zur Arbeit, die mit der Mittagswelle auf einen Langstreckenflug gehen oder einen «3-Leger» mit anschliessendem Nightstop in Europa vor sich haben. Gerade dann ist es nicht schön, den Crewbag und den Koffer hinter sich herziehend, im Aprilwetter unter offenem Himmel zum Operations Center marschieren zu müssen. Vom Wind zerzauste Frisuren und vom

## Ausbau P6

Umbauter Raum .....	147 509 m <sup>3</sup>
Neubaufäche .....	45 509 m <sup>2</sup>
Länge x Breite .....	104 x 35 m
Höhe .....	12 Geschosse
Baubeginn.....	Februar 2011
Inbetriebnahme .....	Dezember 2012
Option .....	Taxistandplatz im G1
Anzahl PP .....	Neu 1309 PP/total 4016 PP
Bauinvestitionen .....	CHF 47,3 Mio.
Preis pro PP .....	CHF 36 000

Regen aufgeweichte Uniformteile sind dann sicher – ein Erscheinungsbild, das im Reglement nicht vorgesehen ist.

Der Mangel an Parkplätzen hat mehrere Gründe. Einer davon ist hausgemacht und hat mit der Renovation des Parkhauses P6 zu tun. Bereits im Sommer 2007 mussten die Fahrbahnplatten, die infolge Chlorid-Eintrags beschädigt waren, instand gesetzt werden. Schon damals wurden ganze Stockwerke geschlossen. Nur dreieinhalb Jahre später sind wieder Sanierungsarbeiten im Gange. Allerdings dauern sie nicht nur ein paar Monate wie im Jahr 2007. Die Arbeiten dauern nun seit einem Jahr an, und dieser Zustand wird laut Flughafen Zürich AG voraussichtlich noch zwei Jahre – bis Ende 2013 – andauern. Offenbar ist die Sanierung aufwändiger als zuvor, denn es sind zwei oder drei Stockwerke dauernd geschlossen. In dieser Zeit fallen täglich bis zu 700 Parkplätze weg, die eigentlich dringend benötigt werden.



Die Aussenparkplätze P16, P12 und P9 befinden sich im Umkreis der Pistenschwelle 28. Der Shuttle bedient verschiedene Haltestellen (H).

## Parkiermöglichkeiten am Flughafen

(Statistikbericht 2010)

### Parkhäuser

P1 .....	2400
P2 .....	2600
P3 .....	2800
P5 .....	1200
P6 .....	2700

### Offene Parkplätze (Flughafen Zürich AG)

P40 .....	600
P60 .....	500
Werft .....	1500
Werkhof .....	500
Rega, BAC .....	300
Weitere .....	2000

**Total Parkplätze am Flughafen Zürich ..... 17 100**

## Attraktiver Flughafen

Der Flughafen Zürich geniesst einen ausgezeichneten Ruf. Er tut viel, um den Passagieren den Aufenthalt in den Terminals so angenehm wie möglich zu gestalten. Zugleich ist er ein grosses und attraktives Shoppingcenter, das viele Besucher anzieht. Mit der Eröffnung der neuen Zuschauerterrasse auf dem Dock B ist ein weiteres Highlight dazugekommen, das vom Flughafen als Ausflugsstipp für unvergessliche Erinnerungen beworben wird.

Neben der wachsenden Zahl des täglichen Besucherstroms steigt auch die Zahl der Lokalpassagiere, also der Passagiere, deren Ausgangs- oder Endpunkt ihrer Reise Zürich ist. Thomas Kern, der CEO der Flughafen Zürich AG, meinte am 11. Januar 2012 anlässlich der Präsentation der Passagierzahlen des Jahres 2011, dass auch der starke Franken zum Anstieg dieses Segments beigetragen habe. Auslandsreisen sind für Schweizer attraktiver geworden. Im Dezember 2011 stieg die Anzahl Lokalpassagiere im Vergleich zum Vorjahr um 4,2 Prozent. Im ganzen Jahr 2011 stieg dieser Passagieranteil im Vergleich zum Jahr 2010 sogar um 7,4 Prozent.

Da am Flughafen Zürich auch in den kommenden Jahren mit wachsenden Lokalpassagierzahlen zu rechnen ist, wird sich die Situation der mangelnden Parkplätze zusehends verschärfen.

## «The Circle»

Um den Passagieren, Besuchern und Angestellten langfristig genügend Parkplätze zur Verfügung stellen zu können, wurden laut Flughafen Zürich AG bis ins Jahr 2020 schrittweise rund 8600 zusätzliche Parkplätze beantragt. 7100 werden nötig aufgrund der zunehmenden Passagier- und der damit verbundenen, steigenden Angestelltenzahl bei den Flughafenfirmen. Mit dem grossen Immobilienprojekt «The Circle» entstehen am Flughafen zudem rund 3000 zusätzliche Arbeitsplätze. Um den zukünf-

tigen Mitarbeitenden wie auch den Kunden dannzumal ausreichend Parkiermöglichkeiten zur Verfügung stellen zu können, wurden alleine für dieses Projekt rund 1500 zusätzliche Parkplätze beantragt.

Die Inbetriebnahme der verschiedenen Parkhäuser und -flächen ist zwischen 2013 und 2020 geplant. Je nach Entwicklung des Passagieraufkommens könne eine Inbetriebnahme aber auch früher oder später nötig werden, wie die Flughafen Zürich AG mitteilte. Ein Teil der zusätzlichen Parkplätze entsteht momentan mit dem südlichen Ausbau des P6. Infolge der Bauarbeiten müssen auf jedem Geschoss zusätzliche Parkfelder geschlossen werden. Der Ausbau des P6 soll Ende 2012 fertig sein. Es entstehen 1309 Parkplätze, die als Ersatz für den Wegfall des Parkhauses P5 und des Parkdecks P40 dienen sollen. Beide fallen dem Bau des «Circle» zum Opfer.

Wer nun glaubt, dass damit eine Erleichterung beim Parkieren eintreten wird, sieht sich getäuscht: Mit dem P5 und P40 fallen 1800 Parkplätze weg, neu geschaffen werden aber nur deren 1300. Das bedeutet unter dem Strich ein Minus von 500 Parkplätzen.

## Überlauf im Jahr 2012

Für uns bedeutet es für längere Zeit nichts anderes, als das, was die Flughafen Zürich AG den Angestellten für das Jahr 2012 bereits in Aussicht gestellt und für alle Personalkategorien – inklusive des fliegenden Personals – für obligatorisch erklärt hat: Wenn die Belegung eines Parkhauses an die kritische Grenze stösst und vom Personal nicht mehr benutzt werden kann, wird dies mit einem Kreuz auf den neu installierten Anzeigetafeln angezeigt. Im Januar war dies beim P1 schon oft der Fall. Auch das P6 zeigte schon sehr hohe Belegungszahlen.

Sind alle Parkhäuser, die normalerweise mit den Personalparkkarten benützt werden können, als besetzt



Von oben nach unten die Parkplätze P16, P12 und P9.

signalisiert, wird das System «Überlauf» aktiviert. Die Einfahrtsschranken der Parkhäuser lassen sich dann nicht mehr öffnen, und auf dem Personalparkleitsystem erscheinen die Anzeige «Überlauf aktiv» sowie der Parkplatz, der angesteuert werden soll. Weiter heisst es im Merkblatt: «Die Überlaufparkplätze sind gemäss Anzeige auf dem Personalparkleitsystem direkt anzufahren.»

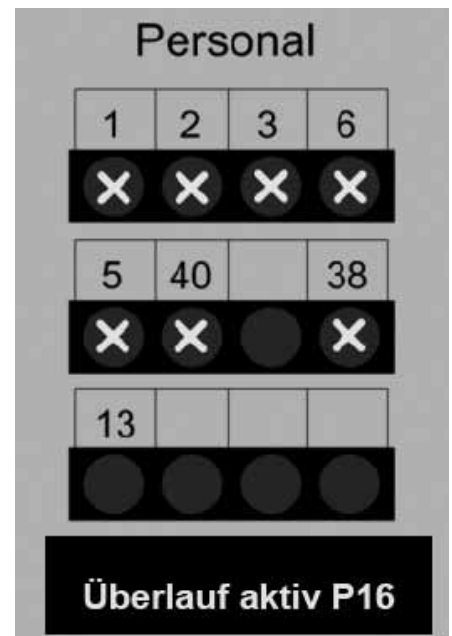
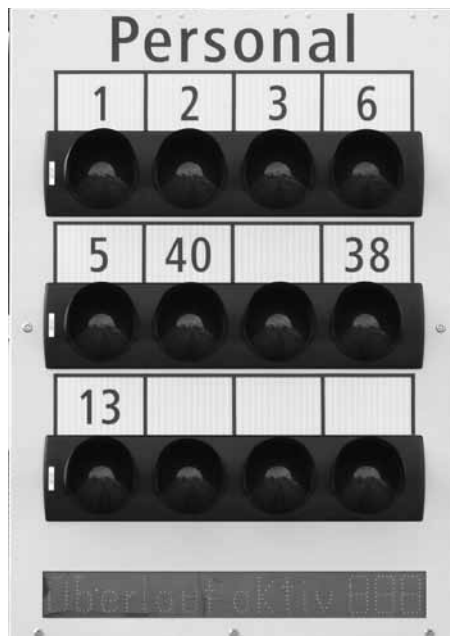
Wer auf der A51 von Zürich her auf dem Weg ins P6 schon rechts eingespurt hat, benötigt dazu eine schnelle Auffassungsgabe und Reaktionsvermögen. Denn nun heisst es, die Spur sogleich nach links zu wechseln, um nicht in der Vorfahrt zu den Terminals im Stau stecken zu bleiben. Wer zum ersten Überlaufparkplatz P16 gelangen will, muss zunächst dem Butzenbuelring entlangfahren und dann den Wegweiser «Fracht/GAC» folgen. Die Kreuzung vis-à-vis des General Aviation Centers (GAC) wird auf der mittleren Spur in Richtung Kloten überquert. Nach der Kreuzung gleich rechts einbiegen, und das Ziel ist erreicht.

### Programmiertes Chaos

Etwas verschlungener sind die Pfade zu den Parkplätzen P12 und P9, die sich vor der Pistenschwelle 28 und hinter dem Rega-Center befinden. Zum P9 kann die Anfahrt gut und gerne fünf Minuten in Anspruch nehmen. Wer nun bereits hinter seinem «normalen Fahrplan» herhinkt, hat wahrscheinlich auch das Pech, dass ihm der Shuttle vor der Nase abfährt. Der Shuttle fährt im 10-Minuten-Takt und hält auf dem Weg vom P9 zum Dienstdurchgang A an vier Zwischenstationen: P12, GAC (P16), Bürohaus Fracht und Operations Center (OPC). Mit etwas Glück kommt man mit weniger als 30 Minuten Verspätung im OPC an.

Als gestresstes Überlauf-Opfer hat man natürlich den Crewbag und den Koffer für die Übernachtung im Hotel dabei. So ausgerüstet, kommen ab 10 Uhr die meisten Crew Members zum Flughafen. Die Situation im Crewbus auf dem Transport zum Flugzeug kann als «einigermaßen unter Kontrolle» beschrieben werden, seitdem diese Busse aufgerüstet werden. Was uns aber auf dem Parkplatz-Shuttle erwartet, wird milde gesagt chaotisch werden. Um dies abzuschätzen, reicht es aus, die Fahrzeuge zu zählen, die zu dieser Stosszeit während zehn Minuten ins P6 einfahren. Diese Menge Personal, ausgerüstet mit Crewbag und Koffer, mit einem Shuttle im Zehn-Minuten-Takt befördern zu wollen, wird eine Herausforderung werden.

Es gibt Möglichkeiten, sich vorgängig über den Überlaufstatus zu informieren, sei es über Telefon oder das Überlauf-SMS. So kann der Überlauf-Umweg einigermaßen eingeplant werden. Wen es aber immer kalt erwischen wird, ist das Personal, das aus der Standby aufgeboden wird. Auch wenn hier eine Ausnahmeregelung gilt,



Die neue Anzeige des Parkleitsystems. Rechts eine Grafik, wenn der Überlauf aktiv ist.

wird die Suche nach den letzten freien Parkmöglichkeiten Zeit benötigen. Da sind Verspätungen programmiert.

### Zeit für Lösung

Es ist verständlich, dass die Flughafen Zürich AG die Parkplätze für die zahlende Kundschaft freihalten will. Sie muss aber einsehen, dass mit der jetzigen Lösung mit Verspätungen zu rechnen ist. Gerade in der Mittagspitze – in der Ferienzeit notabene –, wo auch auf dem Tarmac alle Standplätze belegt sind, ist es besonders wichtig, dass der Betrieb ohne Verzögerungen läuft. Da können die verspätet eintreffenden Besatzungsmitglieder die Maschinerie empfindlich stören. Dass dies im Interesse der Passagiere und der Fluggesellschaften ist, ist kaum anzunehmen.

Ganz sicher ist diese Regelung aber nicht im Interesse der Crew Members. Wer sich in den kritischen Tagen auf den Weg zur Arbeit macht, muss mehr Zeit einplanen – reichlich Zeit. Da sprechen wir von 30 bis 45 Minuten. Bei der Planung der Anreise dürfen zwei Paragraphen

**«Im Vergleich zum Crewbus wird das, was uns im Parkplatz-Shuttle erwartet, chaotisch sein.»**

der Flight Duty Regulations nicht ausser Acht gelassen werden. Zum einen ist dies die Regel (7.1.5.25 Traveling Time), dass die Anreise nicht länger als drei Stunden dauern soll. Wer dazu

unter normalen Umständen in der Lage ist, diese Vorgabe beim System «Überlauf» aber überschreitet, muss des Weiteren den letzten Satz des Punkts 7.1.7.2 (Flight Duty Period Limitations) beachten: Wer mehr als drei Stunden Travel Time vor der Flight Duty hat, muss diese Zeitdauer an die Flight Duty Period anrechnen.

Stress bei der Anfahrt, sei es durch den Shuttle-Betrieb oder durch den entstandenen Zeitdruck, wirkt in jedem Fall nach und lenkt von den wichtigen Aufgaben bei der Vorbereitung der Flüge ab. Die Swiss und die Flughafen Zürich AG haben Zeit, sich der Sache noch einmal anzunehmen und eine Lösung anzustreben, die eine ungestörte Anfahrt zum OPC erlaubt. Die Besatzungen würden dies zu schätzen wissen. •

# Jeppesen Crew Rostering – das neue PBS

Nach zehn Jahren PBS wird diesen Sommer das neue Planungssystem Jeppesen Crew Rostering (JCR) eingeführt. Das Bidding-System soll übersichtlicher werden. Das bestehende Joker-Wunsch-System wird durch ein neues Request-System abgelöst. Bewusst wird von der Swiss versucht, die Erwartungen tief zu halten. Nach Jahren der Enttäuschung mit dem PBS ist der Anspruch auf ein zeitgemässes Planungssystem jedoch mehr als gerechtfertigt. Was können wir vom neuen System also erwarten?

Text: Tobias Mattle

Seit über zehn Jahren ist das Preferential Bidding System, kurz PBS, bei der Swiss in Betrieb. Besonders in den letzten Jahren stiess dieses System mit den sehr knappen Beständen an seine Grenzen und ist in der Gunst der Benutzer immer weiter gesunken. Nachdem das Management den Kostendruck etwas gelockert hatte und Projekte wieder genehmigt wurden, war klar, dass das veraltete PBS eine Überarbeitung brauchte. Aus der Überarbeitung des PBS wurde der Kauf eines neuen Systems. Gemäss aktuellem Projektplan werden die Crews im Mai zum ersten Mal mit dem neuen Bidder Interface den Juni-Dienstplan gestalten können. Bereits Anfang März wird das Bidder Interface, das sogenannte Interbids, für die Crews freigeschaltet. Bis zum Mai wird es allerdings lediglich als Lern-Tool benutzt, damit die Crews sich an das neue System gewöhnen können.

## Aktuelle Situation

Viele Wege führen nach Rom, meint der Volksmund. Beim PBS hatten viele Crews bisweilen das Gefühl, dass kein Weg nach Rom führt. Oder wie es das ausserordentlich hilfreiche Tool «iPBS» von Peter Kronenberg, das den Nutzern die Suche nach geeigneten Rotationen vereinfacht, treffend ausdrückt: «Make the best out of the worst.» Regelmässig war die Verwunderung gross, wenn trotz hoher ausgewiesener Satisfaction so gar keine Befriedigung über den nächsten Dienstplan aufkommen wollte.

Thomas Neuschwander, Head of Cockpit Crew Planning, sieht allerdings auch andere Gründe in der

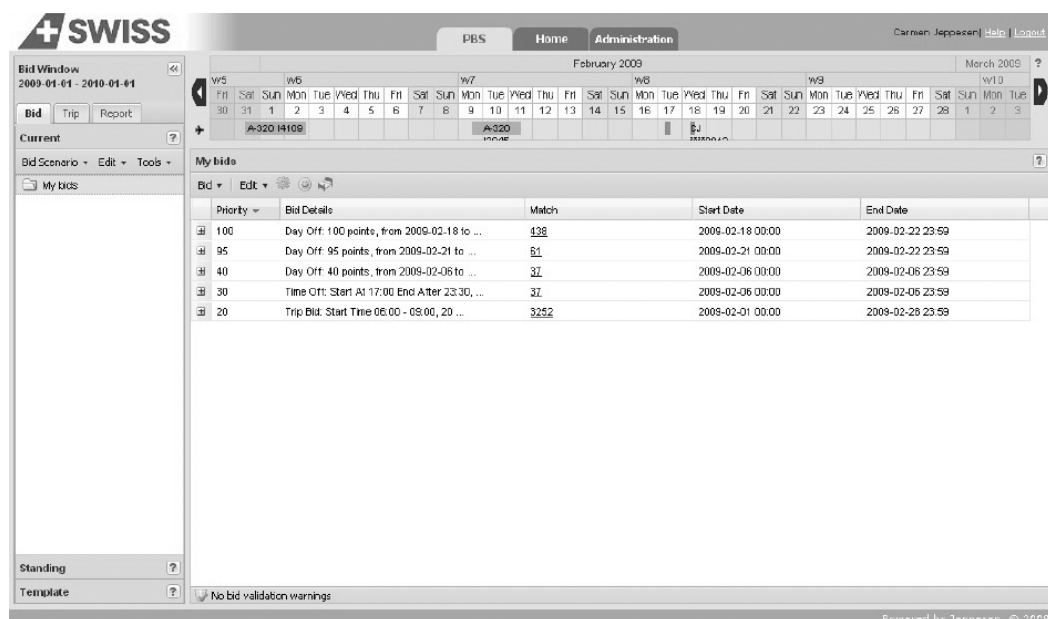
Frustration der Besetzungen: «Durch die vielen Möglichkeiten, die das PBS bietet, eröffnen sich auch viele Fehlerquellen beim Bidden.» So beispielsweise für einige Kollegen aus Genf. Während sie zum einen lange Rotationen mit vielen Nightstops wünschen, wollen sie zum anderen am ersten Tag möglichst spät mit der Arbeit beginnen, um am frühen Morgen den ersten Flug von Genf nach Zürich nehmen zu können. Das PBS nimmt beide Wünsche separat auf: Lange Rotationen mit vielen Nightstops und Late Check-in. Weil für lange Rotationen wenige Möglichkeiten einer Vielzahl von Bids gegenüberstehen, ist die Chance, durch diesen Bid eine hohe Satisfaction zu erreichen, relativ klein. Dem gegenüber steht eine Vielzahl von Flügen, die durch Late Check-in abgedeckt werden können. Das PBS versucht demnach, durch die Zuteilung von spätem Check-in eine möglichst hohe Satisfaction zu erreichen, selbst wenn keine langen Rotationen im Dienstplan vorkommen. Dadurch wird eine hohe Satisfaction erreicht, ohne den eigentlichen Wunsch der Crew Members zu berücksichtigen. Das PBS hat in diesem Fall aus mathematischer Sicht alles richtig gemacht und aus den eingegebenen Wünschen das Maximum an Satisfaction erreicht.

## Ein neues System

2010 hat die Swiss auf Druck der Gewerkschaften und der Planung das Projekt «Polaris» bewilligt. Denn seit das PBS im Jahr 2000 eingeführt wurde, wurden nur die Flight Duty Regulations angepasst und der Optimizer aktualisiert, die Funktionalität jedoch nicht erweitert. Die Firma Ad Opt wirbt auf ihrer Homepage, dass der

preisgekrönte Optimizer des PBS sowohl die Zufriedenheit der Mitarbeiter als auch die Produktivität der Firma und die Flight Duty Regulations der Gewerkschaften und Gesetzgeber harmonisch in Einklang bringe. Durch den enormen Kostendruck in den letzten zehn Jahren aber sind alle Updates und Neuerungen, die Ad Opt entwickelt hatte, nicht in das PBS der Swiss eingeflossen, und es konnte dadurch auch nicht mit der Zeit Schritt halten.

Eine völlige Neu-Evaluierung war deshalb angebracht. Hierzu standen drei Systeme von drei un-



Das neue Interface: Ein Kalender am oberen Rand vereinfacht das Bidding.

terschiedlichen Anbietern zur Auswahl: Jeppesen, Ad Opt und Lufthansa Systems. Wobei hier festzuhalten ist, dass das Tool von Lufthansa Systems nicht mit dem Planungssystem zu verwechseln ist, das die Lufthansa selbst benutzt. Elisabeth Ackermann, Senior Manager Operations Economics and Projects, stellt klar: «Das Bidder Interface, das die Lufthansa benutzt, wurde von einer kleinen französischen Firma erstellt. Die Abhängigkeit von dieser Firma ist sehr gross und deshalb risikobehaftet. Die Lufthansa arbeitet wie die Swiss an einer Umstellung im Bereich der Crew-Planung.»

Unter der oben genannten Auswahl hat sich das System von Jeppesen durchgesetzt. Folgende Gründe werden von Neuschwander als ausschlaggebend bezeichnet: Jeppesen hat eine enorme Erfahrung bei der Entwicklung von Crew-Management-Systemen und ist zumindest im europäischen Markt klarer Branchenleader. Nebst dem leistungsfähigen Optimizer hat Jeppesen auch die Funktionalität der Benutzeroberfläche für die Besatzungen und die Planer kontinuierlich weiterentwickelt. Die Jeppesen-Systeme zeichnen sich durch eine höhere Flexibilität aus als bei anderen Anbietern.

### Flexiblere Planung

Ein Beispiel ist die Planung von Trainings mit Fähigkeitsdaten. Nicht selten kam es bis anhin vor, dass Recency-relevante Anlässe wie ein Simulatorcheck vom PBS beinahe am letzten möglichen Tag geplant wurde. Dies geschah, weil das heutige PBS lediglich wusste, wann die Recency ausläuft. Dieses Datum wurde als einziger Fixpunkt im System vermerkt. Mit dem neuen System kann der Planer dem System vorgeben, bis wann ein relevanter Anlass idealerweise geplant werden soll und wann die Recency der Lizenz verfällt. «Ich kann dem System einen Zeitraum vorgeben und dies mit einem Kostenfaktor verbinden. So rechnet das System beispielsweise aus, dass zehn Tage vor dem Ablaufdatum der Lizenz ein Simulatorcheck kostenneutral ist. Ist an diesem Tag keine Simulator-Kapazität frei, hat das System immer noch die Möglichkeit, den Check einige Tage nach hinten zu schieben. Durch die vorgegebene Kostensteigerung wird das System aber immer versuchen, den Check am Anfang dieses Zeitraumes zu planen», so Neuschwander. Unvorhersehbares wie beispielsweise die Krankheit eines Crew Members führt dann nicht zum Problem, dass die Lizenz sogleich verfällt und der Mitarbeiter nicht mehr einsetzbar ist. Die Planung hat mit dem neuen System deutlich mehr Möglichkeiten, und es wird seltener vorkommen, dass ein sogenannter «Must Flight» geplant werden muss. Dadurch bleibt auch die Stabilität der Einsatzpläne höher, denn jegliche Fixpunkte im System sind fehleranfällig und haben darauf einen negativen Einfluss.

### Faire Arbeitsverteilung

Im Zuge unseres neuen Gesamtarbeitsvertrags wurde festgelegt, dass gemeinsam mit dem neuen Planungssystem auch das Fair-Share-Modell eingeführt werden muss. Dies wird im Juni gemeinsam mit dem ersten Dienstplan umgesetzt und soll so auch den Mitarbeitern Entlastung bringen. War das PBS bisher nur auf Preferential Bidding

ausgelegt, wird das neue System eine Kombination aus Fair Share und Preferential Bidding sein. Was heisst das nun für die Crews? Die Duty Hours aller Crew Members werden einander angeglichen. Dies funktioniert so, dass die Gesamtzahl der Duty Hours des Planungsmonats errechnet und den verfügbaren Besatzungsmitgliedern möglichst gleichmässig zugeteilt wird. Der Vorteil liegt auf der Hand: Die Arbeit wird über das Jahr hinaus besser verteilt, und äusserst strenge Monate sollten seltener werden. So werden aber auch die etwas lockeren Monate verschwinden. Der Preis hierfür: Die Zuteilung der Bids wird für das System schwieriger. Denn dadurch, dass das System versucht, eine faire Verteilung der Arbeit zu erreichen, hat bildlich gesprochen jedes Crew Member bereits einen Bidding-Wunsch eingegeben: Faire Arbeitsverteilung.

### Korrektes Bidding

Das PBS ist an sich kein schlechtes Programm. Es ist für den Benutzer jedoch schwieriger zu durchschauen und für die optimale Planung nicht mehr auf dem neusten Stand. An diesem Punkt will die Swiss mit dem neuen Bidding-System anknüpfen: «Die Oberfläche ist benutzerfreundlicher, und die Crew Members werden besser bei der Bid-Eingabe unterstützt: Zum Beispiel werden widersprüchliche Präferenzen sofort erkannt und gemeldet, und alle Flüge, die preassigned sind, werden für das Bidding gar nicht erst dargestellt. Zudem wird es einen Combination Bid geben», so Ackermann.

Wer also den Bid «LX 64 nach Miami im Zeitraum vom 5. Juni bis 10. Juni» eingibt, kann sich über den «Trip Filter» alle noch verfügbaren Flüge anzeigen lassen. Sollten für diesen Zeitraum bereits Flüge durch Ausbildung, Joker Wish oder einen Funktionär preassigned sein, werden diese nicht angezeigt. So kann schnell erkannt werden, ob die Möglichkeit überhaupt vorhanden ist, diesen Flug zu bidden und auch zu erhalten. Gleichzeitig wird in einem persönlichen Kalender angezeigt, ob es einen Konflikt mit einem eigenen Anlass wie einem Simulatorcheck oder einem gewünschten freien Tag gibt.

Durch diese Rückmeldung auf die eigenen Bids sieht das Crew Member, mit welchen Bids ein möglichst perfekter Plan theoretisch möglich wäre. «Wir müssen die Euphorie und die Erwartungen aber gleichzeitig auch wieder bremsen. Denn es wird dem Crew Member nur gezeigt, welche Bids zum theoretisch perfekten Einsatzplan führen können. In der Theorie ist das so, allerdings haben wir pro Tag nur einen Miami-Flug, und wenn darauf zehn Bids zustande kommen, haben wir einen Konflikt wie bisher», so Neuschwander.

Mit dem neuen System ergibt sich trotzdem ein klarer Vorteil gegenüber dem PBS. Während wir uns heute bei jedem Bid den Kopf darüber zerbrechen müssen, ob er in ein Bidfile passt und ob das Gewünschte überhaupt möglich wäre, nimmt einem diese Arbeit in Zukunft das Interbids ab. Utopisch wäre es, zu glauben, dass wir dadurch jeden Monat 100 Prozent Satisfaction erhalten können. Denn es steht den einzelnen Flügen oder Freitagen weiterhin eine Vielzahl von Bids gegenüber. Und solange die Bestände knapp sind, wird sich daran nicht viel ändern.

**«Der knappe Personalbestand wird weiterhin das Hauptproblem beim Bidding sein.»**

### Combination Bid

Ein Novum stellt der sogenannte Combination Bid dar. Wie im Artikel anfänglich beschrieben, gibt es gewisse Umstände, unter denen mehrere einzelne Bids eine Einheit ergeben sollten. So möchten Pendler ein möglichst spätes Check-in haben und dann gerne gleich vier Tage unterwegs sein. Dies hat im aktuellen System zu einigen Komplikationen geführt. Deshalb wird mit dem neuen System der Combination Bid eingeführt. Hier stellt der Benutzer wie in einem Satzbaukasten seinen Wunsch aus unterschiedlichen Elementen zusammen. Er verknüpft so ein spätes Check-in mit einer langen Rotation zu einem Wunsch, und das System erkennt diesen. Die Satisfaction wird also nur angerechnet, wenn beide Wünsche erfüllt sind.

Vernünftigerweise ist aber auch hier Vorsicht geboten. Ein Combination Bid aus spätem Check-in, langer Rotation, Nightstop-Wunsch in Athen und langer Rest Period an der Destination wird kaum Aussicht auf Erfolg haben. Erfolgversprechend wird es wie bis anhin sein, nur wenige Bids zu platzieren und sie dafür akzentuiert zu wünschen.

### Der Joker

Nebst dem neuen Planungssystem wurde auch das uns wohlbekannte Joker-Wunschsystem überarbeitet. «Der ursprüngliche Gedanke dieses Joker-Wish-Systems war es, den Besatzungsmitgliedern eine langfristige Planungsgrundlage zu geben», so Neuschwander. Der Grundgedanke dabei ist, dass jeder Mitarbeitende pro Jahr rund vier wichtige Anlässe hat, von denen er lange im Voraus weiss. So ergab sich das Punktesystem, das im Schnitt alle drei Monate einen Freiwunsch erlaubt. Nach einiger Zeit kam der Gedanke auf, dass das System auch auf Flüge ausgeweitet werden sollte. «Ich war damals klar gegen diese Innovation, hatte aber kaum eine Chance gegen die überwältigende Zustimmung im fliegenden Korps», wehrt sich Neuschwander. Denn für ihn ist das Joker-Wish-System und die damit einhergehenden Wünsche für einen Flug nebst den knappen Beständen sowie der permanent steigenden Zahl von zusätzlichen Rules and Regulations einer der wichtigsten Gründe, warum das eigentliche Bidding-System nicht wie erwartet funktioniert. «Besonders auf der Langstrecke war die Auswirkung klar: Kaum jemand biddet noch Freitage, sondern setzt die Punkte auf einen spezifischen Flug, der danach die Freitage ergibt. So hat er zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen», erklärt Neuschwander. Dadurch werden pro Jahr auf der Langstrecke deutlich zu viele Flüge nebst der Ausbildung preassigned und können von den anderen Besatzungen im aktuellen Monat nicht mehr gebiddet werden.

### Long and Short

Die uns bekannten Joker-Wünsche werden auf Long Term Requests und Short Term Requests aufgeteilt. Aus momentan 16 gewünschten Freitagen werden acht langfristig wünschbare Freitage und zwei langfristig wünschbare Flüge. Alternativ können die beiden Flüge auch als zwei-mal-zwei Freitage eingesetzt werden, was somit zwölf wünschbaren Freitagen pro

Jahr entspricht. Diese Wünsche werden im Long-Term-Request-System zusammengefasst und entsprechen ziemlich genau dem heutigen Joker-Wunschsystem. Eine Änderung hierbei gibt es in Bezug auf die Wünsche mit den Flügen. Wo bis anhin die Anzahl Joker-Punkte ausschlaggebend für die Verteilung war, wird neuerdings lediglich die Seniorität über die Zuteilung eines Fluges entscheiden. Dadurch entsteht mehr Transparenz, die den Crew Members bereits bei der Eingabe des Flugwunsches die Möglichkeit bietet, die Wahrscheinlichkeit der Flugwunsch-Erfüllung abzuschätzen.

Ganz neu sind die sogenannten Short Term Requests. Sie tragen dem grossen Wunsch Rechnung, dass monatlich ein Freiwunsch eingegeben werden kann, der höher gewichtet wird als das Bidding. So wird es möglich sein, jeden Monat einen Request für bis zu drei freie Tage am Stück zu setzen. «Wer hofft, dadurch jeden Monat ein Wochenende frei zu erhalten, wird enttäuscht werden. Doch wer flexibel ist und einfach gerne drei fixe Freitage hat, die er etwas früher zugeteilt bekommt, wird in diesem neuen System einen grossen Vorteil sehen», so Ackermann. Wenn mehr Crew Members für den gleichen Zeitraum einen Freiwunsch eingeben, als es freie Slots hat, so entscheiden die in der Vergangenheit erhaltenen Freitage.

### Mitarbeiter-Motivation

Wie kürzlich auch in der Presse deutlich wurde, steht es um die Mitarbeiter-Motivation bei der Swiss nicht zum Besten. Mit dem Abschluss des GAV haben beide Seiten einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung gemacht. In der «Rundschau»-Ausgabe 4/2011 hat Peter Tilly verdeutlicht, dass es nun an der Zeit ist, die Sozialpartnerschaft wieder zu pflegen. Dies gründet jedoch darauf, dass beide Parteien aufeinander zugehen. Klatsch und Tratsch, wie Tilly schreibt, sind Bestandteil jeder grossen Unternehmung. Besonders über die Dienstpläne und das Bidding-System wird viel geredet.

Kaum planbare Freizeit, Instabilität der Einsätze und ein schwer verständliches Bidding-System haben oft zur Frustration geführt. Diese Umstände lösten verständlicherweise Emotionen aus. Leider muss hier aber ganz sachlich gesagt werden, dass mit dem neuen System nicht alle Probleme aus der Welt geschaffen werden können. Der knappe Personalbestand ist weiterhin ein wichtiger Faktor, der sich negativ auf die Zufriedenheit beim Bidding auswirken wird.

Das neue System wird uns das Bidden jedoch vereinfachen und soll so zu einer grösseren Zufriedenheit führen. Wer zudem nicht stur an freien Wochenenden festhält, kann mit den Short Term Requests eine bessere Einteilung der Freitage erwarten. Dies alles ist ein Schritt in die richtige Richtung. Es ist nun auch an uns, dem neuen System eine Bewährungszeit einzuräumen. Nicht jeder Wunsch nach Freitagen oder einem spezifischen Flug kann erfüllt werden. Wir dürfen jedoch erwarten, dass wir mit den Short Term Requests mehr Einfluss auf kurzfristig benötigte Freitage nehmen können und das Bidding-System deutlich übersichtlicher wird. ●

*«Die Crew Members  
werden besser bei der  
Bid-Eingabe unterstützt.»*



# Swiss Maintenance vor grossem Aufbau

**Die Swiss Technik übernimmt ab 1. April die Line Maintenance sämtlicher Swiss-Flugzeuge. Damit führt sie in Zürich neu auch die tägliche Wartung an den A320 und A340 durch. Stephan Regli, der Leiter Maintenance der Swiss, und Gabriele Pedrazzini, der Leiter Line Maintenance Switzerland, geben einen äusserst interessanten Einblick in die Welt der Flugzeugwartung. Sie erläutern, was es braucht, um einen so grossen Aufbau bewältigen zu können.**

*Interview: Jürg Ledermann*

**«Rundschau»:** Aus welcher Organisation entstand die Swiss Line Maintenance?

**Stephan Regli:** Die Swiss Technik entstand aus der Crossair Technik, die sich auf die Wartung der Avro-Flotte spezialisiert hatte. In den Hangars in Basel wurden eigentlich fast alle dafür benötigten Arbeiten inklusive Triebwerküberholung, D-Check und Komponenten-Services erledigt. Basel war damals die Maintenance Base, Zürich diesbezüglich eine Aussenstation.

**«RS»:** Was waren damals die primären Aufgaben?

**S.R.:** Die Swiss Technik machte die Wartung an den Avros und der Airbus-Flotte im Ausland. In Zürich übernahm die SRTechnics die gesamte Airbus-Wartung in einem sogenannten Full Support Contract.

**«RS»:** Was unterscheidet die Line Maintenance von anderen Wartungsarbeiten?

**S.R.:** In der Wartung gibt es Bereiche mit ganz unterschiedlichen Kostenblöcken. Bei der Triebwerkwartung zum Beispiel besteht eine Rechnung aus rund 80 Prozent Materialkosten, und der Rest ist Arbeitsaufwand. Die Line Maintenance (LM) ist ein Geschäft, das zu annähernd 100 Prozent aus menschlicher Arbeit besteht. Es ist ein unerlässliches People's Business, um die Flugzeuge in der Luft halten zu können. Das grosse Geld lässt sich damit aber nicht machen, und das ist auch nicht der Hauptgrund für das Insourcing. Selbst grosse MRO-Organisationen (Maintenance, Repair and Overhaul) verdienen ihr Geld nicht mit der LM, weil auf der Arbeitsleistung wenig Marge zu erzielen ist.

**«RS»:** Wieso investiert die Swiss also nun in die Line Maintenance?

**S.R.:** Ab 2007 fanden strategische Überlegungen darüber statt, was mit der Swiss Technik geschehen sollte. Das Resultat dieser Analysen war, dass sich die Swiss Technik auf die Line Maintenance und die dazugehörigen Supportfunktionen konzentriert. Dies auch in Hinsicht darauf, dass mit der Lufthansa Technik bereits ein hochprofessioneller MRO-Anbieter existierte. Grosse Teile des Technikbetriebs Basel gingen als Folge dieses Strategie-Entscheids damals zur Lufthansa Technik über.

Mitte 2008 begannen Anstrengungen, Zürich in einen Maintenance Hub umzuwandeln, um sämtliche Flugzeuge der Swiss langfristig unter die Fittiche der Swiss LM zu stellen. Der Vertrag mit der SRTechnics lief damals bis Ende März 2009. Eigentlich wäre es ideal gewesen, die LM auf diesen Termin hin zu übernehmen. Das war aber nicht machbar, denn ein solches Projekt ist nicht in einem Jahr zu bewältigen. Darum drängte sich eine Vertragsverlängerung um drei Jahre bis Ende März 2012 auf.

**«RS»:** Neben den Avros führt die Swiss aber bereits die Line Maintenance des A330-300 durch. Wie kam es dazu?

**S.R.:** Die Entscheidung der Swiss, die A330-300 in die Flotte aufzunehmen, war für uns eigentlich ein Glücksfall. Wir haben sehr schnell entschieden, die LM für dieses Flugzeug von Anfang an selber durchzuführen. Das war ein gutes Übungsfeld: Die Zuverlässigkeit der Flugzeuge war von Beginn an sehr hoch; wir konnten dank des gestaffelten Ablieferungsplans der elf Maschinen über drei Jahre hinweg unsere Fachkräfte gut ausbilden; die Organisation konnte den Bedürfnissen entsprechend aufgebaut werden, und das Know-how wuchs ständig.

**«RS»:** Was sind konkrete Gründe für die Übernahme unserer A320- und A340-Flotte in die Swiss Line Maintenance?

**S.R.:** Der Hauptgrund liegt darin, dass wir im Tagesgeschäft nicht von Dritten abhängig sein wollen. Diesem Risiko wollten wir langfristig nicht ausgesetzt sein. Durch die operative Unabhängigkeit erreichten wir eine bessere Position für die Verhandlungen für die Services (Engine- und Komponenten-Services, Base Maintenance), die wir auf dem Markt einkaufen.



**Stephan Regli** trat im Mai 1989 in die Swissair ein. Er arbeitete dort und später bei der SRTechnics als Triebwerksingenieur. Im Laufe seiner Karriere übte er innerhalb der SRTechnics verschiedene Management-Funktionen aus. Im September 2005 vollzog er den Übertritt zur Swiss. Er war dann für Engine & Component Services verantwortlich. Seit Februar 2008 ist er der Leiter der Swiss Aircraft Maintenance (TM).



**Gabriele Pedrazzini** begann seine berufliche Laufbahn 1985 als IERA-Ingenieur (Instrument Electronic Radio Avionics) bei der Swissair. Nach rund vier Jahren in dieser Tätigkeit liess er sich zum Station Engineer ausbilden. In dieser Funktion war er von 1990 bis 1992 in London und die folgenden neun Jahre in Istanbul tätig. Anschliessend arbeitete er für die Swiss Line Maintenance in Nairobi, wo er ab 2006 die Funktion des Chief Station Engineers innehatte. Seit August 2010 ist Pedrazzini der Leiter der Swiss Line Maintenance Switzerland und ist dafür nach über 20 Jahren im Ausland wieder in die Schweiz zurückgekehrt.



Swiss-Techniker im neuen Büro am westlichen Ende des Docks B.

Weil die LM ortsgebunden ist, hätte uns bei Bedarf auch ein anderer Anbieter wie die Lufthansa Technik kurzfristig nicht aushelfen können. Für alles andere (A-Check bis D-Check) könnte man eine Maschine im Notfall auch ausfliegen.

Der Transfer des Geschäfts erfolgt primär nicht aus Kostengründen, denn ein SRTechnics-Mechaniker verdient gleich viel wie ein Swiss-Mechaniker. Da spielt der lokale Markt auf dem Platz Zürich.

**«RS»:** Gibt es Bestrebungen, eines Tages die ganze Wartung «in-house» zu machen?

**S.R.:** Nein. Einen Unterhaltsbetrieb, wie ihn damals die Swissair hatte, streben wir nicht an. Wir wollen das Tagesgeschäft in der Hand haben und kontrollieren können.

Eine Idee, die wir hingegen verfolgen, ist die, dass wir Arbeiten in einen Nightstop ausserhalb von Zürich planen. An vielen Aussenstationen haben wir die LM ja gar nie aus der Hand gegeben. Auch auf den europäischen Aussenstationen sollte es künftig möglich sein – bei Bedarf in einem Hangar –, geplante LM-Arbeiten über Nacht durchzuführen. So können wir die Bodenzeit der Flugzeuge insgesamt besser ausnützen.

Das ist auch ein Grund dafür, dass wir im Vergleich zur Lufthansa weiterhin mehr europäische Stationen mit eigenen Leuten besetzen.

**«RS»:** Mit welchen Problemen wird die Swiss kämpfen, wenn die LM in Zürich nicht mehr von der SRTechnics durchgeführt wird?

**S.R.:** Mehr Arbeit (lacht). Es ist ein grosser Aufbau. Die LM der Langstrecke macht uns keine Sorgen, weil wir dieses Geschäft von der A330 her gut kennen. Bei der Übernahme der LM der A320-Flotte sehen wir uns mit einem grösseren Volumen und kürzeren Standzeiten konfrontiert.

Die SRTechnics liefert Qualität auf sehr hohem Niveau. Das wollen wir erreichen und werden uns anstrengen müssen. Allerdings müssen wir uns auch nicht verstecken. Die Avro-Flotte haben wir mit grossen Anstrengungen annähernd auf den gleichen Stand gebracht, wie wir ihn beim Airbus kennen. Unsere Mechaniker leisten auf den Avros täglich eine tolle Arbeit, die sie auch auf einem Airbus machen werden.

Das grösste Problem hätten wir gehabt, wenn wir die zusätzlich benötigten Mechaniker auf dem freien Markt

hätten rekrutieren und ausbilden müssen. Um einen Flugzeugmechaniker von Grund auf auszubilden, dauert es bis zu fünf Jahre. Wir konnten uns mit der SRTechnics aber darauf einigen, dass wir nicht nur die Flotte, sondern auch die Stellen, die bei ihnen wegfallen, direkt übernehmen.

**«RS»:** Ist geplant, in Zürich die Line Maintenance für weitere Flotten zu übernehmen (z.B. Konzernflotten: Lufthansa, Edelweiss)?

**Gabriele Pedrazzini:** Es ist nicht geplant, in Zürich die LM für Dritte anzubieten, eine Ausnahme könnten allerdings Konzern-Airlines bilden. In Zürich wollen wir den grossen Aufbau mit der eigenen Flotte zuerst meistern und den Betrieb stabilisieren.

Auf den Aussenstationen der Langstreckenflotte bieten wir unsere Dienste seit Jahren mit Erfolg an. Dort warten wir praktisch alle gängigen Grossraumjets – bis zum A380 in Johannesburg. So können wir das Personal besser einsetzen.

In den nächsten Jahren wird uns in Zürich die Arbeit sicher nicht ausgehen: Es kommen ja auch noch die Ablösung des Avro auf den Bombardier C Series und die Ablösung der A340-Flotte auf uns zu.

**«RS»:** Welche Abteilungen, Fachstellen sind vom Wechsel betroffen?

**G.P.:** Zuerst natürlich die Line Maintenance selber. Daneben stehen die Bereiche «Hangar», MCC (Maintenance Control Center) und Troubleshooting vor Veränderungen. Auch die Supportstellen wie das Engineering, die Logistik oder die Werkzeug- und Materialverwaltung werden verstärkt.

**S.R.:** Gerade Engineering- oder Logistikprobleme können wir nicht mehr an die SRTechnics delegieren. Bei solchen Fragestellungen liegt es in Zukunft an uns, aktiv zu werden.

**«RS»:** Wie gross ist der Personalzuwachs durch die Übernahme der LM der restlichen Airbus-Flotte?

**G.P.:** Im 2008 waren es bei der Maintenance-Station Zürich rund 100 Mitarbeiter. Diese Zahl vergrössert sich um mehr als das Dreifache: In der Produktion werden es annähernd 250 Leute sein. Dazu kommen nochmals 60 bis 70 Personen in der Administration, die auch in der Planung und im MCC arbeiten.

**«RS»:** Woher kommen die benötigten Fachkräfte, das Know-how?

**S.R.:** Die meisten kommen von der SRTechnics. Sie werden also am 1. April «lediglich» einen anderen Overall anziehen und derselben Arbeit auf denselben Flugzeugen nachgehen wie vor dem 1. April. Allerdings werden sie dann die Flugzeuge der «eigenen» Firma warten, was sicherlich zusätzlich motivierend ist.

**G.P.:** Die neuen Leute bringen sehr viel Know-how mit, das sich in der LM und bei den Arbeiten im Hangar sehr schnell verbreiten wird.

**S.R.:** Es ist ein gegenseitiger Austausch. Wir konnten das schon beim Phase-in der A330-300 beobachten. Damals kamen auch SRTechnics-Mechaniker zur Swiss. Sie konnten ihr Know-how weitergeben, aber auch von unseren Leuten lernen.

«RS»: Demnach werden wir die bekannten Gesichter in den Cockpits sehen?

S.R.: Ja, genau. Selbstverständlich wollen wir Synergien nutzen und die bisherigen Swiss-Techniker auch auf den Airbus 320 und 340 ausbilden. Eigentlich sollte ein Pilot nichts davon merken, was sich hinter den Kulissen ändert. Sein Flugzeug soll vorher und nachher gut gewartet sein.

«RS»: Wo sind die Büros der Line Maintenance?

S.R.: Die Swiss Technik hat ihre Büros in Kloten bei der Kreuzung «Wilder Mann» im Gebäude des Coop. In der Werft fanden wir keine geeigneten Büroräumlichkeiten zu vernünftigen Konditionen. Die Büros der Line Maintenance sind im Dock B untergebracht. Das MCC übernimmt im Dock A die Räumlichkeiten der SRTechnics. Das ist an der Wurzel des Docks bei den Standplätzen A03/A05.

Ich erachte das als grossen Vorteil der neuen Organisation. Die räumliche Nähe des Trouble Shootings zu den Besatzungen und Flugzeugen ermöglicht einen viel einfacheren, schnelleren und besseren Kontakt. Ich erhoffe mir, dass der Informationsaustausch zwischen der Maintenance und den Piloten dadurch vereinfacht und angeregt wird.

«RS»: Wird die Swiss Technik einen Hangar übernehmen?

S.R.: Wir haben genügend Fläche in der Werft 2 (A320) und der Werft 3 (A343, A333), um die vorgesehenen Arbeiten an der Kurz- und Langstreckenflotte erledigen zu können. Den A-Check, der per Definition ebenfalls eine Sache der LM wäre, machen wir vorerst nicht. Von den Lizenzen der Mechaniker her gesehen wäre es kein Problem, aber die schiere Arbeitsmenge und die Steuerung der Vorgänge lassen wir jetzt mal bleiben. Ich bin

**Die Swiss Technical Division (T)** stellt sicher, dass die Flugzeuge der Swiss zu jeder Zeit pünktlich und zuverlässig zur Durchführung des Flugbetriebs zur Verfügung stehen. An dieser Aufgabe arbeiten die Mitarbeiter folgender Bereiche:

- Engineering, TE
- Maintenance, TM
- Aircraft Procurement & Services, TC
- Quality Assurance, TQ

**Die Wartungsabteilung (TM)** hat ihren Hauptsitz am Flughafen Zürich und betreibt ein weltweites Netz von Aussenstationen. Die Wartung ist dafür verantwortlich, der Flugoperation der Swiss ein nach EASA/FOCA-Richtlinien gewartetes und geprüftes, sicheres und zuverlässiges Flugzeug bereitzustellen. Sie plant alle Wartungsaufgaben für Line & Base Maintenance. Die Hauptaufgaben der Wartung sind:

- Kontrolle und technische Steuerung der Swiss-Airbus- und Avro-Flotte
- Fehlerverfolgung und -behebung, technische Assistenz
- Technische Abfertigung von Airbus-, Avro- und Boeing-Flugzeugtypen
- Preflight Check, Daily Check, Weekly Check, A-Check
- «On-call»-Maintenance
- Training des technischen Personals

glücklich, dass wir ebenfalls eine neue Schalldämpferanlage erhalten werden, um die Standläufe ohne weitere Einschränkungen machen zu können.

«RS»: Woher kommen die Ersatzteile?

S.R.: Wir investieren nicht selbst in Airbus-Ersatzteile, dafür haben wir einen Komponenten-Versorgungsvertrag mit der SRTechnics. Nur täglich benötigte Kleinteile bewirtschaften wir selber. Die werden angrenzend an die Feuerwehr in der ehemaligen Frachtprüfanlage, die in den letzten Monaten in ein modernes Warenhaus umgebaut wurde, zusammen mit den Avro-Materialien gelagert. Verbrauchsmaterial für den täglichen Bedarf und Kabinenmaterial werden wir direkt vor Ort bei den Docks haben.

«RS»: Wird es im Logbuch bei einem offenen ADD mangels Ersatzteil weiterhin «no stock» heissen?

G.P.: Wenn wir von Ersatzteilen reden, dann muss ich halt sagen, dass wir da von sehr teuren Teilen reden. Unser Interesse ist es, dass das Flugzeug in jedem Fall sicher in die Luft kann und wir möglichst schnell zu den Ersatzteilen kommen.

S.R.: Die MEL kann, wenn man will, dazu missbraucht werden, um bei der Lagerhaltung der Komponenten zu sparen. Das wollen wir nicht. Die MEL dient uns dazu, dass wir ein Flugzeug während des Tages noch in der Luft halten können, bevor wir es zur Reparatur einfordern.

«RS»: Welche Vorarbeiten wurden getätigt, um den Übergang vorzubereiten?

S.R.: Das eigentliche Vorprojekt war die Übernahme der LM des A330-300. Für dieses Projekt haben wir mit Thomas Lüscher einen sehr professionellen Projektleiter gefunden, der seit rund einem Jahr an der Arbeit ist. Zudem hatten wir am Anfang der Planungsphase die Hilfe eines externen Büros, um das Projekt richtig auf die Beine zu stellen. Wichtige Themen waren: technisches Personal, Verwaltung, Räumlichkeiten, Werkzeugbeschaffung und Datentransfer.

«RS»: Mit Datentransfer meinen Sie die Papierflut?

S.R.: Es ist vielmehr eine Flut von elektronischen Daten. Sämtliche relevanten Informationen über die A320-Familie und die A343-Flugzeuge sind bei der SRTechnics in der Planungssoftware SAP gespeichert. Wir arbeiten mit AMOS, einem von der Swiss Aviation Software Ltd. entwickelten Programm. Um unsere Arbeit machen zu können, müssen diese Daten aus dem SAP in unser AMOS überführt werden. Das sind riesige Datenmengen, da sie die ganzen Geschichten der Flugzeuge und deren Einzelteile dokumentieren.

Andererseits müssen auch Daten vom AMOS ins SAP übertragen werden können, wenn unsere Flugzeuge bei der SRTechnics in die Wartung gehen. Die IT hat da sehr gut gearbeitet, und wir sind zuversichtlich, dass dieser Datenaustausch funktionieren wird.

Dieses Projekt ist ein Phase-in einer ganzen Flotte gleichzusetzen, der innert weniger Stunden oder Tage stattfindet. Unsere Leute müssen bei der Flugzeugübernahme die gesamte Dokumentation auf Vollständigkeit und Inhalt prüfen, um am Schluss die SRTechnics aus ihrer Verantwortung entlassen zu können. Wir wollen, wenn wir die Flugzeuge dereinst abgeben, dem Nachbesitzer auch eine lückenlose Dokumentation übergeben können.

«RS»: Bestehen Möglichkeiten, dass die jetzigen Swiss-Mechaniker zum Beispiel bereits am Airbus 320 arbeiten können?

G.P.: Wir führen die LM auch für die portugiesische TAP durch. Da kann hin und wieder ein Einsatz zustande kommen. In der Nachtschicht ist es schwieriger, weil unsere Leute da hauptsächlich an den Avros arbeiten. Vom Grundgedanken her sind die A320 und A340 aber ähnlich zu warten wie die A330.

S.R.: In Genf besteht die Möglichkeit schon länger, an der A320 zu arbeiten, da dort jede Nacht eine Swiss-A320 in unserem Hangar steht. So können unsere Leute Daily oder Weekly Checks und Komponentenwechsel in eigener Verantwortung durchführen, so Know-how aufbauen und damit die Lizenzen aufrechterhalten.

Das rein Technische ist die eine Seite, der administrative und verfahrensmässige Unterschied beim Wechsel darf nicht unterschätzt werden. Wir führen seit Ende Januar zweitägige Kurse durch, damit die neuen Kollegen sich einen Überblick über die Swiss-Procedures und IT-Tools verschaffen können. Eine Wartungsarbeit ist erst beendet, wenn auch die entsprechenden Dokumente richtig ausgefüllt sind.

«RS»: Welche Lehren werden aus der LM mit der A330 einfließen?

S.R.: Wir wollten keinen solchen Schnellstart wie damals. Das wäre angesichts der Grössenordnung dieses Vorhabens aber auch gar nicht möglich. Deshalb sind wir zum Beispiel bereits jetzt dabei, Werkzeuge aller Art von den Lieferanten entgegenzunehmen, im System zu aktivieren und die Leute daran auszubilden. Auch hier geht es um viele Teile mit einer Investitionssumme von über drei Millionen Franken.

«RS»: Wie wird der Übergang konkret stattfinden?

G.P.: Bei den A340 ist es relativ einfach: Die Abflüge am 31. März werden noch von der SRTechnics erledigt, und was am 1. April landet, wird von uns entgegengenommen. Auch die A320, die nach einem Nightstop oder einem Nacht-Turnaround am Morgen in Zürich landen, werden direkt von uns empfangen. Die Maschinen, die über Nacht in Zürich stehen, werden von der SRTechnics in den Flugdienst «released». Von diesem Moment an werden wir zuständig sein.

S.R.: Wir planen die Standzeiten so, dass wir in dieser Zeit keine Daily oder Weekly Checks haben werden. Bei allen



Line Maintenance am Triebwerk einer A330-300.

## Wartungsarbeiten

### Daily Check

Je nach Flugzeugtyp wird beim Daily Check alle 24 bis 48 Stunden eine allgemeine Kontrolle auf Beschädigungen und Leckagen ausgeführt. Neben dem Zustand von Reifen und Bremsen werden auch die Triebwerkölstände kontrolliert und Beanstandungen der Crew behoben.

### Weekly Check

Der Weekly Check ist eine detailliertere Version des Daily Checks und wird je nach Typ alle 7 bis 14 Tage fällig. Zusätzlich werden verschiedene Systeme auf ihre Funktion überprüft.

### A-Check

Planmässiger Check des Flugzeugs und seiner Komponenten alle 350 (Avro) bis 650 Flugstunden (Airbus). A-Checks finden bei der Kurzstreckenflotte meist über Nacht, bei der Langstreckenflotte in einer rund 24-stündigen Bodenzeit im Hangar statt und beinhalten eine gründliche Überprüfung der technischen Systeme sowie eine gründliche Wartung der Kabine.

### C-Check

Detaillierte Inspektion der Flugzeugstruktur und ein gründlicher Test der Systeme sowie eine teilweise Freilegung der Verkleidung für gründliche Überprüfungen. Ein C-Check findet je nach Flugzeugtyp alle 15 bis 18 Monate statt. Das Flugzeug bleibt dafür ein bis zwei Wochen im Hangar. Für einen C-Check fallen zirka 5000 Arbeitsstunden an.

### D-Check

Die Generalüberholung findet alle sechs bis zehn Jahre statt. Das Flugzeug wird dabei bis auf die Grundstruktur freigelegt und muss danach neu lackiert werden. Im Verlauf des D-Checks arbeiten Wartungstechniker zirka 30000 bis 50000 Stunden an der Maschine. Für einen D-Check muss eine Fluglinie eine Maschine für zirka vier bis sechs Wochen aus dem Flugbetrieb nehmen.

übrigen grösseren Checks (A- bis D-Check) ist das Flugzeug sowieso in der Verantwortung der SRTechnics. Wir übernehmen es dann, wenn der Check abgeschlossen ist.

«RS»: Welche Planungs- und Koordinationsaufgaben werden neu bei der Swiss Technik sein?

S.R.: Das sogenannte Tail Assignment, also die Zuordnung der einzelnen Flugzeuge auf die geplanten Flüge, wird schon seit einigen Jahren von uns gemacht. Neu wird der Input für die Planung von Wartungsarbeiten nicht mehr von der SRTechnics kommen, sondern von uns.

«RS»: Wird die Wartung der Kabine in diesem Fall auch durch Swiss Technik ausgeführt?

S.R.: Die Kabinenwartung war hierarchisch stets unter der Wartung des Flugzeugs positioniert. Allerdings beurteilt ein Passagier den Flug hauptsächlich dadurch,

**AIRMAN** ist ein Überwachungs- und Managementsystem, das von Airbus entwickelt und im Jahr 2000 eingeführt wurde. Es dient der Zustandserfassung und Prognostik von Fly-by-Wire-Luftfahrzeugen.

Ziel des Systems ist es, Störungen im Vorfeld zu erkennen und dadurch die Stillstandzeiten eines Flugzeugs zu verringern. Beim AIRMAN-System werden dafür die Aktivitäten der Flugzeugsysteme während des Fluges überwacht, und die Informationen werden in Echtzeit an die Wartung am Boden weitergeleitet.

AIRMAN kann sowohl als Stand-alone-System genutzt werden als auch in die IT-Systeme einer Fluggesellschaft integriert werden.

*Quelle: Wikipedia*

wie seine Erlebnisse in der Kabine waren – sei es mit dem Kabinenpersonal, der Verpflegung und eben auch der Funktionalität der Ausrüstung. Da spreche ich ganz klar die technisch immer aufwändigeren Stühle und das Unterhaltungssystem an.

Diejenigen, die das Instand halten müssen, sind ausgewiesene Spezialisten. Das Hauptproblem bei der Wartung dieser Teile ist, dass sie nicht geplant werden kann, sondern dass die Kabinenspezialisten auf Ausfälle und Fehler reagieren müssen. Bei der Bedeutung der Kabinenwartung haben wir noch Aufholbedarf, schliesslich stellen wir das Flugerlebnis für die Kunden in den Mittelpunkt.

Wir haben keine eigene Abteilung Kabinenwartung, sondern eine Maintenance-Gruppe, in die auch die Spezialisten für die Kabine eingegliedert sind. So soll es möglich sein, dass sich die verschiedenen Fachleute an der Front gegenseitig helfen. Wir bauen auf den Teamgedanken, dass sich alle dafür einsetzen, die Maschine der Crew und den Passagieren in einem einwandfreien Zustand zu übergeben.

**«RS»:** Wie werden die Wartungsarbeiten vorgesteuert? Welche Auslöser geben dabei den Takt an?

**G.P.:** Jedes Teil, das im Flugzeug verbaut ist, wird vom AMOS überwacht. Die einen haben zeitliche Limitationen, andere erreichen nach einer bestimmten Anzahl Flüge den Punkt, an dem eine genauere Inspektion oder der Austausch nötig wird. Die Flugzeiten und Cycles erhält das AMOS aus dem System NetLine, mit dem der Flugbetrieb der Swiss geplant und überwacht wird.

Bei Triebwerken zum Beispiel wird der Zustand konstant überwacht. Anhand von verschiedenen Parametern und eventuell nötigen Untersuchungen mittels Boroskopie wird die Überwachung «on condition» vorgenommen. Der ideale Zeitpunkt für die Wartung wird dabei von einem Ingenieur bestimmt.

**«RS»:** Welche Daten liefert das Flugzeug direkt?

**S.R.:** Die Airbus-Flugzeuge übermitteln auftretende, rein technische Fehlermeldungen via ACARS in das System AIRMAN (siehe Kasten oben). Die Meldungen werden bei uns ins MCC und Troubleshooting geleitet, wo der zuständige Spezialist daraus die nötigen Schlüsse zieht. Die Kunst liegt darin, die Fehlermeldungen richtig

### Abkürzungen

**ADD:** Aircraft Deferred Defect. Ein Defekt, der zwar festgestellt und im Technical Log festgehalten, aber noch nicht behoben ist.

**ACARS:** Aircraft Communications Addressing and Reporting System. Ein digitales Datenfunksystem zur Übermittlung von Nachrichten zwischen Verkehrsflugzeugen und Bodenstationen.

**LM:** Line Maintenance.

**MCC:** Maintenance Control Center.

**MEL:** Minimum Equipment List. Die Auflistung sämtlicher Instrumente, Ausrüstungsteile oder Funktionen, die defekt sein dürfen – unter Angabe, in welchem Umfang und unter welchen Voraussetzungen das Flugzeug mit diesem Defekt betrieben werden kann.

zu bewerten und kritische Kombinationen zu erkennen. Dann bestellen wir das Flugzeug in die Wartung.

Bombardier will mit den C-Series-Flugzeugen einen Schritt weitergehen. Ein sogenanntes Aircraft Health Monitoring System soll die Funktionstüchtigkeit der Systeme ständig überwachen und die Wartung informieren, wenn Arbeiten am Flugzeug ausgeführt werden sollen. Es wird interessant sein, dieses Projekt in der Praxis anwenden zu können.

**«RS»:** Wofür wird SRTechnics noch zuständig sein?

**S.R.:** Wir arbeiten weiterhin eng mit der SRTechnics zusammen. Einerseits wie erwähnt bei den Ersatzteilen. Andererseits führen sie für uns die grösseren Checks vom A-Check bis zum D-Check durch. Bei der Koordination der Termine und den Übergaben der Flugzeuge werden wir täglich im Kontakt stehen. Es ist nicht so, dass wir hier eine unschöne Trennung vollziehen. Wir sind gegenseitig weiter an einer guten Zusammenarbeit interessiert.

**«RS»:** Für uns Piloten bleibt eigentlich fast alles beim Alten.

**S.R.:** Es sollte sich wirklich nicht viel ändern. Im Gegenteil: Die Mechaniker, die zu uns kommen, hängen an ihrem Beruf und wollen bei der LM bleiben. Denn diese Flugzeuge haben sie vielleicht schon in der Swissair Technik gewartet. Das wollen sie nicht aus der Hand geben. Der stetige Aufstieg der Swiss und die Aussicht, wieder bei einer Fluggesellschaft angestellt zu sein, haben möglicherweise das Übrige dazu beigetragen, dass wir keine Probleme damit hatten, die benötigten Fachkräfte anzuwerben.

**G.P.:** Ich hoffe, dass sich die alten und die neuen Swiss-Mechaniker in der Line Maintenance mit ihrer Firma identifizieren, sich als Fachkräfte profilieren und auf ihre Leistung stolz sind, wenn sie ihr «Baby» dem Flugbetrieb übergeben. Sie müssen sich wirklich nicht im Schatten verstecken, sondern sollen sich in den Cockpits zeigen. Die Nähe zur Operation wird uns helfen, die Kommunikation untereinander anzukurbeln und näher zusammenzurücken.

**«RS»:** Ich bedanke mich ganz herzlich für das Gespräch. •

# Laserattacken – Dummerjungenstreich, oder wer ist hier der Dumme?

Ende August trafen sich in der Zentrale der Deutschen Flugsicherung (DFS) in Langen Vertreter der Bundespolizei, der Kriminalpolizei, der DFS und der Arbeitsgruppe Security der Vereinigung Cockpit zu einer Gesprächsrunde zum Thema Laserattacken.

Text: Verena-Christina Weber,  
VC-Arbeitsgruppe «Security»

Gemeinsames Ziel war und ist es, die Forderung, Lasergeräte unter das Waffengesetz zu stellen, weiter nach vorne zu bringen. Bereits der Versuch, ein Flugzeug mit einem Laser zu blenden, soll als gefährlicher Eingriff in den Luftverkehr gewertet werden. Da hier aber mit einem längerfristigen Umsetzungszeitraum zu rechnen ist, wurden darüber hinaus kurz- bis mittelfristige Massnahmen beschlossen.

So konnte auf Initiative der anwesenden VC-Vertreter die Implementierung eines bundesweit standardisierten Meldeverfahrens in den für Deutschland veröffentlichten Länderbestimmungen beschlossen werden. Die Verbreitung soll über AIP (Aeronautical Information Publication) und NOTAM (Notice to Airmen) erfolgen. Darin festgelegt wird auch die Phraseologie für die Erstmeldung: Sie soll in Anlehnung an die Kürze der TCAS-Phraseologie (Traffic Alert and Collision Avoidance System) den arbeitsintensiven Flugphasen Rechnung tragen und auch von Piloten umliegender Flüge einfach registriert werden können.

Weiterhin wurde die Schnittstelle Erstkontakt/Folgedokumentation auf Grundlage eines durch die DFS in Zusammenarbeit mit dem Flughafen München entwickelten Fax-Formulars harmonisiert. Übermittelt werden Zeitpunkt, Flugnummer, Position des Flugzeugs und relative Position der Laserquelle an die für die Fahnungseinleitung zuständigen Polizeireviere. Es wurde sinnvoll um den Hinweis für Lotsen, die Cockpit-Crew bei der nächsten passenden Gelegenheit auf die (telefonische) Kontaktbereitschaft für eine Zeugenaussage nach der Landung zu verweisen, erweitert. Insgesamt

sollen alle Verfahren auf EU-Ebene abgeglichen werden, um auch grenzübergreifend einheitliche Regularien zu schaffen. Hierzu wird auch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung mit eingebunden.

## Wenig Abschreckung durch Strafe

Bei der DFS werden über einen Zeitraum von zwei Monaten zirka 100 Meldungen zu Laserattacken verzeichnet, darunter ein Polizeihubschrauber pro Tag. Schwerpunkte dieser alarmierend hohen Zahl bilden hierbei die Flughäfen Köln, Berlin-Tegel und Frankfurt. Durch zeitlichen Abgleich der gemeldeten Vorfälle mit Pressemitteilungen und Medienberichten zum Thema lässt sich zweifelsfrei eine darauf folgende, kurzfristige Steigerung der Attacken belegen. Durch die Veröffentlichungen wird also keinerlei Abschreckungseffekt erzielt, der Hinweis auf mögliche rechtliche Konsequenzen ist nicht ausreichend. Eine entsprechende mediale Zurückhaltung wird seitens der Polizei weiterhin begrüsst. Es gilt, das Thema nicht zu verschweigen, eine aktive Berichterstattung soll jedoch nicht forciert werden.

Ferner wurde anhand des vorliegenden Zahlenmaterials deutlich, dass eine erhebliche Diskrepanz zwischen den durch die Flugsicherung gemeldeten Vorfällen und anschliessend eingeleiteter Strafverfolgung besteht. Denn bundesweit sind lediglich Strafprozessverfahren in sieben Fällen bekannt, und in nur einem Fall gab es eine nennenswerte Verurteilung (zehn Monate auf Bewährung sowie 1000 Euro Geldstrafe).

Es kristallisierten sich zwei für diese Tatsache in hohem Masse verantwortliche Faktoren heraus. Zum einen kommen nach Angabe der Staatsanwaltschaft nur Fälle zu einer Anklage, bei denen eine konkrete Gefährdung des Fluges bestanden hat. Da es sich aus Pilotensicht bei einer Laserattacke stets um eine deutliche Störung des Flugablaufs handelt, sind Zeugenaussagen mit dem Tenor «wir hatten alles im Griff» also ausdrücklich nicht zielführend.

Zum anderen konnte leider belegt werden, dass sich ein Teil der Piloten nicht an die bereits zum jetzigen Zeitpunkt bestehende schriftliche Meldepflicht und die Folgeverfahren eines «Laser events» hält. So scheint die Tatsache, für die Polizei im Nachhinein als Zeuge zur Verfügung stehen zu müssen, nicht hinreichend bekannt zu sein. Da wir uns nicht im Single Seat Cockpit befinden und in Person des Kollegen, des Lotsen und eventuell sogar der Passagiere eine ganze Menge weiterer Personen Kenntnis des Sachstands haben, sind wir verpflichtet, uns als Zeuge des Vorfalls zu melden. Andernfalls besteht gar die Möglichkeit, wegen Strafvereitelung in Regress genommen zu werden.



In Discos und bei Rockkonzerten bieten Laser eine grossartige Show – in falschen Händen kann die Technik aber gefährlich werden.

## Kontakt mit Polizei wichtig

Auch eine weitere Auswirkung von unterlassenen Zeugenaussagen ist nicht jedem bekannt: Eine Fahndung wird nach erfolgter Meldung immer eingeleitet, eine sich anschließende Strafverfolgung durch die Staatsanwaltschaft kann aber ausschliesslich auf Grundlage einer Zeugenaussage in die Wege geleitet werden. Eine Kontaktaufnahme zwischen den betroffenen Piloten und der Polizei muss also sichergestellt sein, damit eine Verurteilung durch ein Gericht überhaupt möglich wird.

Die Kontaktaufnahme kann sowohl persönlich als auch fernmündlich erfolgen, sollte aber jedesmal zeitnah sein. Im Normalfall ist durch die dann zuständige Flughafenpolizei sichergestellt, innerhalb weniger Minuten nach on-blocks für eine kurze Vernehmung an der Position zu erscheinen. Sollte der Cockpit-Crew dies aufgrund von knappen Anschluss-Duties oder Proceedings zeitlich nicht möglich sein, so ist beim Lotsen oder bei der Dienststelle der Flughafenpolizei die eigene Telefonnummer zu hinterlassen. Der umgekehrte Weg, also dass die Polizei über die Fluggesellschaft die Erreichbarkeit der Crew erfragt, führt aus Gründen des Datenschutzes leider nicht zum Ziel.

Ob die Laserattacke im Zuständigkeitsbereich der Polizei des Ankunftsflughafens passiert ist, spielt übrigens keine Rolle. Im Zweifel ist die örtliche Flughafenpolizei immer die für die Kontaktaufnahme richtige Anlaufstelle und wird die Daten gegebenenfalls intern an das für dieses Bundesland übergeordnet zuständige Revier weiterleiten. Von dort wird auch die Fahndung mit anderen Dienststellen entsprechend koordiniert.

Die Kriminalpolizei Frankfurt hat einen Fragenkatalog entwickelt, der standardmässig zur Zeugenvernehmung von Laserattacken verwendet wird. Um möglichst viele Fakten für das Protokoll zu sammeln, werden 13 Punkte abgefragt, darunter die vollständigen Personalien und Erreichbarkeiten, Datum und Uhrzeit des Vorfalls, Funktion im Luftfahrzeug, Flugnummer, Flugbezeichnung und Flugzeugmuster, Höhe und Geschwindigkeit (wenn möglich in Metern und km/h), Flugphase, benutzte Runway, Ursprung der Laserquelle am Boden (markante Bauwerke, natürliche Gegebenheiten oder FMS-Koordinaten), Farbe des Lasers, Häufigkeit des Anstrahlens (kurzer Blitz oder dauerhaftes, gezieltes Anstrahlen), Anstrahlort und -winkel am Flugzeug sowie gegebenenfalls die Benennung weiterer Zeugen. Massgeblich für ein weiteres behördliches Vorgehen ist dabei die Frage, ob man durch den

## «Es gibt eine erhebliche Diskrepanz zwischen gemeldeten Vorfällen und eingeleiteten Strafverfahren.»

Vorfall abgelenkt, geblendet oder verletzt wurde, sodass es zu einer Gefährdung des Weiterfluges oder einem ungeplanten Flugmanöver gekommen ist.

### Aussage zum eigenen Schutz

Die Bekanntgabe dieser Fragen soll nicht nur bei der gedanklichen Wiederholung des Vorfalls hilfreich sein. Vielmehr soll sie dazu dienen, im Vorfeld über die zu erwartende Vernehmung informiert zu sein und etwaige Unsicherheiten beim (möglicherweise erstmaligen) Umgang mit den Behörden zu nehmen. Es geht bei einer Zeugenaussage nicht um ein fliegerisches Verhör oder darum, den betroffenen Piloten in dieser Hinsicht mit Rückfragen zu überraschen. Die Tatsachenaufnahme für die Staatsanwaltschaft steht im Vordergrund.

Ein weiterer wichtiger Aspekt der eigenen Zeugenaussage besteht auch in Bezug auf eine mögliche Nebenklägerschaft bei Gericht wegen Schadensersatzforderungen im Fall von Folgeschäden. Denn leider finden sich in einschlägigen Internetforen mittlerweile detaillierte Bauanleitungen für Self-made-Lasergeräte, deren Leistungsfähigkeit die eines normalen Laserpointers um ein Vielfaches übersteigen. Auch das nachträgliche Verstärken eines vorhandenen Lasers mit einfachsten Mitteln wird, eindrucksvoll bebildert, beschrieben. Mit einer deutlich potenzierten Intensität von Laserattacken ist demnach zu rechnen, und dauerhafte Schäden für das menschliche Auge können nicht ausgeschlossen werden.

Die derzeitige Rechtslage in Deutschland wird von der VC bei zurzeit mehr als 50 gemeldeten Vorfällen im Monat als nicht ausreichend eingestuft. In der Vergangenheit konnten die juristischen Mittel obendrein wegen zögerlicher Meldungen und der begrenzten Bereitschaft zu einer Zeugenaussage nicht zur Gänze ausgeschöpft werden. In unserem eigenen Interesse müssen wir bis zur Einführung von kompletten Verfahrenspaketen und Gesetzesverschärfungen den uns zur Verfügung stehenden Mitteln verpflichtend nachkommen.

*Dieser Artikel erschien in der VC-Info (Mitgliedermagazin der Vereinigung Cockpit) 9-10/2010. ●*

### Guidelines for Pilots

Pilots' organizations recommend the following action in case of laser illumination of a cockpit:

- Look away from the laser beam. If possible, shield your eyes.
- If the other pilot was not exposed, consider transferring control of the aircraft. Engage the autopilot. If the airplane was on approach, consider a missed approach.
- Do not rub your eyes. Rubbing can result in eye irritation or abrasions on the cornea, the transparent dome at the front of the eye.
- Turn on cockpit lights. This helps to minimize the effects of further laser illumination.
- Inform air traffic control of the event and include a description of the location of the source of the laser beam, as well as the beam's direction, colour and length of exposure. Follow company procedures for additional reporting.
- If visual symptoms persist after landing, consult an ophthalmologist.
- If you are notified of a laser event while on approach, request a different runway or ask to hold until the threat has been resolved.

*Source: AeroSafety World, November 2011, Vol 6, Issue 9.*

# Flugkapitän in Sweater und Pantoffeln

Die Do X war zu ihrer Zeit das mächtigste Flugzeug der Welt. Dr. Lorenz Stäger, Altphilologe und Autor, berichtet Interessantes über das Flugschiff, seine Besatzung und eine königliche Hoheit am Steuer.

*Text: Dr. Lorenz Stäger*

Muss das ein Spektakel gewesen sein, als vor 80 Jahren die Do X auf dem Zürichsee landete und neben dem Bootshaus des Yacht-Clubs vor Anker ging! Sie war mit ihren zwölf Motoren und 48 Metern Spannweite das weitaus mächtigste Flugzeug jener Zeit. Auf einem Testflug über dem Bodensee am 21. Oktober 1929 hatte sie sage und schreibe 169 Personen an Bord gehabt, in provisorisch installierten Korbesseln sitzend – dieser Rekord sollte 20 Jahre Bestand haben. 36000 Besucher kamen in Zürich zur Besichtigung des Flugschiffes, wie die offizielle Bezeichnung lautete. Zusammengebaut wurde es im schweizerischen Altenrhein am Bodensee. Dort hatte der ehemalige Zeppelin-Mitarbeiter Claude Dornier 1926 Werkhallen mitsamt Flugplatz erstellt, da es Deutschland nach dem Ersten Weltkrieg nicht erlaubt war, Flugzeuge dieser Grösse zu bauen. Die Zürcher Möbelfabrik J. Keller & Co. lieferte die «überall bewunderte Kabinenausstattung». So verfügte der Mittelsalon über Türen und Brüstungstäfer aus poliertem Kirschbaumholz.

Das Flugschiff besass drei Decks. Im obersten befand sich der eher spartanisch ausgerüstete Führerraum. Auffällig die an einer Halterung befestigte «Thermosflasche für den Aufstiegsmesser». Bedienung und Überwachung der Triebwerke erfolgten von der weiter hinten liegenden Maschinenzentrale aus. Die Verständigung unter den einzelnen Räumen geschah über «Schlauchtelefon» und «Lichttelegraph», der optische Signale übermittelte. Zuunterst lagerten Tanks aus Leichtmetall, welche die



Die Do X 1930 auf dem Bodensee. (Quelle: Bundesarchiv)

«ungeheure Menge von 23300 Litern Brennstoff und 1300 Litern Öl» enthielten. Die «Fluggasträume» waren auf 70 Personen ausgerichtet und erstreckten sich über das Hauptdeck. Vorne eine kleine Bar, anschliessend ein mit Zedernholz getäfeltes Rauchzimmer mit Ledersesseln, «elektrischen Feueranzündern und guter Ventilation, um jede Feuersgefahr auszuschalten». Hinten lag die elektrische Küche mit Geschirr- und Vorratsschrank. Durch den dicken Flügel führte ein Kriechstollen. In diesem hockten unter den zu den Motoren führenden Luken während des ganzen Flugs Mechaniker, die «nichts anderes sahen als ihre Instrumente und die Streben und Riegel des Flügelinnern».

## Kurzes, illustres Leben

Am 5. November 1930 hob die Do X zu einem «Repräsentationsflug» ab: über Holland, England und Frankreich nach Portugal, von dort über den Atlantik nach Süd- und Nordamerika. Die Schweizer «Aero-Revue» gab über die sieben europäischen Etappen dieses «Weltfluges» einen reich bebilderten Sonderdruck heraus. «Dröhnend jagt das Schiff über das grosse Wasser, eine grosse weisse Heckwelle nach sich ziehend», beschreibt darin der Flugjournalist Dr. Erich Tilgenkamp den Start in Altenrhein. «Die zwölf Motoren brummen ihr modernes Lied der Technik. Dazwischen pfeift in der Kabine mit feinem Stimmchen unser Bordvogel sein Lied.» Bordvogel? Tatsächlich hatte Kapitän Christiansen, «den man in seinem grauen Sweater und seinen Pantoffeln für einen Binnenschiffer halten konnte», seinen Kanarienvogel mitgenommen. Ob die maximal 52 Tonnen schwere Do X jeweils leichter wird, wenn das Vöglein im Käfig herumfliegt? wird sich der eine oder andere Passagier gefragt haben. Vielleicht war das Vogelbauer ein Erinnerungsstück an Christiansens Seefahrerzeit, war er doch als «Kapitän auf grosser Fahrt» mehrere Jahre auf den Weltmeeren unterwegs gewesen, bevor er in die Marinefliegerei wechselte.

24 Tage war die Do X über Europa unterwegs, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 143 Kilometern auf der total 4148 Kilometer langen Strecke bis nach Lissabon. An den einzelnen Etappenorten fanden Besichtigungen für Besucher statt. Der prominenteste war der Prince of Wales, der spätere König und doch nicht König Edward VIII (ja, der mit der Mrs Simpson). Edward machte im südbritischen Calshot einen Rundflug mit, was korrekterweise im «Schiffstagebuch» eingetragen wurde: «13.04 Cowes. Der Prinz von Wales fliegt das Flugzeug ungefähr 10 Minuten lang.» His Royal Highness bedankte sich mit Flüssigem, sodass der mitfliegende Korrespondent des «Matin» begeistert notierte: «Glauben Sie mir, niemand kann dem wundervollen Cherry, den der Prinz von Wales anlässlich seines Fluges an Bord gebracht hatte, widerstehen. Mit diesem doppelt edlen Nass begossen, verschwinden die belegten Brötchen, Hummer, Hühnchen wie die Früchte mit unglaublicher Geschwindigkeit.»

Mit unglaublicher Geschwindigkeit verschwand auch die weltweit bewunderte Do X, von der bloss drei Stück gebaut wurden, aus der Luftfahrt. Trotz ihrer Grösse war sie nicht wirtschaftlich zu betreiben. 1935 wurden die beiden an Italien gelieferten Exemplare Do X2 und Do X3 verschrottet, die originale Do X nach Berlin in die Luftfahrtsammlung überführt, wo sie im Zweiten Weltkrieg einem Bombenangriff zum Opfer fiel. Nur ein Stück des Heckleitwerks ist noch im Dorniermuseum in Friedrichshafen zu sehen. Das Überleben verdankt es einer zu steilen Wasserung bei Passau am 9. Mai 1933, bei der das Heckteil abbrach und bis 1980 im Wasser ruhte. Und dies soll Kapitän Urban zum Kommandanten Merz, der die Landung ausgeführt hatte, gesagt haben: «Herr Merz, wir haben ja keinen Schwanz mehr!» ●



### Vom Brett – Eine Annäherung

Ich schreibe garantiert niemals gar nix über dieses Brettli, hab ich mir fest vorgenommen im letzten Dezember, als unverhofft und unbestellt jene grosse weisse Schachtel postalisch reingeschneit kam. In ängstlicher Erwartung einer weiteren batteriebetriebenen Überflüssigkeit kam mir dann das zum Vorschein kommende schlichte Holzbrettchen allerdings schon richtig nützlich vor, und infolge des medialen Brettli-Bashings in den Tagen darauf und dem fehlenden Verständnis vieler meiner KollegenInnen für das grosszügige Holzgeschenk reifte bei mir bald der Entscheid, auf die Durchsetzung obigen Vorsatzes zu verzichten und für das missverstandene und sträflich unterschätzte Brettli eine Lanze brechen zu wollen, zumal fast gleichzeitig auch grad die ausführlichen «Jahresschwerpunkte 2012» in leichtverständlich pyramidalen Darstellung im Postfach auftauchten und ich mit dem Punkt «Aktiver Umgang mit Veränderungen» einen würdigen Ersatz für meinen Brettdiskussionsverzichtsversatz gefunden hatte.

Natürlich habe auch ich lange in der Schachtel herumgewühlt und neben dem Brettli, dem Käsestecher, den Schokoladetafeln und anderen Beilagen, die in ihrer Zusammenhanglosigkeit offensichtlich aus einem Lageräumungsverkauf zu stammen schienen, nach irgendeiner symbolischen Bedeutung gesucht, nach einem Zeichen, nach einem raffinierten Bonusversteck, nach einem tieferen Sinn. Auch die alarmierte Boulevardpresse war in der Folge ganz verwirrt ob dem rätselhaften Geschenk und machte aus dem Käsebrettli flugs ein «Schneidebrett für Edelschokolade», obwohl es sich bei beiliegender Schoggi wahrlich nicht um ein Edel-, sondern eher um ein Milchlischerzeugnis handelte, mit unter anderem folgenden Inhaltsstoffen: «Magermilchpulver, Rahmpulver, Emulgator, Kartoffelstärke» (wörtlich, mithilfe der Lupe vom Kleingedruckten abgelesen. Aus Basel, der Hochburg schweizerischer Schokoladeproduktion). Vergleichbar mit einem Burgunder, den man in Elm noch mit ein bisschen Citro anreichert.

Aber wir waren ja beim Brettchen. Was wollte uns das Management Board, das Direktoren Brett, mit dem Brettli-Versand bloss sagen? Ganz augenscheinlich schon mal die Materialwahl: Hartholz, das heisst, die Zeiten werden härter. Schräger Zuschnitt: Die Originalität unserer Marketingabteilung ist ungebrochen, die Rautenform ist Sinnbild überbordender Kreativität und ungebremsten Vorwärtstrangs und widerstrebt allen Bemühungen, es (das Brettli) neben der letztjährigen Pfeffermühle im rechtwinkligen Schrank zu versorgen (welche, die Mühle, immer noch



mahlend vor sich herläuft und -leuchtet, weil man den Abstellknopf noch nicht gefunden hat). Eingeschnitztes Schweizerkreuz: Swissness, unsere Erfindung! Hier gilt es grad auch die positive soziokulturelle Message zu loben, die die Herstellung eines solchen Manufakts beim Handwerker in Hinterindien wohl hinterlässt: Dass bei uns im Hochlohnland nicht nur schnöder Mammon den Gabentisch bereichert, sondern auch ein simples handgeschnitztes Käsbrettli die Augen von Tausenden von Angestellten zum Leuchten bringen kann. Ohne Batterien.

Gut, das Hauptargument der «Occupy Crewpost»-Bewegung, die dann tagelang den sonst schon überlagerten Zugang zum Crewbriefkasten mit den ungeliebten weissen Schachteln zubretterte, war natürlich die fehlende Bonuszahlung, welche die rätselhaften Geschenkpäckungen in den letzten Jahren quasi kompensatorisch begleitet hatte, mit einem Betrag in Höhe der jeweils aktuellen Jahreszahl. Bei näherer Betrachtung zeigte sich aber schnell die riskante Dynamik dieser zwar liebgewonnenen, wirtschaftlich aber sehr bedenklichen Entwicklung: spätestens im Jahr 6000 hätte sich der Bonusbetrag nämlich bereits verdreifacht und folglich den weiteren Betrieb ernsthaft gefährdet, und darum muss doch auch der unverständigste Lohnempfänger glücklich sein, dass dieser ruinösen Tradition vorausschauend und gerade noch rechtzeitig der Riegel vorgeschoben worden ist. Immerhin schön, dass anstelle einer Gratifikation dann wenigstens dieses Erlebnisverbesserungsprogramm SCORE (Swiss Cheese Original Refining Equipment) in Form des vorweihnachtlichen Käsebrettlis getreten ist.

Einfach so nichts wert ist ja so ein Brettli auch nicht, zumal wenn es sich um ein FSC-zertifiziertes Subtropenholzbrett aus nachhaltiger Bodenhaltung handelt, was allerdings im vorliegenden Fall nicht mit abschliessender Sicherheit gesagt werden kann, weil das entsprechende Gütesiegel wohl vergessen ging. Dass ein geschenktes Brett aber, mal abgesehen vom reinen Materialwert, schon immer ein Symbol höchster Wertschätzung war, davon zeugen zahllose liebevolle Redensarten wie: «Bei jemandem einen Stein im Brett haben», «Bretter, die die Welt bedeuten», «Ein Brett vor dem Kopf haben» oder, wie die Leute in Grossbritannien sagen: «The Sooner, the Bretter.» Deshalb soll hier, gewissermassen als versöhnliches Schlusswort, wieder einmal der alte aviatische Sinnspruch in Erinnerung gerufen werden: «Wie man sich brettet, so fliegt man.»

*pk2@bluemail.ch*



#### Experimental Flugzeug zu verkaufen (altershalber)

Typ: Europa Classic Monowheel ♦ Composite Kit ♦ 2-Plätzer

Motor: Rotax 912 ULS 100 HP ♦ Propeller: Warp Drive ♦ Open Trailer

Projektstand: Weit fortgeschritten ...

Informationen bei Franz Muggli 044 836 76 74 oder famuggli@gmx.ch

# Senioritätsnummer 1000

**Zehn Jahre nach dem Start der Fluggesellschaft Swiss erreichte die Zahl der Swiss-International-Piloten erstmals die Tausendergrenze. Conny Stosch wurde die Ehre zuteil, als Erste in der Geschichte der Swiss die Senioritätsnummer 1000 zu tragen. Die «Rundschau» hat die sympathische Schwäbin befragt.**

*Interview: Peter Tilly*

**«Rundschau»:** Hallo Conny, herzlich willkommen in der Swiss. Hast Du Dich bei uns schon eingelebt?

**Conny Stosch:** Ich konnte schon einen ersten Eindruck gewinnen und fühle mich sehr wohl bei der Swiss. Da ich die Pilotenausbildung bei Swiss Aviation Training (SAT) absolviert habe, ist mir das Umfeld der Swiss nicht ganz fremd. Ich bin jedoch gespannt, was mich bei der Swiss noch alles erwartet, und freue mich sehr darauf.

**«RS»:** Sicherlich hast Du während der Umschulung andere Probleme, als Dich mit der Senioritätsliste zu befassen. Dennoch wird Dich diese während Deiner Karriere begleiten und die Basis für viele Entscheide bilden. Wenn dieses Heft erscheint, könntest Du die Nummer 1000 bereits wieder los sein, und der lange Aufstieg Richtung Platz 1 beginnt. Auf was freust Du Dich am meisten in Deiner fliegerischen Karriere?

**C.S.:** Wenn man am Anfang seiner Laufbahn steht, ist es natürlich sehr früh und schwierig zu sagen, auf was man sich am meisten freut. Denn alles ist neu und interessant. Wenn ich in kleinen Schritten denke, dann freue ich mich sicherlich zu allererst einmal darauf, über-

**«Nur gemeinsam kann man etwas erreichen!»**

haupt im Cockpit sitzen zu dürfen. Darauf lässt sich dann aufbauen. Danach steht sicherlich die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Captains und Cabin Crew Members im Vordergrund. Langfristig gesehen freue ich mich darauf, später selbst einmal Captain zu werden. Wer würde das nicht wollen? Alles Weitere wird sich als eine Art «Work-In-Progress» während der Laufbahn von alleine ergeben.

**«RS»:** Aufgewachsen bist Du in Leinzell, gelegen zwischen Stuttgart und Schwäbisch Gmünd. Zwischen Kloten und Leinzell liegen nur knapp drei Autostunden, aber eine Landes-, eine Sprach- und manchmal auch eine Mentalitätsgrenze. Wie fühlst Du Dich in Deiner neuen Umgebung aufgenommen?

**C.S.:** Ich fühle mich sehr wohl in der Schweiz und bin herzlich aufgenommen worden. Da ich von klein auf immer in der Schweiz Skifahren ging und auch Verwandtschaft und Freunde in der Schweiz habe, freue ich mich umso mehr, hier zu sein und auch ein bisschen Schwizerdütsch zu lernen ...

**«RS»:** Du hast Betriebswirtschaft studiert und nach Deinem Studium in einer Bank im Marketing gearbeitet.

Heute sitzt Du im Cockpit einer A320. Warum hast Du Dich letztendlich für die Fliegerei entschieden?

**C.S.:** Als Sechsjährige hatte ich das Schlüsselerlebnis auf einem Urlaubsflug, bei dem ich als Gast im Cockpit mitfliegen durfte. Daraus entstand der Traum vom Fliegen. Oftmals fehlt einem als Jugendlicher an der Schwelle zum Berufsleben der Mut, seinen Traum in die Realität umzusetzen. Mir ging es ähnlich, und ich entschied mich für das Studium und den Job im Marketing. Allerdings fehlte mir immer mehr die Überzeugung, die richtige Wahl getroffen zu haben. Es war, als ob man in einem falschen Körper zur Welt gekommen wäre. So entschied ich mich für einen Wechsel. Und auch wenn er radikal erscheint, so ist es doch das, was ich will und schon immer wollte. An der Fliegerei fasziniert mich das Zusammenspiel zwischen Mensch und Technik, und ich bin gespannt, was mich bei der neuen Aufgabe alles erwartet. Ich finde, es gibt nichts Schöneres, als wenn Wunsch und Realität letztendlich eins werden. Dies ist meiner Meinung nach eine gute Basis für eine erfolgreiche Berufslaufbahn.

**«RS»:** Für Dich ist im Moment alles neu, auch die AEROPERS. Was erwartet die Senioritätsnummer 1000 von der Pilotenvereinigung?

**C.S.:** Erstmals möchte ich natürlich die AEROPERS näher kennenlernen, bevor ich genau sagen kann, was ich von ihr erwarte. Ich finde es wichtig, dass ein Gremium vorhanden ist, das sich um die Interessen der Piloten aus Sicht des Arbeitnehmers kümmert.

**«RS»:** Und was darf die AEROPERS von Dir verlangen? Oder anders gefragt: Ist jemand mit Deinen Talenten bereit, sich für die Anliegen der Pilotinnen und Piloten einzusetzen?



**Conny Stosch** ist 25 Jahre alt, ursprünglich aus der Nähe von Schwäbisch Gmünd. Sie hat Betriebswirtschaft mit Fachrichtung Bankwesen in Heidenheim studiert und als Diplom-Betriebswirtin abgeschlossen. Sie liebt Sport (Fussball, Skifahren, Inline-Skating, Biking), reist gerne und pflegt ihren Freundeskreis. Am liebsten ist sie in den Bergen auf den Skiern unterwegs. Ebenfalls hat sie als Skilehrerin im Skiclub Leinzell mitgewirkt. Von klein auf hat sie geturnt. Mit 19 Jahren hat Conny den Trainerschein im Geräteturnen gemacht und mehrere Jahre Jugendliche im Alter zwischen 8 und 15 Jahren im Turnverein unterrichtet. Sie liebt die schwäbische Küche, insbesondere Linsen mit Spätzle und schwäbische Maultaschen ...



Markus Grob (links), Conny Stosch und Kilian Kraus.

ich gerne auf Inlineskates oder mit dem Mountainbike rund um den Flughafen unterwegs. Wenn es dann die Zeit zulässt, möchte ich auch noch etwas Fussball spielen.

**«RS»:** Zurück zum Fliegen. Wann dürfen wir Dich auf der Strecke begrüßen?

**C.S.:** Anfang Februar ist das Landetraining geplant. So werde ich Mitte Februar auf der Linie sein, worauf ich mich wirklich sehr freue!

**«RS»:** Zum Schluss hast Du Gelegenheit, das loszuwerden, was Du schon immer loswerden wolltest.

**C.S.:** Ich möchte mich bei der SAT und allen Mitarbeitern für die tolle Zeit und Unterstützung während der Pilotenausbildung bedanken. Vielen Dank an meine Familie und Freunde, die mich immer unterstützen. Einen herzlichen Dank an die AEROPERS für den tollen Blumenstrauss für den 1000. Senioritätsrang. Ebenfalls freue ich mich sehr, bei der Swiss angestellt zu sein und am Erfolg des Unternehmens mitwirken zu dürfen!

**C.S.:** Wenn die Umschulung vorbei ist, ich eventuell auch mal wieder etwas Freizeit geniessen kann und auch die AEROPERS kennengelernt habe, könnte ich mir vorstellen, je nach Tätigkeitsbereich, gerne mitzuwirken. Nur gemeinsam kann man etwas erreichen!

**«RS»:** Talente scheinst Du viele zu haben. Im Internet finden sich unzählige Pressemeldungen von Erfolgen der Fussball-Damenmannschaft «Normannia Gmünd», die durch Deine Tore besiegelt wurden. Während Deiner Ausbildung zur Pilotin hast Du diverse Artikel im Blog der Pilotenklasse PK-2/10 publiziert. Welche anderen Hobbys betreibst Du noch?

**C.S.:** Im Winter bin ich unheimlich gerne in den Schweizer Bergen auf den Skis unterwegs. Seit klein auf fahre ich Ski und habe das im Alter von 17 Jahren mit einer Skilehrerlizenz abgerundet. Im Sommer bin

**«RS»:** Besten Dank für das Gespräch und viel Erfolg und Spass bei Deiner neuen Aufgabe im Cockpit der A320. ●

#### Die Senioritätsliste

Beim Eintritt in die Swiss erhält jeder Pilot eine Nummer, die sich in erster Priorität nach seinem Dienstalter (Anciennität) und in zweiter Priorität nach seinem Geburtstag (Seniorität) richtet. Nummer eins ist Stand Dezember 2011 ein A330/340-Captain mit Jahrgang 1953, der Verfasser dieses Artikels tummelt sich im Mittelfeld mit Nummer 437, und die Letzte in der Reihe ist Conny Stosch an 1000. Stelle. Dieses Nummernsystem regelt die Reihenfolge von Umschulungen auf ein grösseres Muster und die Beförderungen zum Captain.



**Wir unterstützen die Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals.**  
[www.swissair-kinderhilfe.ch](http://www.swissair-kinderhilfe.ch)

*Let your soul fly*

[www.wings-lounge.ch](http://www.wings-lounge.ch)

# Was macht eigentlich ... François Clavadetscher?

«Mit 66 Jahren, da fängt das Leben an ...», heisst der Refrain in dem bekannten Lied von Udo Jürgens. Haben die 66-Jährigen wirklich so viel drauf? Die «Rundschau» besuchte einen Vertreter dieser Altersklasse am Ufer des Genfersees.

*Interview: Peter Tilly*

*Pünktlich um 11.44 Uhr fuhr der Zug im Bahnhof Gland ein. Mir kam ein braun gebrannter und sportlicher François entgegen. Die Begrüssung war herzlich, der Händedruck lang. Wir hatten vorgängig abgesprochen, dass wir in der bahnhofsnahen Pizzeria das Mittagessen einnehmen und etwas über früher, heute und die Zukunft reden würden. Doch es kam anders. Frisch verschneite Alpen, ein stahlblauer Himmel und die gute Laune unsererseits verlangten nach einem eher standesgemässen Gasthaus. François dirigierte mich zu seinem Wagen, und wir fuhren zusammen ins benachbarte Prangins. Ein Parkfeld vor dem Schloss war frei und der Tisch am Fenster auf den Namen «CLAVA» reserviert. Auf einer Schiefertafel war das Tagesmenü fein säuberlich aufgelistet:*

- ✱ *Salade du Jour*
- ✱ *Emincé de Poulet aux Champignons*
- ✱ *Tagliatelle*
- ✱ *Truffes aux Chocolat ou Eclair Vanille*

*Neben der Karaffe Wasser fand ein Pinot Noir aus lokaler Produktion an unseren Tisch. Beide waren wir adrett gekleidet und wären problemlos als Geschäftspartner durchgegangen, die Wichtiges in gepflegter Atmosphäre besprachen. Dazu passte eine Geste meines Gegenübers, die ich an dieser Stelle von ihm nicht erwartet hätte: Er reichte mir seine Visitenkarte. «Venue Director Tutor» stand da unter seinem Namen, und links oben prangte das Logo des Europäischen Fussballverbands UEFA. Mein Interesse war geweckt, doch zuerst war der frische Blattsalat an der Reihe, der, begleitet von ofenfrischem Weissbrot aus der Dorfbäckerei von Prangins, serviert wurde.*

**«Rundschau»:** «Venue Director Tutor» klingt gut. Da frage ich mich natürlich, was das bedeutet und was Du bei der UEFA machst?

**François Clavadetscher:** Zur UEFA kam ich zufällig. Im Jahr 2000 fragte mich ein Kollege an, der in der Organisation arbeitete, ob die Piloten bei der Swissair speziell auf das Verhalten in Stresssituationen ausgebildet würden, und falls ja, was die Inhalte dieses Lehrgangs seien. Ich erzählte ihm von unseren CRM-Kursen, und sein Interesse war geweckt. Bei einem Mittagessen skizzierte ich buchstäblich auf einer Papierserviette einige Inhalte und Ideen, die innerhalb der Fussballorganisation interessant sein könnten. Ich wurde engagiert und hielt zwei Vorträge am Hauptsitz in Nyon.

**«RS»:** Und was bedeutet die Berufsbezeichnung «Venue Director Tutor»?

**F.C.:** Der «Venue Director» ist bei Champions- und Europa-League-Spielen der UEFA-Repräsentant vor Ort. Zusammen mit seinem Stellvertreter und Kollegen aus der Marketing-Organisation T.E.A.M. ist er verantwortlich für den korrekten Ablauf vor Ort. Eine der Hauptaufgaben ist das korrekte Zeitmanagement. Das geht vom Überprüfen der Trainingszeiten am Vortag bis zum Anpfiff des Spiels. Fernsehanstalten verkaufen Werbeminuten und sind darauf angewiesen, dass die Halbzeiten fast auf die Sekunde genau angepfiffen werden. Der Venue Director ist am Spieltag der Taktgeber. Er gibt das O.K., wenn die Mannschaften einlaufen dürfen, und kommuniziert dem Schiedsrichter mit Handzeichen, in welcher Sekunde der erste Ballkontakt passieren soll. Das Amt des Venue Directors habe ich zwischen 2002 und 2007 ausgeübt. Seit 2007 bilde ich Venue Directors aus, darum der Zusatz Tutor.

**«RS»:** Wie bist Du zu diesem interessanten Amt gekommen?



**François Clavadetscher**, Jahrgang 1945, wohnt mit seiner Frau in Vich (VD), hat vier erwachsene Kinder und zwei Enkelsöhne. Nach ein paar Jahren als First Officer auf der DC-9 und der DC-8 wurde er 1985 zum Captain auf der MD-80 ernannt. François instruierte als Trainingscaptain und später als Type Rating Instructor auf der MD-80, der A320 und der MD-11.

Er war Mitglied eines Teams von zwölf Personen, die 1992 die HAD-Kurse (Vorgänger des CRM) entwickelten. Am 31. August 2002 wurde François als MD-11-Captain pensioniert. Nachdem er den Uniformhut der Swiss an den Nagel gehängt hatte, leitete er vom Oktober 2003 bis zum September 2007 als «Head of Training» die «TWINAIR S.A. Flight Academy» in Lausanne. Seit dem Jahr 2003 ist er im Bundesamt für Zivilluftfahrt im CRM-Bereich aktiv, arbeitet Direktiven für das CRM-Training aus und wirkt als CRM-Examiner.

Von Januar 2008 bis Oktober 2011 arbeitete François als freischaffender Mitarbeiter der Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle (SUST, ehemaliges Büro für Flugunfalluntersuchungen, BFU) mit. Er wurde dort vorwiegend als Experte für CRM-Fragen eingesetzt. Seine Freizeit verbringt er am liebsten im Kreise seiner Familie oder auf einem Wanderweg, der auch sehr weit weg der Zivilisation sein darf.

F.C.: Kurz nach dem Grounding erhielt ich von meinem Kollegen aus dem UEFA-Hauptsitz in Nyon einen Anruf. Er erkundigte sich, ob ich noch fliege und ob ich an einer Beschäftigung innerhalb der UEFA interessiert wäre. Natürlich war ich interessiert. Ich verschwieg ihm aber auch nicht, dass ich von Fussball keine Ahnung hätte und darum wohl ungeeignet sei. Fussball sei lernbar, die Vorschriften auch, meinte er. Was er bräuchte, sei jemand, der mit Stress umgehen könne, Konflikten nicht aus dem Weg gehe, mindestens drei Sprachen beherrsche und reisegeübt sei. Ich sagte zu und studierte die nächsten Wochen Fussballreglemente, Organisationsstrukturen und die Vorschriften innerhalb der UEFA. Wusstest Du übrigens, dass ein Fussballtor acht Fuss auf acht Yards misst (2,44 x 7,32 m)?

«RS»: Nein, das wusste ich nicht. Auf jeden Fall ist es für Schweizer Penaltyschützen zu klein ... Zurück zu Deiner Aufgabe als Venue Director. Wo wurdest Du überall eingesetzt?

F.C.: Ich bekam mit einer Ausnahme (AS Monaco 2004 - 2005) meistens die Mannschaften mit der kleinsten Chance für ein Weiterkommen, also die Aussenseiter. Als Stellvertreter wurde ich aber auch ab und zu bei Spitzenteams eingesetzt. So war ich einmal in Lille, in Stuttgart, bei Celtic Glasgow und in Sevilla mit dabei.

«RS»: Hast Du im Jahr 2007 den UEFA-Anzug an den Nagel gehängt?

F.C.: Nein, nicht ganz. Ich wurde von der UEFA angefragt, ob ich während der Euro 2008 nicht als «Team Liaison Officer» (TLO) arbeiten wolle. Der TLO agiert als Bindeglied zwischen der Mannschaftsleitung und den Organisatoren. Ich habe meine Bewerbung eingereicht, wurde assessiert und zusammen mit zwei anderen Kandidaten dem Board des Französischen Fussballverbands vorgestellt. Die «Bleus» entschieden sich für mich, und so betreute ich die Mannschaft während der gesamten Euro 2008.

«RS»: Fussballer im Generellen und die Franzosen im Speziellen sind nicht als pfllegeleicht bekannt. Was hat Dir beim Umgang mit den jungen Sternchen mehr geholfen: die Durchsetzungskraft des Captains, die Geduld eines vierfachen Vaters oder das psychologische Gespür des CRM-Instruktors?

F.C.: Mit den Spielern war es nie ein Problem, aber um ehrlich zu sein: Ich war froh, dass die Mannschaft nach den drei Gruppenspielen nach Hause reiste. Die Zusammenarbeit mit den zwei Hauptexponenten des Teams war, gelinde gesagt, sehr schwierig.

*Von meinen vorbereiteten Fragen hatte ich noch keine gestellt. Ich wollte mit François über die letzten zehn Jahre als Rentner reden, doch wie es scheint, stand mein Interviewpartner noch mit beiden Beinen im Erwerbsleben. Der Hauptgang wurde serviert. Die Qualität des Essens stand der Qualität der Räumlichkeiten in keiner Weise nach.*

«RS»: Die Pilotenschulung hat Dich nach Deiner Pensionierung nicht losgelassen. In den Jahren 2003 bis 2007 warst Du «Head of Training» der TWINAIR S.A. Flight Academy in Lausanne und hast unter anderem auch als SFI (Synthetic Flight Instructor) Studenten in



*In Prangins wurden zu unseren Ehren die Flaggen gehisst.*

die Geheimnisse des A320 eingeführt. Eine anspruchsvolle Aufgabe!

F.C.: In der Tat! Bei der Swissair habe ich in der Instruktion viel Erfahrung gesammelt und von der guten Infrastruktur und der Unterstützung der Stabsstellen profitiert. Als «Head of Training» einer privaten Firma musste ich die Kurse erarbeiten und die Organisation aufbauen. In diesen Jahren habe ich sehr viel über die Business-Fliegerei, JAR-OPS und die Ausbildungsorganisation gelernt. Hier muss ich die unentbehrliche Unterstützung von Christophe Etter als Haupt-SFI A320 erwähnen, er hatte die Swiss als Captain A320 im Jahr 2004 verlassen.

«RS»: In den Jahren bei der TWINAIR hast Du den Westschweizer Aviatik-Nachwuchs kennengelernt. Seit Jahren sind die Kurse an der Swiss Aviation Training (SAT) ausgebucht, aber es sitzen kaum Studenten aus der Romandie im Klassenzimmer. Wo siehst Du die Gründe für das Desinteresse der Westschweizer Piloten an der Swiss?

F.C.: Als ich in der Swissair war, stammten ungefähr zehn Prozent der Piloten aus der Romandie. Bedenkt man, dass 20 Prozent der Schweizer französisch-sprechend sind, waren wir schon damals untervertreten. Rückblickend kann ich sagen, dass die Swissair unglaublich gut für uns schaute. Wir konnten zwischen Genf und Zürich mit fest gebuchten Gratistickets pendeln, und dies machte das Leben als Pendler um einiges leichter. Ich würde also nicht behaupten, dass die Romands ein Desinteresse zeigen, ich denke eher, dass die Swiss wegen des Arbeitswegs und des Reiseaufwands zu unattraktiv ist. Natürlich spielt die Sprache auch noch eine wichtige Rolle.

«RS»: Du hast auch für die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle (SUST, früher BFU) als Experte für CRM-Belange gearbeitet. Glücklicherweise sind Flugunfälle in der Schweiz nicht an der Tagesordnung. Falls trotzdem so ein tragisches Ereignis eintritt, ist das SUST sofort zur Stelle. Was waren Deine Aufgaben beim SUST?

F.C.: Ich wurde vor allem als Human-Factors-Experte aufgeboten. Ich half aber auch bei der Aufklärung von Unfällen mit grösseren Flugzeugtypen mit. Mit Ausnahme eines Sonderfalls (eine A320-Notlandung in

Genf), habe ich mich in diesem Bereich meistens mit AIRPROX (Beinahekollisionen in der Luft) beschäftigt.

«RS»: Warst Du beim SUST fest angestellt?

F.C.: Ich wurde bei Bedarf aufgeboten.

«RS»: Vom TSR (télévision suisse romande) wirst Du regelmässig als Aviatik-Experte befragt. Wie kam dieser Kontakt zustande?

F.C.: Die ersten seriösen Medienerfahrungen sammelte ich während der A320-Einführung bei der Swissair als Gast in der Sendung «a bon entendeur». Beim Überflug des ersten A320 von Hamburg nach Zürich betreute ich die Journalisten aus der Westschweiz. Am Tag des Halifax-Absturzes traf ich in Genf vor dem Dispatch auf Bobby Schär. Er gab mir das Mandat, als aktiver MD-11-TRI vor die Presse zu treten und die Verfahren bei Rauch an Bord zu erklären. Nach diesen ersten Medienkontakten wurde ich immer wieder von der Presse angefragt, auch vom TSR.

«RS»: Fliegst Du selber noch?

F.C.: Ja, sehr gerne. Mit dem Bücker Jungmann (HB-UUL) hebe ich regelmässig vom Flugplatz La Côte (LSGP) ab und geniesse das Fluggefühl mit der Lederkappe und der alten Pilotenbrille.

*François entschied sich für Truffles aux Chocolat, ich bestellte das Eclair Vanille. Mein Dessert schmeckte ausgezeichnet, François' Truffles schlugen aber alles. Wir beide genossen das Essen und die Atmosphäre und waren uns bewusst, wie privilegiert wir sind. Nicht alle Menschen können das von sich behaupten, und das brachte uns zum nächsten Gesprächsthema.*

«RS»: Du beweist viel Feingefühl im Umgang mit sozial Benachteiligten. Seit Jahren engagierst Du Dich im Swissair-Kinderhilfswerk und bist mittlerweile ein Mitglied des Stiftungsrats. In dieser Funktion betreust Du die Schuleinrichtung «Arco» in einer Favela in Sao Paulo. Besuchst Du die Einrichtung regelmässig vor Ort?

F.C.: Ich war ein paar Mal dort, zuletzt vor einem Jahr. Häufigere Besuche sind auch nicht notwendig, da die Schule ausgezeichnet geführt wird. «Arco» ist eine grosse Erfolgsgeschichte. Mittlerweile haben die Behörden in Brasilien gemerkt, was die Einrichtung bewirkt, und finanzieren mehr als 80 Prozent der Kosten. Das Swis-



François in Bestform.

sair-Kinderhilfswerk beschränkt sich auf ausserordentliche Investitionen wie zum Beispiel die Schreinerei, die vor einem Jahr eingerichtet wurde und die den Jugendlichen eine Berufsausbildung ermöglicht. Eine Berufslehre als solche existiert in Brasilien nicht.

«RS»: Das Swissair-Kinderhilfswerk hat eine lange Tradition. Da darf man ruhig ein bisschen Werbung machen. Seit 1956 sammelt die Stiftung Geld für bedürftige Kinder in aller Welt. Laut letztem Jahresbericht wurden weniger als ein Prozent der Spenden für die Administration aufgewendet. Unnötig zu betonen, dass Du und Deine Kollegen sich unentgeltlich engagieren. Früher hatte der regelmässige Salärabzug zugunsten des Hilfswerks Tradition. Wie können sich Spender

heute grosszügig zeigen?

F.C.: Daueraufträge, Schenkungen und sonstige Zuwendungen sind in jeder Grösse willkommen. Bereits kleine Beträge können Grosses bewirken und kommen den Ärmsten zugute. Wir werden auch regelmässig in Testamenten berücksichtigt, was uns natürlich sehr freut.

«RS»: Als Dein Facebook-Freund kam ich in den Genuss Deiner Reiseberichte aus Patagonien. Bilder mit hohen Bergen und noch höheren Trecking-Rucksäcken habe ich gesehen. Wie lange warst Du unterwegs?

F.C.: Vier Wochen in Südamerika, davon drei in Patagonien.

«RS»: Du bist mit Zelt und Proviant alleine durch fast unbewohntes Gebiet gelaufen. War das ein Selbstfindungstrip oder reist Du ganz einfach am liebsten alleine durch die Welt?

F.C.: Nach der TWINAIR-Zeit hatte ich das Bedürfnis, den Kopf zu leeren. Die Monate zuvor waren schwierig und anstrengend. Da habe ich meinen Rucksack gepackt und bin in 40 Tagen von Vich im Waadtland zu meiner Tochter nach Nizza marschiert. Ich bin unglaublich gerne in der Natur und liebe es, durch unberührte Landschaften zu gehen. Früher fehlte mir die Zeit dazu, heute kann ich das geniessen. Alleine bin ich deshalb unterwegs, weil meine Frau wegen einer Fussgelenkschwäche nicht solange wandern kann.

«RS»: Was sind Deine nächsten Reisepläne?

F.C.: Mit Dir nach Peking fliegen, schauen, ob unsere Fahrräder nach zehn Jahren noch in Schuss sind, und dann wie früher auf der Chinesischen Mauer zwischen Jinshanling und Simatai wandern!

«RS»: Das ist ein Schlusswort! Vielen Dank für das Gespräch und den kurzweiligen Nachmittag.

*Der Zug brachte mich bequem von Nyon nach Dietikon zurück. Wie auf dem Hinweg wurde mir leicht übel. Dachte ich am Morgen noch, eine Magen-Darm-Grippe sei im Anmarsch, kannte ich bei der Heimfahrt die Ursache genau: Es waren die Neigezüge! Diese Schwankerei macht den Redaktor reisekrank. Das Eclair blieb, wo es hingehörte, doch leider verschwand mein iPhone aus meiner Tasche und ist bis dato unfindbar. Man kann nicht immer gewinnen ... ●*

# TCAS version 7.1: Coming to a cockpit near you soon ...

**From March 2012 (new-build aircraft), Aircraft operating into European Union airspace will be required to have TCAS II V7.1 installed. Retrofit of older aircraft must be completed before December 2015. While substantially similar to v7.0, Version 7.1 introduces a new “level off” RA designed to eliminate the potential for confusion or misunderstandings created by the existing “adjust vertical speed” RA. It is also important to note that if an aircraft type is deployed on services to Europe then it will have TCAS II v7.1 installed and operational even when used for non-European operations.**

*Text: IFALPA-Bulletin, Februar 2012*

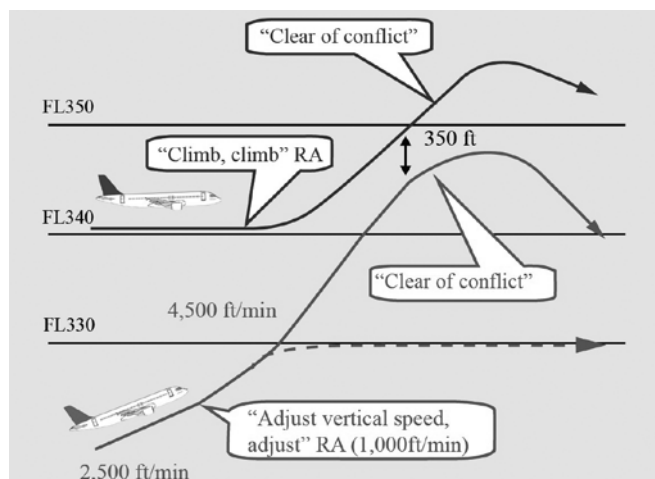
## Introduction

This Briefing Leaflet is based on the Eurocontrol ACAS Bulletin 14 and focuses on the upcoming change to TCAS II. In December of 2011, the European Union announced that to operate within EU airspace all existing TCAS v7.0 installations must be upgraded to v7.1 before 1 December 2015. In addition all new aircraft entering service after 1 March 2012 must be equipped with v7.1. The development of version 7.1 was initiated by EUROCONTROL following the discovery of two safety issues with the current TCAS II version. Development was undertaken jointly by the RTCA in the United States and by EUROCAE in Europe with support and contributions from several other organizations, including airlines and ANSPs.

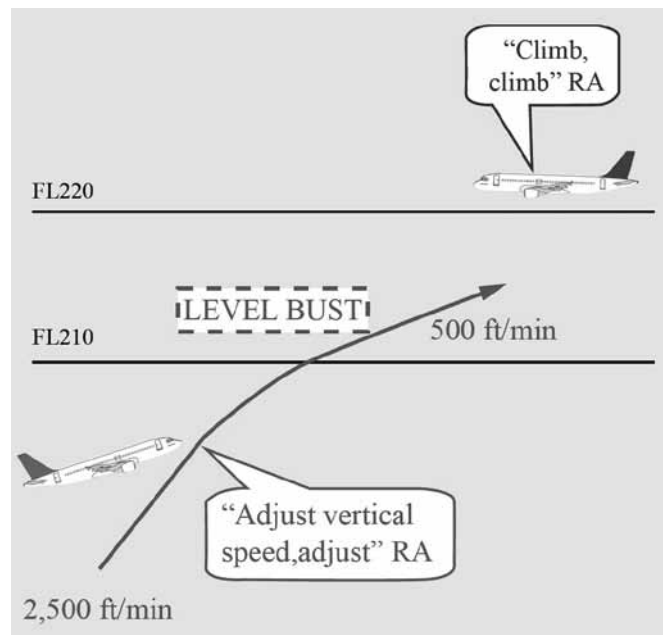
This bulletin explains the reasons behind the implementation of version 7.1 and introduces the new RA – the “Level off, level off” RA. It answers questions that pilots or controllers may have about the new version and provides references to additional training resources.

## Background

Since its introduction in Europe in 2000, TCAS II version 7.0 has been the subject of monitoring. In the course of analysing recorded and reported events, many cases – as many as 23 per year – were found in which pilots did not respond correctly to the “Adjust vertical speed, adjust” Resolution Advisories (RAs). The “Adjust verti-



*Fig. 1: An incorrect response to an “adjust vertical speed, adjust” RA leading to a loss of separation event.*



*Fig. 2: Level bust as a result of an “adjust vertical speed, adjust” RA.*

cal speed, adjust” RA requires the reduction of vertical speed to 2000, 1000, 500, or 0 ft/min., as indicated on the flight instruments. In those cases involving an incorrect response, the pilots increased their vertical speed instead of reducing it, consequently causing a deterioration of the situation. The “Adjust vertical speed, adjust” RA is the only RA whose aural annunciation does not clearly communicate what exact manoeuvre is required. It is also the most common RA, representing up to two-thirds of total RAs, all of which increases the potential for incorrect pilot response (see Fig. 1).

Additionally, there have been numerous cases of level bust when pilots following the “Adjust vertical speed, adjust” RA went through their cleared level, often causing a follow up RA for the other aircraft above or below, and disrupting ATC operations (see Fig. 2).

## Version 7.1 solution - a new “level off, level off” RA

The issues mentioned on the previous page have led to the development of TCAS II version 7.1. Occasional pilot confusion with the “Adjust vertical speed, adjust” RA is resolved by replacing it with a new “Level off, level off” RA. Currently, “Adjust vertical speed, adjust” RAs require a reduction of the vertical rate to 2000, 1000, 500 or 0 ft/min. The new “Level off, level off” RA always requires a reduction of vertical rate to 0 ft/min. The

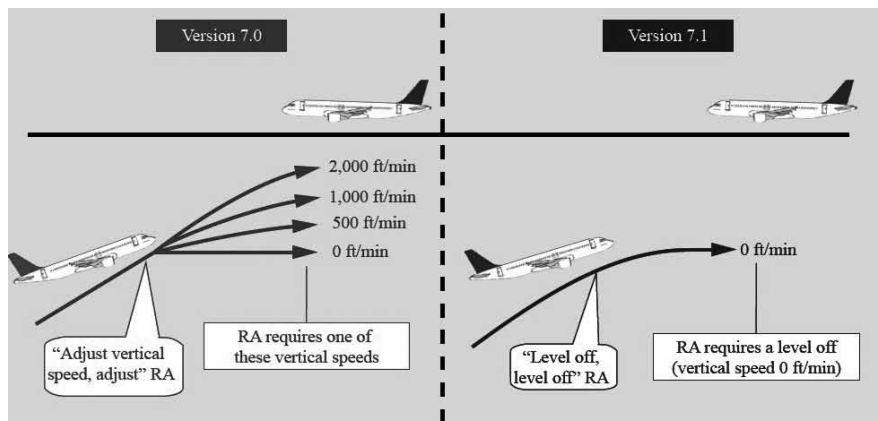


Fig. 3: Comparison of “adjust vertical speed” and “level off” RAs.

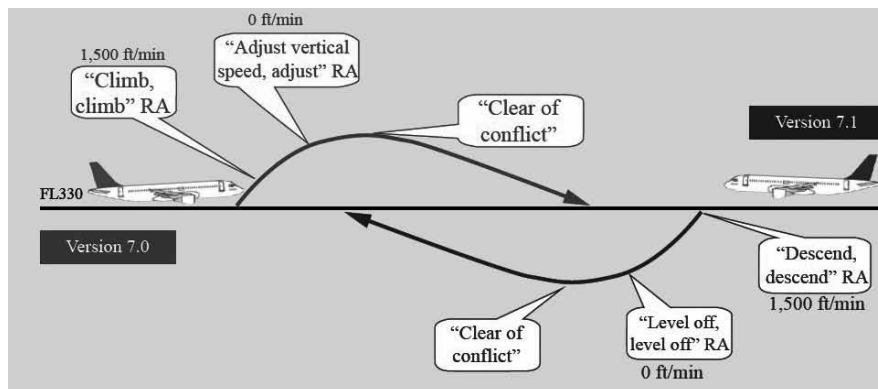


Fig. 4: Comparison of a weakening “adjust vertical speed” and “level off” RAs.

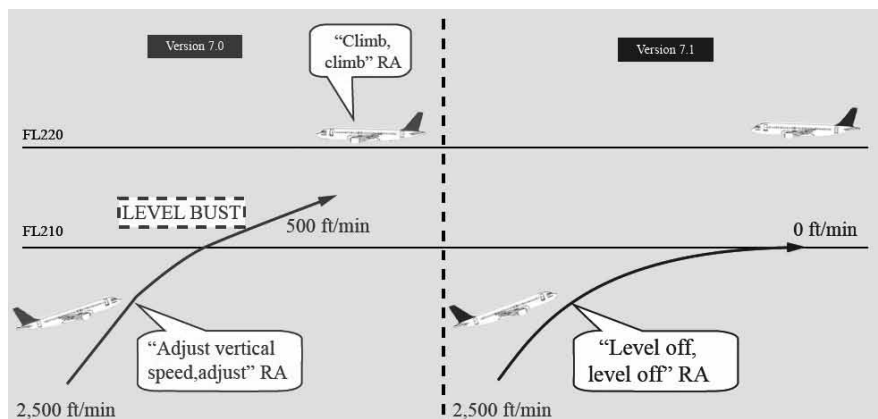


Fig. 5: How the “level off” RA will reduce instances of level busts.

level off is to be achieved promptly, not at the next standard flight level (e.g. FL200, FL 210, etc.).

The aural message “Level off, level off” also has the benefit of being intuitive and the associated manoeuvre corresponds to the standard levelling off manoeuvre. The “Level off, level off” RA may be issued as an initial RA (as illustrated in Fig. 3) or as a weakening RA (following, for instance, a “Climb, climb” or “Descend, descend” RA – see Fig. 4) when the vertical distance between the aircraft increases after the initial RA has been issued.

A weakening “Adjust vertical speed, adjust” RA in the existing version 7.0 also always requires a reduction of vertical speed to 0 ft/min. (i.e. level off), so there is no change in pilot actions in these cases.

Additionally, replacing the multiple climb/descent rates of the “Adjust vertical speed, adjust” RA, the “Level off, level off” RA will minimise the altitude deviations induced by TCAS (level busts while “flying the

green arc”), thus reducing the impact on ATC operations. It will contribute to the overall reduction of RA occurrences because follow up RAs resulting from the “green arc level bust” should not occur any more (see Fig. 5).

#### Training points – new “Level off, level off” RA:

- Response to “Level off, level off” RA: Reduce the vertical rate to 0 ft/min (i.e. level off).
- The level off must be achieved promptly, not at the next flight level.
- “Adjust vertical speed” RAs will become defunct.
- Some aircraft will level off hundreds of feet before their cleared level while responding to this new RA. However, the RA will not result in more frequent conflicts with third party aircraft than is experienced with the current version of TCAS.

How the new RA “Level off, level off” RA will be depicted on a generic Electronic Flight Instrument System or Instantaneous Vertical Speed Indicator is shown in Fig. 6 through 9.

#### Version 7.0 – problems with the reversal logic

The design of the current TCAS II version 7.0 allows for reversal RAs (i.e. “Climb, climb NOW” and “Descend, descend NOW”) to be issued when the current RA is no longer predicted to provide sufficient vertical spacing. However, there have also been a number of cases in which TCAS II version 7.0 failed to reverse an RA when two converging aircraft remained within 100 feet. This type scenario can occur when one aircraft is not following the RA or is not TCAS II equipped and follows an ATC instruction or performs an avoidance manoeuvre based on visual acquisition.

A number of these types of cases have been discovered each year – as many as seven per year – the most notable events being the Yaizu (Japan) midair accident (2001) and the Überlingen (Germany) midair collision (2002).

#### Version 7.1 solution – improved reversal logic

Version 7.1 will bring improvements to the reversal logic by detecting situations in which, despite the RA, the aircraft continue to converge vertically. A feature has been added to the TCAS logic that monitors RA compliance in coordinated encounters (i.e. when both aircraft are TCAS II equipped). When version 7.1 detects that an aircraft is not responding correctly to an RA, it will issue a reversal RA to the aircraft that manoeuvres in accordance with the RA (see Fig. 10).

In single equipage encounters (i.e. when only one aircraft is TCAS II equipped), version 7.1 will recognise the situation and will issue a reversal if the unequip-



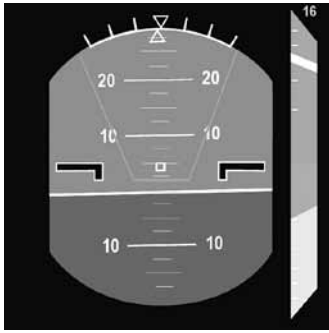


Fig. 6: A “level off” RA as depicted on a generic EFIS display.



Fig. 7: A “level off” RA as depicted on a generic IVSI display.

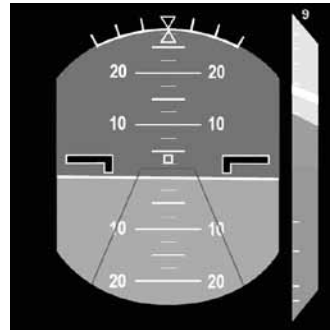


Fig. 8: A weakening “level off” RA as shown on a generic EFIS display.



Fig. 9: A weakening “level off” RA as shown on a generic IVSI display.

ped threat aircraft moves in the same vertical direction as the TCAS II equipped aircraft. Although the reversal logic change is transparent to flight crews, it will, nevertheless, bring significant safety improvements.

#### Training points – improved reversal logic:

No change in pilot actions:

- Always follow the RA: Follow the RA even if the RA is contradictory to ATC instructions.
- Respond to reversal RAs within 2.5 seconds. Reversal RAs require a 1500 ft/min. climb or descent rate.

#### Version 7.1 Frequently Asked Questions

##### What aircraft are subject to the version 7.1 mandate?

The mandate is applicable in European Union airspace as of 1 March 2012 to all aircraft above 5,700 kg Maximum Take-off Mass or authorised to carry more than 19 passengers. An extended deadline, i.e. 1 December 2015, is granted to aircraft with an individual certificate of airworthiness issued before 1 March 2012 and equipped with version 7.0. The EU Implementing Rule sets an earlier equipage requirements than those published in ICAO Annex 10 (1 January 2014 new installations, 1 January 2017 existing units). It is worth noting that, once equipped an aircraft with v7.1 installed may be encountered anywhere on an airline’s network and not only on service within or to and from European destinations.

##### Is version 7.1 compatible with earlier TCAS versions?

Yes, version 7.1 is compatible with all existing versions being operated today; i.e. version 7.0 as well as version 6.04a (which is still in use by a small population of aircraft). However, it is important to check and confirm which version is installed on the aircraft you are about to operate so that you know what type of RA you might encounter.

##### What actions are required by aircraft operators?

Aircraft operators should ensure that TCAS II version 7.1 is deployed on their fleet according to the mandate. Aircraft operators should also ensure that their flight crews understand the new features version 7.1 brings and are trained on correct responses to “Level off, level off” RA.

##### What pilot training is required?

Before the new version of TCAS is deployed to its fleet aircraft operators should ensure that crews are:

- Aware of the TCAS version upgrade
- Trained on the new “Level off, level off” RA and understand how to respond to this RA correctly.

There are no other differences (visible to pilots) between version 7.0 and version 7.1. •

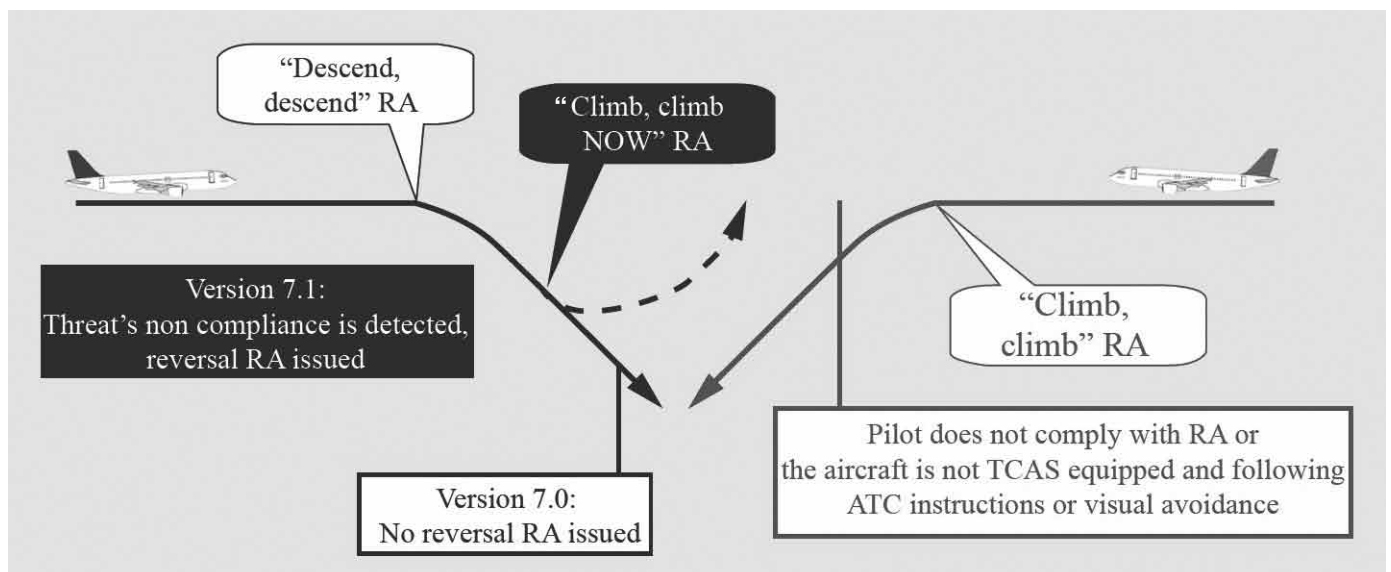


Fig. 10: TCAS II version 7.1 improved reversal logic.

# Thema «Schadstoffe in Kabinenluft» – Dauerbrenner oder Strohfeuer?

Die Verunreinigung der Kabinenluft kann viele Ursachen haben und harmlos sein. Ganz sicher toxisch sind Rückstände von Triebwerkölen. Die Diskussion zu diesem Thema wird kontrovers geführt. Nun hat die European Cockpit Association eine klare Haltung eingenommen und einen Massnahmenkatalog formuliert.

*Text: Carlos Saraiva, F/O Avro RJ 100*

Das Thema Kabinenluft beschäftigt Medien, Konsumentenschutzorganisationen, Pilotenverbände, Hersteller und die Gesetzgeber seit geraumer Zeit. Zahlreiche Berichte über «inflight returns», ausgelöst durch Rauch und/oder üble beziehungsweise nicht identifizierte Gerüche, haben unsere Aufmerksamkeit in letzter Zeit vermehrt erregt. Die Massenmedien sind zwar hilfreich, wenn es um die Bekanntmachung solcher Vorfälle geht, jedoch weniger brauchbar, wenn es um die Klärung der Hintergründe geht. Mit diesem Artikel soll unser Bewusstsein diesbezüglich einmal mehr geschärft werden. Jüngere Kollegen hören gewisse Sachen vielleicht zum ersten Mal, andere können sich allenfalls an Cornelius Schwanhäusers Artikel zu diesem Thema in der AEROPERS-«Rundschau» 1/2010 erinnern.



Die Gefahr für Besatzung und Passagiere durch verunreinigte Luft darf nicht unterschätzt werden.

## Worum es geht

Viele unter uns haben es schon persönlich erlebt: Im Cockpit oder in der Kabine macht sich ein unangenehmer Geruch breit. Die Quellen hierfür sind vielfältig: Abgase der Ground Power Unit (GPU), Gummi-Abrieb landender Flugzeuge, Reste der De-icing-Flüssigkeit aus der Luft des Hilfsaggregats (APU), überhitzte Mahlzeiten aus den Galley-Öfen, Nebenprodukte unseres Metabolismus und weitere mehr. So unerfreulich diese sind, so sind sie doch in der üblichen Konzentration und Häufigkeit für unsere Gesundheit und die Flugsicherheit nicht beeinträchtigend.

Gefahr kann jedoch über die Zapfluft der Triebwerke oder APU (englisch «engine bleed air & apu air») drohen. Die heutige Konstruktionsart garantiert nicht, dass diese hundertprozentig frei von Öl oder Hydraulikflüssigkeit beziehungsweise derer Derivate in die Kabine gelangt. Diese Auslegung ist wegen der daraus möglichen Verunreinigung der Kabinenluft alles andere als ideal, aber gegenwärtig das gebräuchliche Design. Technisch liegt das Problem an den Dichtungen, die gewaltigen Druck-

**«TCP ist aufgrund der Toxizität generell verboten, in Triebwerkölen aber zugelassen.»**

und Temperaturänderungen (idle bis full thrust, Meereshöhe bis Reisefluglevel etc.) standhalten müssen. So kann es vorkommen, dass die verwendete Luft im Triebwerk oder Hilfsaggregat durch obige Flüssigkeiten kontaminiert wird. Häufigkeit und Grad derartiger Verschmutzungen sind Gegenstand von Untersuchungen. Es gibt zurzeit keine statistisch erwiesenen und aussagekräftigen Werte. Unbestritten ist lediglich, dass solche Vor-

kommnisse potenziell flugsicherheits- und gesundheitsgefährdend sind. Kritisch sind in erster Linie sogenannte Organophosphate, insbesondere Trikresylphosphate (TCP), und das bekanntere Kohlenmonoxid. Obwohl aufgrund der Toxizität generell verboten, ist TCP – mangels Alternativen – in Triebwerkölen in einer Konzentration von maximal fünf Prozent als Flammenschutzmittel beziehungsweise Schmierstoff zugelassen. Beim Verbrennungsprozess oder der Pyrolyse (siehe Kasten) von Öl oder Hydraulikflüssigkeit können aus dem Grundstoff zahlreiche, ebenfalls neurotoxische (d.h. als Nervengift wirkende) und krebserregende Isomere entstehen. Übersteigt deren Konzentration in der Atemluft die individuell unterschiedliche kritische Grenze, können Symptome wie Erbrechen, Bauchschmerzen, Durchfall sowie neurologische Symptome wie Lähmungen, Schwindel, Kopfschmerzen, Ermüdungserscheinungen, Herzrasen, Kurzatmigkeit, Glieder- und Muskelschmerzen auftreten. Es ist einleuchtend, dass dies ohne rasche geeignete Reaktion (Sauerstoffmaske) unmittelbar zur Flugunfähigkeit der Besatzung führen kann. Solche Ereignisse waren bisher sehr selten, aber in ihrer Auswirkung tragisch genug, um seit längerem eine lebhaftere, bisweilen polemische Diskussion über die zu ergreifenden Massnahmen zu entfachen.

## Was getan wird

Man kennt es aus all jenen Bereichen, wo konträre Interessen aufeinander treffen, aber keine harten Fakten vorliegen: Es wird behauptet, vorgeworfen, gedroht,

### Pyrolyse

Thermo-chemische Spaltung organischer Verbindungen, wobei durch hohe Temperaturen (500 bis 900° C) ein Bindungsbruch innerhalb grosser Moleküle in kleinere erzwungen wird. Im Gegensatz zur Vergasung und zur Verbrennung geschieht dies ausschliesslich unter der Einwirkung von Wärme und ohne zusätzlich zugeführten Sauerstoff.

(Quelle: Wikipedia)

unterstellt und gegenseitig verhindert. Logischerweise steht sehr viel auf dem Spiel: einerseits die vor allem wirtschaftlichen Interessen der Hersteller und Betreiber der Flugzeuge, andererseits die Sicherheits- und Gesundheitsansprüche der Besatzungen und Passagiere. Wobei die Besatzungen zugleich auch vom ökonomischen Erfolg ihrer Arbeitgeber abhängig sind. Von der einen Seite wird immer wieder ins Feld geführt, dass solche Cabin Air Contamination Events extrem selten sind – beziehungsweise mangels wissenschaftlicher Messung inexistent (!) – und sich die resultierende Gefahr mit den Sauerstoffmasken einfach kontrollieren lässt, woraus abgeleitet wird, dass kein Handlungsbedarf besteht. Die andere Seite behauptet, diese Ereignisse seien nicht so rar, und die unmittelbare Gefährdung der Flugsicherheit, aber auch die langfristige Gesundheitsschädigung seien zu dramatisch, um nicht effektiv und schnell durch entsprechende Gesetzgebung gelöst zu werden. Diese Polarisierung ist bei den jeweiligen Anspruchsgruppen verständlich, bei den in der European Cockpit Association (ECA) vertretenen Pilotenverbänden aber zumindest fragwürdig. Um diesen Zwiespalt innerhalb der ECA zu überwinden, fand kürzlich ein Workshop zum Thema statt. Trotz unterschiedlichen Ansichten ist es nach langem Diskutieren gelungen, eine gemeinsame Position zu finden und als Massnahmenkatalog zu verabschieden. Die wichtigsten Eckpunkte und Forderungen sind:

1. Anerkennung, dass ein Problem besteht:
  - a. Es muss zwischen sicherheitsrelevanten, akuten Situationen (abnormal situation) und Langzeiteffekten durch dauerhaftes Ausgesetztsein (normal situation) unterschieden werden.
  - b. Rauch- und Geruchsvorfälle (fume events) können gesundheitsgefährdend sein, und die Flugsicherheit ist tangiert. Die ECA bemüht sich, die entsprechenden Organe auf europäischer und nationaler Ebene zu sensibilisieren.
  - c. Eine umfassende und wissenschaftlich erhärtete Risikoanalyse soll zwecks Bestimmung der effektiven Gefahr erfolgen.
2. Luftfahrtunternehmen und Piloten müssen geschult werden:
  - a. unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Realität;
  - b. ohne bei den Passagieren und Besatzungen Ängste zu schüren;
  - c. ohne kontraproduktive Folgen zu erzeugen.
3. Das Training bei Fume Events inklusive dem korrekten Gebrauch der Sauerstoffmaske ist zu vertiefen.
4. Statistisch signifikante Daten und Analysen zu Fume Events sind zu beschaffen, um den Forderungen mit Fakten mehr Gewicht zu verleihen.
5. Klärung der Terminologie: Rauch, Qualm, Geruch (englisch smoke, fume, smell); sichtbar versus unsichtbar, erklärbar versus nicht erklärbar.
6. Zusätzliche Forschung im Bereich Biomarker durch medizinische, klinische Toxikologen.
7. Follow-up bei der Filterentwicklung.
8. Offenes, umfassendes und transparentes Meldewesen für Fume Events anregen.
9. Verbessern von Trainings- und Unterhaltsabläufen.

Kritische Zeitgenossen mögen einwenden, dass es sich hierbei um einen schönen, aber zahnlosen Papiertiger handelt. Die weitere Entwicklung wird es zeigen. Tatsa-



**Carlos Saraiva**, 1975 in Lissabon geboren, wuchs in Bern auf, wo er auch heute mit seiner Frau und drei Töchtern lebt. Erste fliegerische Erfahrungen sammelte er in der fliegerischen Vorschulung (FVS) und später im Militär auf dem PC-7. Nach seinem Betriebswirtschaftsstudium arbeitete er sieben Jahre lang als Ökonom bei einem Schweizer Traditionsunternehmen in Winterthur. 2008 begann er bei der SAT den ATPL-Lehrgang und fliegt seit Mai 2010 als First Officer auf dem Avro RJ 100. Seit Mitte 2011 betreut er das Ressort «Kabinenluft» für die SwissALPA und verfolgt die Entwicklungen auf diesem Gebiet.

che ist, dass bei den europäischen Agenturen und dem Gesetzgeber fortan mit einer Stimme gesprochen wird, was unseren Positionen wesentlich mehr Gehör verleihen wird als die bisherige Kakophonie. Wie bei anderen Anliegen auch ist der Erfolg massgeblich von der individuellen Umsetzung der einzelnen beteiligten Akteure abhängig.

#### Was die jeweiligen Akteure tun können

**Besatzungsmitglieder** sollen die professionelle Schulung im Alltag umsetzen, natürlich unter Wahrung des gesunden Menschenverstandes. Verdächtige Gerüche sollen gemeldet werden. Seid Euch bewusst, dass unsere Sensoren die einzigen «Rauch- und Geruchsmelder» für die Zapfluft sind. Seid Euch bewusst, dass potenziell gefährliche Stoffe auch unsichtbar und geruchlos sein können und es als Detektor hierfür nur das eigene Körperempfinden gibt.

**Hersteller** können alternative Designs wählen, wie zum Beispiel dasjenige, das in den Boeing Dreamliner (B-787) eingebaut wird. Denkbar sind auch technische Lösungen zur Überwachung und/oder Messung der in die Kabine geblasenen Bleed Air. Diese müssen technisch so weit verlässlich und ausgereift sein, dass keine falschen Alarme ausgelöst werden, die wiederum kontraproduktive Handlungen verursachen können. Weiter sollten sie sich nicht gegen wissenschaftliche Untersuchungen und Studien wehren, die die objektive Erforschung des Themas anstreben. Denn ohne konkreten Faktenteppich lassen sich keine vernünftigen gesetzlichen Grenzwerte und/oder technischen Mindestvorgaben erlassen.

**Konsumentenorganisationen und Medien** dürfen weiterhin ihre kritische Überwachungsfunktion wahrnehmen – dies im Bewusstsein, dass übertriebene oder bloss auf Angstmacherei ausgelegte Berichterstattung mittelfristig einen gegenteiligen Effekt hat. Es liegt unter anderem an ihnen, die Öffentlichkeit korrekt und sachlich zu informieren, damit diese Seite den nötigen Druck auf Gesetzgeber, Hersteller, Airlines etc. aufbauen und halten kann. Dank der öffentlichen Meinung wurden bereits in zahlreichen Parlamenten (England, Deutschland, Australien, USA) Vorstösse eingereicht und Gesetzesvorlagen in Auftrag gegeben.

Es ist ein langer Weg. Wichtig ist dabei, dass unsere Beharrlichkeit wortwörtlich den längeren Atem hat. ●

# Fliegende Noten und funky Piloten

Ihr Debüt war zugleich auch ihr Gesellenstück. An der «Swiss Christmas Party» trat die neu gegründete «Swiss Pilot Combo» zum ersten Mal vor grossem Publikum auf. Die Zuhörer waren sich einig, es war *der Höhepunkt des Abends!*

*Interview: Peter Tilly*

Piloten hätten Kerosin im Blut, wird gerne behauptet. Es gibt aber auch solche mit Musik in den Adern. Elf aktive Piloten der Swiss, mit zum Teil professionellem musikalischen Hintergrund, haben eine Combo gegründet, die gleichwohl den Jazz, den Blues als auch den Funk beherrscht.

Zwei Tage hatten die elf Musiker Zeit, sich auf ihren Auftritt an der Swiss-Weihnachtsparty vorzubereiten. Dies hat offensichtlich gereicht, um die Stimmung an dem Anlass zum Kochen zu bringen.

Die «Rundschau» hat dem Bandleader Domi Huber auf den Zahn gefühlt und ihm Fragen zu dem musikalischen Projekt gestellt.

**«Rundschau»:** Zwei Piloten, wohnhaft in derselben Stadt, haben einige Anläufe gebraucht, um dieses Interview zu führen. Wie habt ihr es auf die Reihe gebracht, elf Piloten aus verschiedenen Corps, wohnhaft in drei Ländern, zusammen auf eine Bühne beziehungsweise in einen Übungskeller zu bringen?

**Domi Huber:** Die Swiss hat für uns zwei Freitage vor dem Anlass geplant. Der Tag des Konzerts wurde als Arbeitstag gesetzt, und am «day after» wurden wir erst für späte Flüge aufgeboten. Mit Hilfe von «Doodle» fanden wir einen freien Tag, wo wir in kleinen Gruppen üben konnten. Die Bläser trafen sich im Vorfeld bei André Ruth, und die Trommler und Bässe spielten ein paar Takte in der Innerschweiz ein. Bereits diese zwei Termine kamen nur mit viel Aufwand zustande. Ohne fixe Freitage sind Proben bei unseren Einsätzen unmöglich zu organisieren.



Die «Swiss Pilot Combo» bei ihrem ersten Auftritt im «Stageone» in Zürich.

**«RS»:** Die elf Bandmitglieder kommen aus verschiedenen Regionen, sind zum Teil erst ein paar Monate in der Swiss und fliegen auf verschiedenen Flotten. Wie fandet ihr zusammen?

**D.H.:** André Ruth trug schon lange die Idee im Kopf herum, eine Piloten-Combo zu gründen. Er fragte im Pilotenumfeld und bei Rotationen nach, wer ein Instrument spielt und ob er an der Pilot Combo Interesse hätte. Am Schluss fehlte noch der Bandleader. Über ein paar Umwege kam die Anfrage an mich, ob ich mich zur Verfügung stellen würde. Natürlich wollte ich! Das war Anfang 2011. Es dauerte eine gewisse Zeit, bis alle Stellen der Swiss ihr Einverständnis gaben und die notwendigen Ressourcen bewilligten. Dass es die Swiss Pilot Combo in dieser Form gibt, ist der Hartnäckigkeit von André zu verdanken.

**«RS»:** Dann wurde die Swiss Pilot Combo nicht speziell für die Christmas Party gegründet?

**D.H.:** Nein, im Gegenteil. Der erste Auftritt sollte im Sommer am Swiss-Golfturnier stattfinden. Leider hat es im Sommer mit der Planung der Freitage nicht geklappt. So kamen wir an der Weihnachtsparty zum ersten Auftritt.

**«RS»:** Hat die Swiss vorgängig gewusst, welches musikalische Format die Bandmitglieder haben?

**D.H.:** Nein. Die Swiss wusste im Vorfeld nur, dass wir eine Band von Piloten sind. Im Nachhinein haben wir erfahren, dass es im Organisationskomitee (OK) der Weihnachtsfeier kontroverse Diskussionen gab, ob man das Risiko eingehen sollte, eine unbekannte Pilotenband spielen zu lassen, die in dieser Formation

noch nie aufgetreten und demzufolge absolut unbekannt war. Im OK einigte man sich darauf, wenigstens eine Probe der Band zu besuchen. Dieser Besuch fiel dann leider ins Wasser, weil der Verantwortliche mit Fieber im Bett lag. Wir nahmen ein Demo-Band auf und stellten dies dem OK zu. Das beruhigte die Skeptiker.

**«RS»:** Der Erfolg gibt dem Projekt der Swiss Pilot Combo recht. Im «OC Info» vom Dezember ist eurer Band eine ganze Seite gewidmet, und der oberste Swiss-Pilot Thomas Frick lobt euch in höchsten Tönen. Mit eurer musikalischen Höchstleistung scheint ihr auch hohe Gäste der Lufthansa beeindruckt zu haben. Sind weitere Konzerte mit der Swiss Pilot Combo in Planung?

**D.H.:** Konkret geplant ist noch nichts. Wir hatten viele Feedbacks

und viele mündliche Versprechungen, dass wir in Zukunft einmal gebucht werden. Unter anderem haben sich Verantwortliche der Lufthansa geäussert, dass sie uns eventuell für ihr Personalfest buchen würden. Die «Nightstop Party» wäre eine weitere Auftrittsmöglichkeit – vielleicht auch wieder die Christmas Party 2012. Mal schauen, wie sich das entwickelt. Mehr als drei oder vier Auftritte pro Jahr liegen aber nicht drin. Schliesslich sind wir primär als Piloten angestellt.

## «Das Demo-Tape beruhigte die Skeptiker.»

«RS»: Ihr seid zu elft aufgetreten. Die Anzahl von elf Musikern muss nicht in Stein gemeisselt sein. Vielleicht hat es unter den Pilotinnen und Piloten noch andere musikalische Talente, die auch mitwirken möchten. Wo kann man sich melden?

D.H.: Wir waren elf auf der Bühne, haben aber 14 auf der Liste. Interessierte sollten sich unbedingt melden. Wir führen eine Kartei mit allen Interessenten und sind natürlich froh, wenn wir bei Bedarf Ersatz haben oder gar ein neues Instrument aufnehmen können. Die Kontaktadresse findet sich auf unserer Homepage [swisspilotcombo.ch](http://swisspilotcombo.ch).

«RS»: Müssen es zwingend aktive Piloten der Swiss sein?

D.H.: Ja, wir sind eine Piloten-Band. Alles andere wäre Etikettenschwindel.

«RS»: Swiss erscheint im Band-Namen, Swiss steht auf den Uniformen, die ihr beim ersten Auftritt getragen habt, und Swiss ist Euer aller Arbeitgeber. Seid Ihr nun eine private Band oder habt Ihr einen offiziellen Auftrag der Swiss?

D.H.: Die Swiss unterstützt uns mit den erwähnten Freitagen und hat Infrastruktur wie Noten, Notenhalter und anderes bezahlt. Wir verdienen nichts mit unseren Auftritten, wollen aber auch nichts drauflegen. Wir sind nicht verpflichtet zu spielen, wenn die Swiss uns anfragt, machen es aber gerne.

«RS»: Als musikalischer Laie beeindruckt mich die kleine Zahl von nur zwei Proben vor der Feuertaufer. Funktioniert das, weil ihr alle auf so hohem Niveau spielt?

D.H.: Es hat gute Musiker in unserer Combo, aber am Niveau alleine liegt es nicht, dass es funktioniert hat. Wir hatten nur zwei Tage für das gemeinsame Üben, so lautete die Vorgabe. Dies bedingte eine gute Organisation. Die Noten und Aufträge mussten vorgängig verteilt werden, damit die Musiker individuell üben konnten. An den Probetagen blieb keine Zeit für organisatorische Belange. Mehr Proben wären sicher gut gewesen. Der Auftritt ist sehr gut angekommen, aber wir als Musiker haben unsere Fehlritte sehr wohl bemerkt. Man könnte noch einiges verbessern.

«RS»: Du hast verschiedenste Musicals als Musikalischer Leiter begleitet. Keine Bühne war Dir zu gross, kein Werk zu schwierig. Leider – das ist meine Meinung

– werden immer wieder die gleichen Stücke aufgeführt. Nach dem Erfolg Eurer Piloten-Combo drängt es sich ja förmlich auf, ein Musical über das Pilotenleben aufzuführen. Eine Langstreckenrotation böte alles, was ein Singspiel beinhalten müsste: Liebe, Eifersucht, Intrigen, Helden, Versager – nichts würde ausgelassen. Wann legst Du los?

D.H.: Ich bin sofort dabei, liefere mir einen Text, und wir starten durch! Wenn jeder Swiss-Angestellter einmal die Veranstaltung besucht, sind wir fein raus. Wenn dann noch jeder eine Begleitung mitbringt, werden wir reich. Ich wiederhole mich: Ich bin dabei!

«RS»: Ich habe wirklich das Gefühl, dass dies funktionieren könnte. Leute sind glücklich, wenn sie in ihren Vorurteilen bestätigt, dabei etwas zu lachen haben und unterhalten werden. Die fliegende Zunft bietet so viel an Angriffsfläche, dass wir einen vollen Tag durchspielen könnten.

D.H.: Unbedingt. Ich verstehe als Musical-Fan nicht, wieso Millionen von Leuten «Cats» besuchen, sich nach 40 Minuten langweilen und dann noch auf das Lied «Memory» warten. Doch man darf den Aufwand, ein gutes Musical zu schreiben, nicht unterschätzen.

«RS»: Was sind Deine nächsten Projekte?

D.H.: In Casino Zug führe ich im Frühjahr mit gut fünfzig Jugendlichen das Musical «Aida» auf. Im Moment bin ich am Vorbereiten des musikalischen Arrangements. Eine wunderbare Abwechslung zum fliegerischen Alltag.

«RS»: Ein Berg von Arbeit!

D.H.: Ja und nein. Musik ist ein Teil meines Lebens, und ich bin fest davon überzeugt, dass, wenn ich zwei Sachen mache – in meinem Fall Musik und Fliegen –, beides besser herauskommt.

«RS»: Vielen Dank für das Gespräch. Ich wünsche der Swiss Pilot Combo und natürlich Dir viel Erfolg bei Euren Auftritten und Projekten und hoffe, bald einen Gig von Euch besuchen zu können!

---

## Die Musiker der «Swiss Pilot Combo»

### Dominique (Domi) Huber, Bandleader, F/O A320

Dominique Huber studierte an der Musikhochschule Luzern Klavier, Dirigieren und Schulmusik. Seit Jahren ist er auf verschiedenen Musicalbühnen unterwegs. So war er der Musikalische Leiter von «Heidi – Das Musical» in Walenstadt, «Grease», «Footloose», «Hope» und anderen in Zug. Auch als Keyboarder und Pianist war er an vielen Musicals beteiligt («Elisabeth», «Hairspray», «Die Schweizermacher», «Dschungelbuch» und viele mehr). Seit 2009 arrangiert Dominique Huber unter anderem für den englischen Komponisten Charles Miller. Nebenbei leitete er diverse Chöre, spielt Fagott in der «Swiss Army Concert Band» und hilft gelegentlich als Perkussionist in Orchestern aus.

### Berni Weber, Keyboard, F/O A330/340

Berni studierte zwischen 1976 und 1986 bei Cecile Hux am Konservatorium Zürich klassisches Klavier.



Die Musiker vor dem Gig im Backstage-Bereich.

Als Elfjähriger wurde er am schweizerischen Jugendmusikwettbewerb mit dem 3. Rang ausgezeichnet. Danach folgten drei Jahre Kirchenorgelunterricht, und anschliessend studierte er an der Jazzschule in Luzern. Es folgten mehr als 600 Konzerte mit der Partyrockband «7tcover» und Gastprojekte mit «die Pissnelken», «Charisma Band», «Joe Schwach», der «John Brack Band» und vielen anderen.

Heute ist Berni als Keyboarder und Komponist mit Padi Bernhard («Ewigi Liebi», «Mash», «Kampf der Chöre») bei der «Bernhard-Band» oder mit Nubya am schwarzen Flügel unterwegs.

#### **Lucas Fingerlos, Keyboard, F/O Avro**

Mit sechs Jahren fing Lucas an, Klavier zu spielen, und hatte Unterricht, bis er zehn Jahre alt war. Nach neun Jahren Pause nahm Lucas den Klavierunterricht im klassischen Bereich wieder auf und studierte später am Konservatorium der Stadt Wien Jazz-Klavier bei Rudi Wilfer, Oliver Kent und Aaron Wonesch. Lucas spielte in diversen Bands mit bekanntem Namen. Darunter «the Birdies», «Papermoon», «Vienna Big Band Project», «Vienna Swing Factory», «Konsens Nonsense», «Longfield Gospel Choir», «Cinnamon Jazz Quartett» und «Kerstin Strahammer Band».

Lucas' Spielkunst hört man auf folgenden CD-Aufnahmen: «Cinnamon Jazz Quartett» - «goes Weihnachten» und «Papermoon» - «When the lights go down».

#### **Andreas Herzog, Drums, F/O Avro**

Der Traum vom Schlagzeugspielen hat mit Küchenutensilien aus Mutters Küche begonnen. Die Schüsseln und Pfannen erzeugten einen herrlichen Sound. Mit neun Jahren hatte die Mutter Erbarmen, und Andreas durfte den Schlagzeugunterricht besuchen.

Die ersten Banderfahrten sammelte er am Sonntagmorgen mit der Kirchenband.

Während der Kantonsschulzeit spielte Andreas in der schuleigenen Big Band Jazz-, Funk- und Soulstücke, und im Alter von 17 Jahren durfte er sein

Talent bei der Brit Pop/Rock Band «Flood» einbringen. Zurzeit komponiert und spielt er Musik für die Musik- und Tanzproduktion «Perle des Universums» und unterrichtet Musikschüler.

#### **Rolf Kunz, Gitarre, Captain Avro**

Während der Schulzeit hatte Rolf ein halbes Jahr Gitarrenunterricht. Ihm sagte das Klassische und Akustische weniger zu. Darum wünschte er sich zur Konfirmation eine elektrische Gitarre. Das Spielen auf dem neuen Musikinstrument hat sich Rolf selber beigebracht, und zwischendurch nahm er die Hilfe von Kollegen in Anspruch.

Als ihn eines Tages ein Kollege der Crossair fragte, ob er Lust hätte, mit ihm zu musizieren, sagte Rolf zu. Zusammen mit einem Drummer und Rolfs langjährigem

Förderer, der Keyboard, Saxophon und Bassgitarre spielte wurden die ersten Lieder eingespielt. Die Band «Hi-Idle» war geboren.

Im Jahr 1994 hatte die Band den ersten Gig und spielten auch zweimal auf der Crossair-Grillparty in Bassersdorf. Rolf trat als Gitarrist und Sänger auf. «Hi-Idle» löste sich 15 Jahre nach der Gründung auf.

#### **Pierre-Michel (Pimi) Gasser, Bass, F/O A330/340**

Pimi hat im Alter von neun bis zwölf Jahren in der Dorfmusik Posaune gespielt. Mit 15 hat er sich seinen ersten Bass gekauft. Nach ein paar Musikstunden in der Jazzschule Lausanne und viel autodidaktischem Einsatz hat er für zwei progressive Rockbands in der Region Lausanne Songs geschrieben und Bass gespielt. Mit seinem Eintritt in die SLS (Schweizerische Luftverkehrsschule) im Jahre 1994 legte er eine musikalische Pause ein. Im Jahre 2009 begann er wieder intensiv mit dem Bassspiel und rockte und komponierte für die Winterthurer Band «Querspiel» (querspiel.ch).

Pimi spielt noch Gitarre und Keyboard und liebt es, auf dem «MacBook Pro» Musik zu komponieren.

#### **Lorenz Hartmann, Gesang, F/O A320**

Noch vor seinem ersten Solo-Gig mit dem Lied «Sibe chugelrundi Söi» in der ersten Primarstufe vor der versammelten Eltern- und Lehrerschaft drückte Lorenz schon mächtig in die Tasten und übte auf dem Piano Etüden und Menuette. Vortragsübungen waren das höchste der Gefühle. Nie wirklich lernte er dabei das Notenlesen. Auswendig lernen hiess sein Erfolgsrezept. Als seine langjährige Klavierlehrerin - von der er noch heute der Meinung ist, dass es keine bessere gibt - wegzog, wechselte er das Instrument: Posaune hiess seine neue Leidenschaft. Ein Instrument zum Mitnehmen und nur noch ein Ton nach dem andern. Keine Akkorde! In verschiedenen Formationen der Musikschule Hünenberg spielte er mit Freunden, hatte unglaublich Spass, Teil eines grossen Ganzen zu sein und Menschen mit Musik zu begeistern, zu berühren. «Big Band 99», eine junge funky Band, war das grösste und auch letzte

Projekt auf dem Blasinstrument. Mit einem Studio-Album endete seine Posaunenkarriere. Eine musikalische Baisse folgte – bis André Ruth ihn entdeckte. Er gab ihm eine Chance in der Swiss Pilot Combo. Jetzt ist seine Stimme sein Instrument!

#### **Christoph Ruesch, Tenorsaxophon, Captain A320**

Mit sieben Jahren der typische Karrierebeginn auf der Blockflöte. In der Oberstufe klassischer Unterricht auf der Klarinette und der Querflöte. In den Jahren 1989 bis 1992 Ausbildung an der allgemeinen Abteilung der Jazzschule Luzern mit Saxophon und Klavier. Im Alter von 16 Jahren Mitglied einer Bigband und eines Sextetts. Vorwiegend in den Bereichen Jazz-, Unterhaltungs- und Tanzmusik. Ab und zu kurze Projekte mit Kammermusik. Ende der 90er Jahre Mitbegründer des Quartetts «Jazzt Friends». «Jazzt Friends» spielt hauptsächlich Modern Jazz, Blues, Funk und Latin.

#### **Robin Bruhn, Es-Alto-Saxophon, F/O A320**

Schon im Alter von sechs Jahren begann Robin bei der musikalischen Früherziehung seinen ausgeprägten Sinn für gute Musik zu definieren. Der Spass an der Musik führte ihn schliesslich auf ein musikalisches Gymnasium. Mit 14 Jahren stand er das erste Mal als junger Elvis im Bamberger Stadttheater auf der Bühne. Nach einem zehnjährigen Intermezzo mit einem klassischen Blasorchester gründete er die Rock-´n´-Roll-Band «Fat Bop» und agierte dort als Sänger und Saxophonist. Vor zwei Jahren gründete er schliesslich Rock-´n´-Roll-Band «Rickbop & the Hurricanes» und ist dort bis heute aktiv.

#### **Andreas Hug, Trompete, F/O A320**

Andreas erlernte im Alter von fünf Jahren das Handorgelspiel. Nach fünf weiteren Jahren kam die Trompete hinzu, und weitere fünf Jahre später versuchte sich Andreas auf dem Klavier. Ab der ersten Sekundarschule kam er in den Genuss von Musikunterricht bei Patrick Rothenberger, Trompeter in der «Swiss Army

Big Band». Erste Orchester-Erfahrungen sammelte Andreas bei der Jugendmusik Mels, der Big Band der Musikschule Sarganserland und der Big Band der Kantonschule Sargans. Im Militär wurde Andreas als Trompeter eingezogen, wo er zusätzlich auf dem Es-Horn ausgebildet wurde. In der Unteroffizierschule begann er mit der Ausbildung zum Dirigenten. In dieser Funktion führte er während mehrerer Jahre den Taktstock des Musikvereins Vilters und der Panzerbrigade 11. Neben seinem Mitwirken in der «Swiss Army Marching Band», dem «Spiel Inf Br 11» und dem «Spiel Heer» ist Andreas als Aushilfe bei verschiedenen Big Bands und Dorfformationen anzutreffen. Zusätzlich zur Trompete hat er sich kürzlich ein Alphorn gekauft und versucht sich seit Neustem auch auf dem Es-Cornet.

#### **André Ruth, Posaune, Captain A320**

André hat seine erste Musikstunde mit neun Jahren auf dem Euphonium erhalten. Eigentlich wollte er dazumal schon Posaune spielen, leider waren seine Arme zu kurz ... Bis zum 20. Lebensjahr spielte er hauptsächlich in der Jugendmusik Wallisellen. Seit 1981 spielt André in der Swiss Band (früher Swissair-Musik). Im 30. Altersjahr wechselte er das Instrument und spielte fortan Posaune. André posaunte zeitgleich auch in der Stadtmusik Baden und später im Musikverein von Wallisellen. Er durfte in verschiedenen Formationen als Aushilfe einspringen, unter anderem bei der «DRS Big Band» zur Eröffnung des Fernsehsenders 3SAT. Bedingt durch das unregelmässige Arbeiten als Pilot war es ihm leider nie möglich, in kleinen Formationen zu musizieren. Aus diesem Grund ging er vor etwa einem Jahr auf die Suche nach Kollegen im Pilotenkorps, um mit ihnen zusammen eine Combo zu gründen. Ein lang gehegter Wunsch ging für André nun mit dem ersten Auftritt der «Swiss Pilot Combo» im letzten Dezember in Erfüllung.

Weitere Information zur «Swiss Pilot Combo» findet man unter [www.SwissPilotCombo.ch](http://www.SwissPilotCombo.ch). ●

**NEU**

**der Flugschreiber**  
von Kollegen für Kollegen

**Modell:** First Edition,  
100 Stück

**Material:** Titan/Edelstahl

**Oberfläche:** Plasma/Titan-Carbon\*

**Farbton:** Graphite

**Features:** Qualitäts-Drehmechanik,  
Aluminium Flightcase

**auf Wunsch:** Dienstgrad auf Clip,  
persönliche Lasergravur

\* Weitere Oberflächen:  
Edelstahl Titan, Gold 24 Karat

made in Germany by  
**FLUGMETIK**

[www.flugmetik.com](http://www.flugmetik.com)

# Zeitreise

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

*Text: Christoph Jordan*

## ... vor 50 Jahren

Potsdam, Deutschland, 10. Februar 1962: Durch Vermittlung des Rechtsanwalts Wolfgang Vogel wurde der U-2-Pilot Gary Powers gegen Oberst Rudolf Abel, Spitzenspion der Sowjets in den USA, ausgetauscht. Um 8.44 Uhr wurde Powers über die Glienicker Brücke in Potsdam zu den US-Amerikanern geführt. Sechs Minuten später wurde Rudolf Abel den Sowjets überstellt. Anschliessend wurde Powers zunächst von der Presse abgeschirmt und von US-Behörden vernommen. Es sollte geklärt werden, wie die U-2, die bis dahin in 22000 Metern Höhe für Luftabwehrwaffen als unerreichbar galt, abgeschossen werden konnte. Ausserdem war von Interesse, was genau Powers während seiner Gefangenschaft über seine Tätigkeit und das Flugzeug preisgegeben hatte. Er wurde verdächtigt, mehr erzählt zu haben, als sein Schwur zur Verschwiegenheit erlaubt hätte.

Francis Gary Powers, der 1960 auf der Incirlik Air Base (Türkei) stationiert war, wurde am 1. Mai 1960 während eines Spionagefluges von Peshawar (Pakistan) nach Bodø (Norwegen) von einer SA-2-Guideline-Boden-Luft-Rakete südlich von Swerdlowsk (heute Jekaterinburg) über der Sowjetunion abgeschossen, kurz nachdem er das Gebiet um die kerntechnische Anlage Majak überflogen hatte. Powers aktivierte nicht, wie in einem solchen Fall vorgeschrieben, den Selbstzerstörungsmechanismus der U-2, bevor er mit dem Fallschirm absprang. Eine mitgeführte, tödliche Giftkapsel nahm er nicht ein. Er wurde gefangen genommen und am 19. August 1960 in der UdSSR zu zehn Jahren Haft verurteilt.



*Gary Powers vor einem U-2-Aufklärungsflugzeug.*

## ... vor 40 Jahren

Srbská Kamenice/Windisch Kamnitz, Tschechien, 26. Januar 1972: Der Flug JU 367, eine DC-9-32 der jugoslawischen Fluglinie Yugoslav Airlines (JAT) auf dem Weg von Stockholm über Kopenhagen nach Zagreb und weiter nach Belgrad, stürzte nahe dem tschechischen Dorf Srbská Kamenice ab. Alle 22 Passagiere und fünf der sechs Besatzungsmitglieder starben. Einzig die Flugbe-



*Die einzige Überlebende, Vesna Vulovic (im Alter von 62 Jahren).*

gleiterin Vesna Vulovic, damals 22 Jahre alt, überlebte den Absturz aus 10050 Metern Höhe. Bis heute steht sie dafür im Guinness-Buch der Rekorde. In jüngster Zeit wurden allerdings Zweifel an der offiziellen Version des Unglücks laut.

Nach Darstellung der für die Ermittlungen zuständigen tschechoslowakischen Staatssicherheit gab es an Bord der DC-9 zirka 40 Minuten nach dem Start in Kopenhagen eine Explosion, ausgelöst durch eine Bombe im vorderen Frachtraum der Maschine. Dadurch sei das Flugzeug «auf Reiseflughöhe, in 10050 Metern, innerhalb von drei bis 20 Sekunden zerrissen» worden und anschliessend zu Boden gestürzt. Die Behörden der Volksrepublik Jugoslawien beschuldigten später kroatische Extremisten des Anschlags. Sie nannten als Beleg dafür einen Bekenneranruf bei der Malmöer Zeitung «Kvällsposten». Auch das US-amerikanische FBI teilte die Einschätzung, dass kroatische Extremisten hinter dem Anschlag steckten.

Das unglaubliche Überleben der Flugbegleiterin Vesna Vulovic wurde damit erklärt, dass sie sich zum Unglückszeitpunkt im Heck der Maschine befunden habe, das «in einer spiralförmigen Flugbahn aus etwa zehn Kilometern Höhe Richtung Erdboden gefallen und dort auf einen schneebedeckten Hang gestürzt und so abgebremst worden» sei.

## ... vor 30 Jahren

Renton, Washington State, USA, 19. Februar 1982: Am 13. Januar 1982 wurde die erste B-757 in den Boeing-Farben Braun und Gelb aus der Montagehalle in Renton gerollt. Nach Abschluss der Bodenerprobung startete die Maschine am 19. Februar 1982 zu ihrem Erstflug, der 180 Minuten dauerte.

Nach 1380 Flugstunden erhielt die Boeing 757 am 21. Dezember 1982 die Typenzulassung durch die FAA. Bereits am 22. Dezember 1982 wurde die erste B-757-200 an Eastern Airlines übergeben, die dann am 1. Januar 1984 den regulären Linienbetrieb aufnahm. Am 14. Januar 1984 erhielt die B-757-200 die Typzulassung





Das Cockpit der Boeing 757.

der British Civil Aviation Authority (BCAA), wodurch British Airways als zweiter Besteller ab 20. Januar 1984 den Liniendienst mit der B-757 aufnehmen konnte. Die Teile der B-757 werden an den Boeing-Standorten in Auburn, Portland, Spokane und Wichita hergestellt. Die Endmontage erfolgt in Renton. Insgesamt sind über 700 Zulieferer am B-757-Programm beteiligt.

### ... vor 20 Jahren

Stockholm, Schweden, 26. März 1992: Mit der Saab 2000 wollte der schwedische Flugzeughersteller Saab an den Erfolg des 33-sitzigen Turboprop-Musters Saab 340A anknüpfen. Aufgrund der seinerzeit boomenden Regionalluftfahrt verlangten die Kunden – allen voran der schweizerische Erstkunde Crossair unter der Führung seines nicht unumstrittenen Vorstandsvorsitzenden Moritz Suter – eine gestreckte Version der Saab 340, die zudem schneller fliegen sollte als das Ausgangsmuster.



Saab 340 und Saab 2000.

Saab streckte die Saab 340, damit sie bei einer typischen Standardbestuhlung 50 Passagiere aufnehmen konnte. Die geforderte Geschwindigkeit erreichten die Konstrukteure durch den Einbau von zwei Allison-Turboprops, die je einen Sechsstab-Propeller antreiben. Die Reisegeschwindigkeit von 360 Knoten (666 km/h) gehört zu den höchsten, die von zivilen Turboprop-Flugzeugen erreicht werden. Der Erstflug der Saab 2000 fand am 26. März 1992 statt.

Allerdings gab es bei der Entwicklung deutliche Verzögerungen, sodass das angestrebte Datum der Indienststellung der Saab 2000 bei Crossair um rund ein Jahr verfehlt wurde. Das gleichzeitige Aufkommen der Regionaljets von Bombardier und Embraer führte dazu,

dass potenzielle Kunden sich für Jets anstelle des Turboprops entschieden. Deshalb entschloss sich Saab, das Programm nach nur 63 gebauten Einheiten einzustellen und sich komplett aus dem zivilen Flugzeugbau zurückzuziehen.

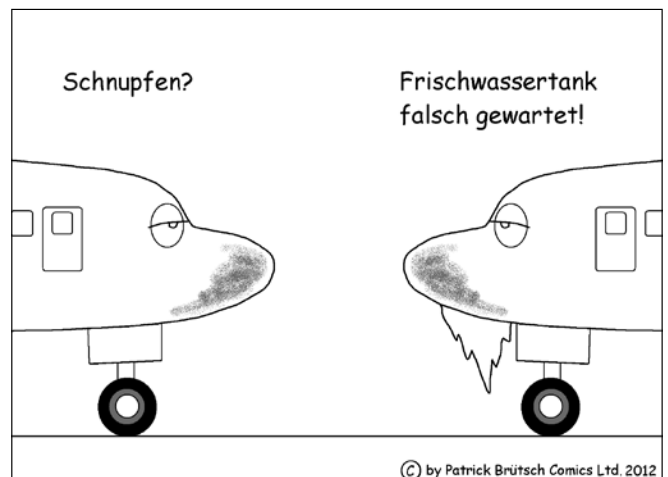
### ... vor 10 Jahren

Zürich, Schweiz, 31. März 2002: Swiss International Airlines hob am 31. März 2002 ab. Eine Flotte von 78 Regionalflugzeugen, 26 Mittel- und 26 Langstreckenflugzeugen bot 12000 Mitarbeitern einen Arbeitsplatz. Im ersten Jahr verbrannte die Swiss 980 Millionen Franken. Der erhoffte Aufschwung im Folgejahr blieb aus. Interne Machtkämpfe und eine Abfolge von externen Schocks wie die Lungenkrankheit Sars brachten die Swiss 2003 an den Rand des Ruins. Die Flaute wirkte sich auf die Swiss besonders gravierend aus, weil sie einen Geburtsfehler hatte: Nicht nur die Hunter-Strategie der Swisair mit der Absicht, mit maroden ausländischen Töchtern



Ex-Swiss-CEO André Dosé.

einen Verbund zu formen, war 2001 gescheitert. Auch das Modell der Crossair war hinfällig: Die Swiss konnte die übernommene riesige Regionalflotte nicht rentabel betreiben. André Dosé, damaliger Swiss-Chef: «Die aufkommenden Low-Cost-Airlines hatten ein besseres Geschäftsmodell mit Tiefpreisen, aber mit grossen Jets. Die Crossair und die spätere Swiss konnten mit den kleinen Propeller-Regionalflugzeugen nicht mithalten.» 2003 reduzierte die Airline die Flotte drastisch auf 35 Regional-, 21 Mittel- und 18 Langstreckenflugzeuge. Die Belegschaft blutete mit dem Abbau von 3000 Stellen und massiven Lohnzugeständnissen. ●



# On The Air ...

*Text: Zbigniew Bankowski*

## LOCAL NEWS ...

Als weltweit erster Kunde hat die **Comlux Aviation Group** mit Hauptsitz in Zürich die Businessjet-Variante des russischen Sukhoi Superjet 100 bestellt. Beim Sukhoi Business Jet (SBJ) handelt es sich um das erste in Russland hergestellte Geschäftsreiseflugzeug überhaupt. Die zwei neu erworbenen Flugzeuge des Schweizer Luxus-Charter-Anbieters werden mit 19 Sitzen ausgerüstet und erhalten ihre Kabinenausstattung bei Comlux Ame-



*Comlux hat zwei Sukhoi Business Jets bestellt.*

rica in Indianapolis. Die Auslieferung des ersten grünen Flugzeugs soll im Frühjahr 2014 erfolgen, rund drei Jahre nach der Indienststellung der Passagiervariante des Musters durch Armavia (Armenien). Der Kabineneinbau soll rund zwölf Monate in Anspruch nehmen. Den Preis für ein Flugzeug mit vollständig ausgerüsteter Kabine beziffert Comlux mit 50 Millionen Dollar. Sukhoi will das Flugzeug für 180-Minuten-ETOPS-Flüge zulassen, und die Superjets 100 sind schon jetzt Cat-3b-tauglich. Die Flotte vom Comlux umfasst derzeit 19 Flugzeuge: eine B-767, je zwei A318 und A319, eine A320, vier Global Express, drei Global 5000, drei Challenger 605, zwei Challenger 850 sowie eine Falcon 900.

Etwas mehr als zehn Jahre nach dem Grounding fliegt die **Swissair** wieder, allerdings nicht im ganz gewöhnlichen Rahmen. Um zu verhindern, dass sie die Rechte



*Eine Piper Seneca mit voller Swissair-Bemalung.*

an den Markennamen «Swissair» und «Crossair» wegen Nichtgebrauchs verliert, hat die Swiss International Air Lines die beiden Marken der Motorfluggruppe Zürich (MFGZ) ausgeliehen, die damit Rund-, Taxi- und Schulflüge durchführen will. Eine Piper Archer der MFGZ hat aus diesem Grund zusätzlich grosse Swissair-Titel sowie das bekannte Swissair-Logo erhalten. Im Weiteren fliegt eine Cessna 172 der MFGZ neu unter dem Crossair-Label, wobei das blau-rote Heckdesign der frühen 1990er-Jahre wiederauflebt. Dem Vernehmen nach soll auch die zweimotorige Piper PA-34 Seneca HB-LKM bald unter dem Swissair-Label und in voller Swissair-Bemalung abheben.

Im Geschäftsjahr 2011, das am 30. September 2011 endete, konnte **easyJet** die Zahl ihrer Passagiere in der Schweiz um 22 Prozent erhöhen. Demnach beförderte die Fluggesellschaft insgesamt rund 7,7 Millionen Passagiere, davon 2,4 Millionen von und nach Basel. Am EuroAirport Basel verstärkte easyJet ihre Stellung als führender Anbieter. Mit einem Marktanteil von 45 Prozent und einem Angebot von 36 Destinationen liegt das Unternehmen weit vor dem nächsten Konkurrenten, der acht Destinationen anbietet. Zwischen Dezember 2009 und Mai 2011 investierte easyJet an den Standorten in Basel und Genf gegen 300 Millionen Schweizer Franken.

## WORLD NEWS ...

En 2011, **Airbus** a livré 534 avions commerciaux à 88 clients dont 10 nouveaux et réservé 1419 commandes nettes, ce qui en fait l'année la plus réussie dans l'histoire de l'entreprise, et la dixième d'affilée avec une augmentation de la production. Les livraisons ont battu le précédent record établi en 2010 avec 24 avions supplémentaire. Elles ont atteints le chiffre record de 421 avions de la famille du A320 (401 en 2010), de 87 pour le A330 (87 en 2010) et de 26 pour l'A380 (18 en 2010). Le mois de décembre a été un mois record pour l'A380, avec quatre livraisons en un seul mois. Airbus Military a également livré un nombre record de 29 appareils (avions de transport C-212, CN-235, C-295 et A330 MRTT). Toujours en 2011, Airbus a eu reçu 1608 commandes (1419 net après annulations) en matière d'avions commerciaux, d'une valeur de 169 milliards de dollars au prix catalogue. Le précédent record était en 2007 (1458 commandes brutes ou 1341 nettes). En termes de valeur, la part d'Airbus en ventes d'avions de plus de 100 places est de 56 pourcent.

**Lufthansa Technik** hat eine neue Technologie für den Rollbetrieb von Flugzeugen am Boden erprobt. Zum ersten Mal wurden Elektromotoren in das Hauptfahrwerk eines Verkehrsflugzeugs installiert, um als Antrieb für alle Rollbewegungen am Boden zu dienen. Fünf Tage lang wurde das «E-Taxi» unter realen Flugbetriebsbedingungen getestet. So wurden mehrfach der Pushback eines Flugzeugs am Gate sowie der Rollbetrieb zu und von der Landebahn demonstriert. Untersuchungen belegten, dass Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge mehr als drei Prozent des Kerosins eines Fluges während des Betriebs am Boden verbrauchen.



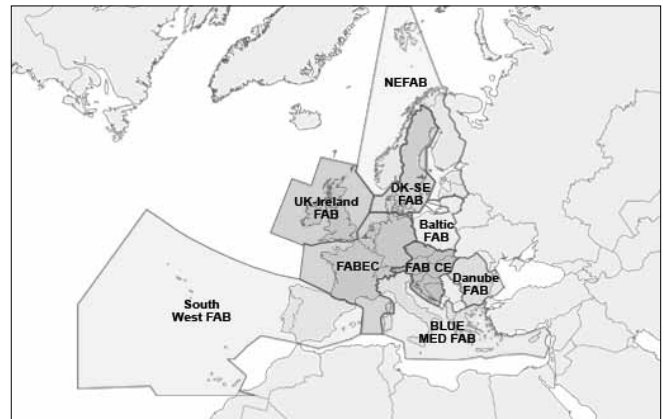
A modified A320 with sharklet wing tips.

Airbus has completed the first flights of an A320 test aircraft equipped with **sharklet wing tips**. The airframer modified the prototype of its narrow-body with the 2,5 meters tall devices and has begun the flight test programme for certification and performance validation. The first part of the campaign is directed at gathering data to fine-tune the aircraft's flight laws. Airbus expects the sharklets will cut fuel burn by up to 3,5 percent over the current configuration with wing-tip fences and boost maximum take-off weight by up to 3 tons.

Die **Lufthansa** mustert die beiden ältesten Boeing 747-400 dieser Tage aus. Ende 2012 sollen weitere fünf B-747-400 und zwei A340-300 stillgelegt werden, da als Ersatz weitere A380, A330-300 sowie auch B-747-8I zur Flotte stossen. Die letzten Avro RJ85 gehen auch weg, und neben den sieben bereits an Automatic (als Schrott) verkauften B-737-500 ist die Abgabe weiterer B-737 vorgesehen. Mit Eröffnung des neuen Willy-Brandt-Flughafens in **Berlin** am 3. Juni 2012 plant die Lufthansa dort eine erhebliche Expansion von jetzt acht auf dann 38 selber angeflogene Ziele. Mit dabei alle wichtigen Orte in Europa, die man bisher schwer vernachlässigt hatte, sowie auch Beirut und Tel Aviv. Inklusiv der Star-Alliance-Partner und Germanwings werden ab Berlin dann sogar 49 Ziele angeflogen. Die Lufthansa wird 15 Flugzeuge der A320-Familie und deren Besatzungen fest in Berlin stationieren. Interessanterweise fliegt die Lufthansa selber zweimal täglich von Berlin nach **Moskau-Vnukovo**, das bisher von Germanwings bedient wurde. Auch zwei Frankfurt-Flüge sollen von Domodedovo nach Vnukovo wechseln. Weitere Flüge könnten folgen, da Domodedovo inzwischen völlig überfüllt ist und in Vnukovo nach der Pistenrenovierung, neuen Terminalbauten sowie dem Abzug der neuen und zukünftigen Aeroflot-Töchter wie Vladivostok Avia nach Shereme-

tyevo erhebliche freie Kapazitäten existieren. Und noch eine neue Route: ab März wird Frankfurt-Shenyang-Qingdao (China) dreimal wöchentlich mit A340 geflogen. Zeitgleich wird der Anflug auf Guangzhou eingestellt.

European states appear unlikely to meet crucial air traffic management modernisation targets this year, including achieving the nine functional airspace blocks central to the **Single European Sky** initiative. Functional Airspace Blocks (FAB) are designed to eliminate the inefficiency of having airspace control dictated solely by territorial boundaries, by restructuring airspace sectors across multiple countries to create greater flexibility. Only one of these nine blocks, supposed to be operational by the end of 2012, seems to be on track. The Danish-Swedish airspace block is the only one not categorised as being of concern. The major two blocks covering France, Benelux, Germany, Switzerland (called FAB Europe Central) and the second one covering Spain and Portugal (called FAB South West) are being classified as being most at risk. The Baltic block and the UK-Ireland block are second to the Danish-Swedish block operation in terms of readiness.



The new Single European Sky initiative.

### CRASH NEWS ...

Investigations into the **LOT Boeing 767-300** gear-up landing at Warsaw are focusing on the role of circuit-breakers, after the twinjet's undercarriage failed to deploy following a hydraulic leak. The crew attempted to use gravity extension to lower the gear but this was unsuccessful. The B-767 landed on runway 33 with its gear retracted, about 1 hour 15 minutes after declaring emergency. It came to a halt 2000 meters along the strip, where runway 33 and runway 29 intersect. Preliminary

## Bauland zu verkaufen

In **Neunkirch, Kanton Schaffhausen**, ca. 40 Autominuten vom Flughafen Kloten, ist an **ruhiger Lage** mit **Nord-Süd-Ausrichtung** eine erschlossene Bauparzelle von **1200 m<sup>2</sup>** zu verkaufen.

Neunkirch, ein wunderschönes altes Städtchen, liegt mitten im Klettgau und hat eine sehr gute Infrastruktur. Öffentlicher Verkehr, Schulen sowie Einkaufsmöglichkeiten sind bequem in 10 Gehminuten erreichbar.

Anfragen bitte an: [charlotte.ackermann@shinternet.ch](mailto:charlotte.ackermann@shinternet.ch)

inspection of the aircraft traced the central hydraulic system problem to a fluid leak from a damaged hose in the starboard main landing gear. But it also revealed that while the individual circuit breaker for the alternate landing gear extension motor was «on», an over-arching battery bus circuit breaker, which protects several systems including the alternate landing gear extension motor, was «off». After connecting a ground power unit and switching on the battery bus circuit breaker, investigators used the alternate landing gear extension system to lower the undercarriage, enabling the aircraft to be towed to LOT's technical facilities.

#### SHORT NEWS ...

**Transaero** unterzeichnete einen Vorvertrag über vier Airbus A380. Sie sollen für 700 Passagiere in einer Drei-Klassen-Bestuhlung eingerichtet werden. Parallel zu den A380 zeichnete Transaero auch eine Absichtserklärung über vier Boeing 747-8I zur Lieferung ab 2016, die für 460 Passagiere eingerichtet werden sollten.

**Qatar Airways** gab einen Auftrag über 50 Flugzeuge der A320neo-Familie (plus 30 Optionen) sowie über fünf weitere A380 (plus drei Optionen) bekannt. Insgesamt erwartet Qatar jetzt zehn A380 ab Herbst 2013.

Die **Lufthansa** bestellte weitere zwei A380 (total 17) für 2014.

Ein weiterer A320neo-Auftrag kommt von **Spirit Airlines** (USA), die 45 Maschinen in Auftrag gab und ausserdem weitere 30 A320 classic bestellte.

**Volaris** aus Mexiko schloss einen Vorvertrag über weitere 14 A320 und 30 A320neo. Die Gesellschaft hat

momentan 34 A319/320 im Einsatz und erwartet noch 14 aus früheren Bestellungen.

**Qantas** bestätigte ihren Vorvertrag über 32 weitere A320 und 78 A320neo. 99 Flugzeuge sind für die diversen JetStar-Ableger in Australien, Neuseeland, Singapur, Vietnam und Japan vorgesehen.

Anlässlich eines Besuchs von US-Präsident Obama auf Bali wurde ein Vorvertrag mit der indonesischen **Lion Air** über weitere 230 Boeing 737 unterzeichnet. Dabei handelt es sich um 29 zusätzliche B-737-900 und 201 B-737MAX. Dazu kommen noch 150 Kaufrechte. Mit der Anzahl von 201 Flugzeugen wollte man vermutlich die 200-A320neo-Bestellung von Air Asia übertreffen ...

**Atlas Air** stornierte drei Boeing 747-8F, da sie mit der Performance der ersten Flugzeuge nicht zufrieden ist. Neun Jumbos verbleiben, wovon drei bereits geliefert wurden. Sie werden für British Airways Cargo betrieben.

**China Eastern Airlines** stornierte ihre Order von 2005 über 15 Boeing 787-8 Dreamliner. Ebenso wurden die neun B-787 für die inzwischen zu China Eastern gehörende Shanghai Airlines storniert. Die Bestellungen wurden in eine neue Order über 45 B-737-700/800 umgewandelt.

**Air Berlin** spielt weiter Flotten-Karussell: zwei B-737-800 gehen an Aerolineas Argentinas, eine werksneue B-737-800 wurde direkt ab Werk an Norwegian weitergegeben, und angeblich gehen noch zwei an Orenair sowie je eine an Transaero und Yakutia. Der Lease einer B-737-800 an Tarom lief aus, und die Maschine ist bereits zurück bei Air Berlin. ●



Standorte:  
Flugplatz Sitterdorf  
Flughafen Zürich-Kloten

# Flugschule

[www.helisitterdorf.ch](http://www.helisitterdorf.ch)



**hs**  
helisitterdorf.ch  
Flug buchen 071 422 60 00

Text: Viktor Sturzenegger

### Kriegserinnerungen

Wer kennt nicht das Bild der GIs, die auf Iwo Jima im Februar 1945 zwischen Trümmern auf einem Hügel die US-Flagge hissen. In Kunstwerken wurde der Moment wieder aufgenommen und vervielfältigt. Gründen tut die Aufnahme auf einem Augenblick, in dem der Kriegsphotograf Joe Rosenthal den Auslöser seiner Kamera betätigte und für eine vierhundertstel Sekunde die Blende öffnete. Damals noch ein ungewisses Unterfangen, konnte man doch erst nach dem Entwickeln sehen, was aus einer Aufnahme geworden war.

Die Schicksale der Männer auf dem Foto hat der Sohn eines Überlebenden zusammengetragen. Er erzählt die Geschichte von Krieg und unmenschlichen Taten vor allem der Japaner auf dieser umkämpften Insel, die zum Symbol der Unterwerfung dieses Volkes durch die Amerikaner werden sollte.

Er beschreibt die Reaktionen in den USA auf das Titelbild der «Times» und die Wortkargheit seines Vaters, wenn er ihn über Iwo Jima ausfragen wollte. Dass sein Sohn Japan schätzen lernte und sogar dort studierte, war ihm unverständlich – er hatte zu viel Grausames gesehen, um die Haltung seines Sohnes verstehen zu können.

Ich hätte das Buch nicht angerührt, wenn es mir nicht von Theo Müller zugesandt worden wäre – ich weiss nicht, ob ich Dir wirklich danken möchte, Theo. Zu grausam ist mir die Geschichte, und Helden sind mir keine Vorbilder, schon gar nicht amerikanische. Und die Grausamkeit der Japaner steht jener der Deutschen im 2. Weltkrieg in nichts nach, mag sie sogar übertreffen, wenn das überhaupt möglich ist. Dennoch gibt es in jedem Volk Hoffnungsträger, die als Künstler, Denker oder Leute aus dem «einfachen Volk», vielleicht sogar als Politiker oder Beamte, zur Überwindung vergangener Entsetzlichkeiten beitragen und den Weg bereiten für eine bessere Zukunft – davon bin ich überzeugt!

*James Bradley: Flags of our Fathers, New York 2006, ISBN-13: 978-0-553-38415-4*

### Erinnerungen

Hans Kissenpfennig und Urs von Schroeder zeichnen als Herausgeber einer Kompilation von Geschichten im Umfeld der Swissair. Alle darin von Landesvertretern, Stationsleitern oder -mechanikern niedergeschriebenen und von Urs von Schroeder stilistisch verfeinerten Erlebnisberichte vermögen die jeweilige Stimmung vor Ort lebensnah zu beschreiben, und aus den farbigen Mosaiksteinchen entsteht das Gefühl der «Swissair-Familie» spürbar neu.

Was viele dieser Erzählungen prägt, namentlich jene, die von Zeiten politischer Unrast in Schwellenländern oder Ländern der Dritten Welt handeln, ist die Bedeutung der Swissair als Repräsentantin der Schweiz und das Ansehen ihrer Vertreter als deren Botschafter.

Gleichzeitig sind die kurzen biographischen Texte über die Autorinnen und Autoren am Ende jeder Geschichte Hinweise auf die Schicksale vieler Swissair-Angestellter über die Existenz der Airline hinaus. Als verstreute Teile eines grossen Puzzles finden sich die Erzählenden heute in aller Welt verteilt und mit ganz verschiedenen Tätigkeiten beschäftigt.

Immer wieder beeindruckt in den Schilderungen der Einfallsreichtum und die Zivilcourage der Aussenmitarbeitenden im Umgang mit der Willkür der Herrschenden in den verschiedenen Staaten. Libanon, ehemals die «Schweiz des Nahen Ostens», ist nie mehr aus Bürgerkrieg und Grenzkonflikten herausgekommen.

Urs von Schroeder selbst beschreibt eine Momentaufnahme, ungefähr zum Zeitpunkt, als die Swissair doch wieder einmal versuchte, Beirut anzufliiegen. Beim Lesen kam mir auch gleich eine eigene Geschichte in den Sinn: Ich hatte Mitte der 70er Jahre die Ehre, als First Officer aus der Reserve mit Captain Peter Rüedi, dem Sicherheitsbeauftragten der AEROPERS, einen Linienflug mit Passagieren nach Beirut – quasi eine Wiedereröffnung der Strecke – durchzuführen. Er wurde zum einzigen Anlass in meinem bisherigen Leben, wo ich mich unter Beschuss genommen fand, und ich höre noch Peters Fluchen über die optimistische Lagebeurteilung unserer Security-Abteilung, während rings um uns Leucht- und andere Feuer zwischen den Häusern Beiruts heraus unseren Landeanflug kreuzten. Die Wiederaufnahme der Flugverbindung wurde natürlich abgeblasen.

Doch zurück zum Buch: So berührt der in der Kürze der Erzählung wohl reibungsloser als in der Realität wirkende Einsatz der Swissair-Vertreter in Iran, als es darum ging, den amerikanischen Opfern der misslungenen Geiselnbefreiung einen Transport aus dem gärenden Land und damit einen pietätvolleren Umgang mit ihren Leichen zu ermöglichen, als es vor Ort wohl der Fall gewesen wäre.

«Als Muhammad Ali Swissair-Präsident werden wollte» ist ein Erinnerungsband für jene, die sich immer noch wundern, wie es kommen konnte, dass die Botschafterin der Schweiz unter Bruggisser & Co. zum Ausverkauf der Substanz und in den Bankrott getrieben werden konnte. Das Wundern bleibt, denn mit der Firmenpolitik haben die Geschichten sich nicht verwässern lassen. Wie der Phoenix aus der Asche zum globalen «Brand» Swiss mutierte, sich aus einem anfänglichen Formtief zu einer wieder von vielen Reisenden gewählten internationalen Grösse entwickeln konnte, hat aber wohl mit einer «Restempathie» vieler verbliebener Mitarbeitender und deren unverbrüchlicher Identifikation mit der Tätigkeit in einer weltweit aktiven Unternehmung zu tun. Die Geschichten im Buch bilden ein gelungenes Resümee einiger Dekaden internationaler Tätigkeit im Zeichen des Schweizerkreuzes.

*Hans Kissenpfennig und Urs von Schroeder (Hrsg):*

*Als Muhammad Ali Swissair-Präsident werden wollte, Zürich 2011, ISBN 978-3-03823-733-4*

## Eintritte

### Neueintritte seit der letzten «Rundschau»-Ausgabe

- Dennys Abt
- Nicolas Ableiter
- Simon Bless
- Michael Bürgy
- Julia Callies
- Marco Fäh
- Corina Graf
- Simon Haberkorn
- Christian Kron
- Samuel Künti
- André Losanow
- Felix Sauerwein
- Matthias Schlauffer
- Jeremy Sigrist
- Simon Schwager
- Joaquim Speck
- Stefan Till
- Stefan Wirth
- Roger Zimmermann
- Daniel Zürcher

Wir heissen alle **AEROPERS**-Neumitglieder herzlich willkommen!

### Piotr Konopinski



Das Fliegen war wohl schon immer irgendwo «in mir» - nur habe ich es erst spät realisiert -, und somit trat ich erst mit 27 Jahren ins Airbus-Cockpit. Geboren wurde ich 1982 in Poznan, Polen (für Fussballfans: 2012 findet die Europameisterschaft in Polen und in der Ukraine statt, einige Spiele auch in Poznan), die Kindheit habe ich in der Nähe von Hannover in Deutschland verbracht. Hier habe ich auch die Grundschule absolviert, um anschliessend das Gymnasium und das Geologiestudium mitsamt Masterdiplom (Ölbohrungen) in Poznan abzuschliessen. Zu diesem Zeitpunkt war das Fliegen noch nicht das Thema Nummer eins. Aber dann kam alles auf einmal: das «Mitfliegen» beim Simulator-Check des Bruders, der Segelflugkurs und die ersten Solo-Thermikflüge ... und eines nachmittags auch der Blick in die Zukunft mit der Perspektive eines Schreibtischjobs auch in den nächsten 20 Jahren ... Schnell wurde alles klar, die Prioritäten wurden gesetzt, und schon war die Bewerbung fürs «Ab initio»-Programm der Swiss abgeschickt. Was mache ich in der freien Zeit? Welche freie Zeit? Unser sieben Wochen alter Sohn tut alles, damit davon nicht allzu viel übrig bleibt :-). Ich freue mich schon auf die nächsten lehrreichen Flüge mit den Kapitänskollegen.

Viele Grüsse, Piotr

### Nikolas Kounoupis



Die Fliegerei wurde mir nicht ins Nest gelegt. Ich hatte mit 14 keinen Segelflugschein und mit 16 keine PPL gemacht. Doch durch die alljährlichen Reisen von Griechenland aus zur Verwandtschaft nach Deutschland hat sich schon im jüngstem Alter der Wunsch, zu fliegen, entwickelt - trotz Mutter, die mit Flugangst auf dem Platz nebenan sass. Ich klebte dafür meist drei Stunden nicht ansprechbar mit der Nase am Fenster. Nachdem ich in Athen die Schule mit dem Abitur beendet hatte, zog es mich nach Deutschland, um dem Mutterland zu dienen (gewollt oder nicht). Anschliessend habe ich in Aachen begonnen, Maschinenbau zu studieren - was ich auch mit Erfolg nach drei Semestern abgebrochen habe, nachdem ich die Zusage der SAT hatte. Nach zwei tollen Jahren im PK 3/09 freue ich mich jetzt auf noch mehr tolle, interessante und lustige Jahre mit euch allen auf Strecke! Nebst Uniform bin ich auch noch in ziviler Kleidung anzutreffen. Dann widme ich mich gerne dem Kochen, Spazierengehen, Radfahren oder Joggen in der Natur, privaten Reisen oder einer gemütlichen Runde mit Freunden.

Keep the blue side up, und bis bald, Nik

### Moritz Oehl



Vor etwa zehn Jahren hat sich bei mir die Faszination für die Fliegerei geregt. In der schönen Domstadt Köln, in der ich aufgewachsen bin und bis zum Abitur gelebt habe, wohnte ich in der Einflugschneise des Köln-Bonner Flughafens und schaute damals schon immer himmelwärts, unter anderem natürlich auch auf der Besucherterrasse. Dazu kam, dass ich bei einem Preisausschreiben einen Verkehrsbeobachtungsflug in einer Cessna gewann. Ausserdem unternahm ich mit dem damaligen Swissair-Jumbo eine Flugreise nach Boston, die mein Interesse auf grössere Flieger lenkte. Während des Abiturs probierte ich mein Glück bei der Lufthansa mit einer Bewerbung, die jedoch scheiterte. Neben dem Zivildienst, den ich im Krankentransport des Deutschen Roten Kreuzes abgeleistet habe, startete ich meinen zweiten Versuch bei der Swiss und durfte nach zwei sehr schönen und spannenden Ausbildungsjahren an der SAT im PK 3/09 endlich auf dem Copiloten-Sitz Platz nehmen. Ausserhalb der Fliegerei treibe ich gerne Sport (Squash, Ski u.a.), besuche Konzerte oder geniesse die Schweizer Landschaft bei einer Wanderung. Ich freue mich auf viele interessante Rotationen mit Euch!

Viele Grüsse, Moritz

## Matthias Löchel



Nach 14 Jahren Militärfliegerei als Heli-Pilot erfülle ich mir nun meinen zweiten Fliegertraum im Airbus-Cockpit. Aufgewachsen bin ich im Zürcher Oberland als «Pilotensöhnlein» und entsprechend mit dem Fliegervirus erblich vorbelastet. Neben der Luft halte ich mich auch gerne hinter dem Klavier, sowie am, im, unter und auf dem Wasser auf und genieße mit der Familie das Segeln auf dem Bodensee oder im Urlaubstörn auf dem Meer. Ich freue mich auf die Zukunft als Linienpilot, auf schöne Flüge und spannende Begegnungen.

*Herzliche Grüsse, Matthias*

## Gedanken eines Fliegenden

### Frauen und Deutsche ...

*Text: Peter Tilly*



*Das Privileg des Kolumnisten ist die Narrenfreiheit. Was man im Heft zuvor tunlichst vermieden hat, darf man in der Kolumne hemmungslos - nämlich Tabus brechen, das Unausprechliche aussprechen. Achtung, ich mache das jetzt:*

#### «Frauen und Deutsche haben in der Fliegerei nichts verloren!»

Sind noch Fragen? Vielleicht nicht, aber ich habe ein paar Erklärungen. Was habe ich mich in den letzten Wochen über diese beiden aufgeregt. Unruhe haben sie verbreitet, Verspätungen generiert, mich und andere genervt, Mensch und Material gefordert und Geld gekostet. Kurz: mit Frauen und Deutschen hat man in der Aviatik nur Ärger. «Lämpen» würden wir hier in der Schweiz sagen, aber das versteht ja wieder niemand. Da freust du dich auf einen Kurzaufenthalt in Rom - der Deutsche vermasselt es dir! Da freust du dich auf einen ruhigen Flug nach Hamburg - eine Frau macht dir das mit ihrer zittrigen Nervosität zunichte.

Diese Frauenzimmer wissen nie, was sie wollen, aber das dafür mit einer Intensität, die seinesgleichen sucht. Mal links, mal rechts, mal schnell, mal langsam. Nicht einmal externe Beobachter kommen da mit. Es geht drunter und drüber. Und nachher wollen sie nicht schuld sein, keine Verantwortung übernehmen. Der Landschaden? War nicht ich - das war der Deutsche! Zu viel Querlage vor der Landung? Kann ich doch nichts dafür, wenn Männer mit meinem Temperament nicht umgehen können! Mal sind sie zahm, im nächsten Moment unberechenbar wie eine Wildkatze im Jagdfieber. Wer soll das verstehen? Wie soll ich mit so etwas umgehen? «Grüezi, ein Durchstart wäre eine Lösung gewesen», schreibt ein Kollege mit viel Überblick und gutem Willen. Wenn das mit den Frauen nur immer so einfach wäre ...

Und der Deutsche? Zackig, laut und unberechenbar - jawohl, so habe ich das erlebt. Obwohl ich ihm einen Tritt mit dem rechten Fuss verabreicht habe, wollte er dem mir vorgegebenen Weg nicht folgen. Alles passiert

überhastet und macht den Eindruck, dass es ungeplant vonstatten geht. Steigt mit einem Winkel an die nächste Höhe heran, die der Steigleistung einer Apollo-Rakete der ersten Generation den Rang abläuft. Sapperlot - geht's eigentlich no? Wir Schweizer haben mit unserer Gemächlichkeit gute Erfahrungen gemacht. Wie bringe ich das nur dem Deutschen bei?

Natürlich darf die kolumnistische Narrenfreiheit nicht dazu missbraucht werden, ganze Bevölkerungsgruppen zu verunglimpfen und in einen Topf zu werfen. Ich mag Deutsche und ich liebe Frauen. Ich finde auch, dass gerade Frauen und Deutsche ihre Sache in der Fliegerei gut und richtig machen. Weiter stehe ich öffentlich dafür ein, Menschen weder nach ihrer Nationalität noch aufgrund ihres Geschlechts an den Pranger zu stellen. Trotzdem bleibe ich dabei:

Frauen und Deutsche haben in der Fliegerei nichts verloren!

Zumindest nicht dieser Joachim und diese Andrea. Sollen sie dahin zurück, wo sie herkommen! Nie wieder will ich ihnen begegnen, weder in Kloten noch anderswo. Sollen sie doch dort ihr Unwesen treiben, wo sie geboren wurden: in den Tiefdruck-Wetterküchen über dem Nordatlantik, fern der Kurzstreckenrouten der Swiss.



*Da braut sich was zusammen ...*

# Shooter's Corner

## Landschaften und Stimmungen fotografieren



**Landschaften und Sonnenuntergänge sind die am meisten fotografierten Motive. Trotzdem sieht man davon selten gute Fotos. Die häufigsten Fehler sind unter anderem: Zu viele Totalansichten, zu viel uninteressantes Beiwerk, ungeeignetes Licht oder keine gestalterischen Ideen. Mit den folgenden Tipps gelingen bessere Aufnahmen!**

*Text: Dominique Wirz, F/O A330/340*

Beim Fotografieren von Landschaften ist das Zusammenspiel von Licht, Farben und Formen entscheidend. Denn nicht die schöne Landschaft allein ist es wert, fotografiert zu werden. Fast wichtiger ist noch eine schöne Lichtstimmung, die die Landschaft von einer besonderen Seite zeigt. Die Sonne im Rücken führt zwar zu ausgeleuchteten Motiven, aber das Bild wirkt flach, weil Schatten fehlen. Ebenso wirkt die Mittagssonne meist langweilig. Für Landschaften ist deshalb seitlich einfallendes Sonnenlicht vorteilhaft. Hartes, direktes Streiflicht lässt Strukturen und Oberflächen deutlich hervortreten. Es schafft modellierende Schatten in der Landschaft, verstärkt Kontraste und betont Linien und Formen. Dies wirkt beispielsweise sehr ansprechend bei Dünen oder schroffen Bergen. Je tiefer der Sonnenstand ist, umso weicher und wärmer ist das Licht, weshalb dieses Licht sich besonders für liebliche Landschaften eignet.

### Gestalterische Ideen

Neben dem geeigneten Licht braucht es auch eine durchdachte Bildgestaltung, um fotografierte Landschaften wirkungsvoll in Szene zu setzen.

- Beachten Sie geeignete Formen in der Landschaft und ziehen Sie diese bewusst ins Bild ein. Das können Diagonalen, Ovale oder S-Linien sein, wie beispielsweise Strassen, Täler, Canyons, Felder oder Fließgewässer.
- Weniger ist mehr. Konzentrieren Sie sich auf das Wesentliche der Landschaft und lassen Sie alles Unnötige und Unwesentliche weg. Je mehr auf einem Bild zu sehen ist, desto mehr wird allenfalls das Bildwichtige verwässert. Also nicht zu viel draufnehmen!
- Durch den Einbezug von bekannten Vergleichsobjekten wie zum Beispiel Menschen, Tiere oder Häuser können Sie die Dimension einer Landschaft unterstreichen.
- Probieren Sie auch einmal eine ungewöhnliche Bildgestaltung. Verschieben Sie Ihren Aufnahmestandpunkt und machen Sie mehrere Aufnahmen. Versuchen Sie mal die Frosch- oder die Vogelperspektive.
- Fotografieren Sie mit einem Weitwinkel und nehmen Sie bewusst einen ausgesuchten Vordergrund mit ins Bild. Damit betonen Sie die Weite einer Landschaft. Achten Sie dabei auf ausreichende Schärfentiefe, indem Sie abblenden und allenfalls ein Stativ einsetzen. Die Schärfe muss dabei etwas hinter den Vordergrund gesetzt werden. Als Faustregel dehnt sich die Schärfentiefe ein Drittel vor der eingestellten Schärfe aus sowie zwei Drittel dahinter. Zur Beurteilung hilft die Abblendtaste.
- Vergessen Sie nicht, auch mal mit Ihrem Teleobjektiv charakteristische Ausschnitte einer Landschaft zu fotografieren. Das schafft Abwechslung in einem

### Kreativ fotografieren lernen!

Fehlt Ihren Bildern das gewisse Etwas? Möchten Sie das fotografische Handwerk auffrischen, oder brauchen Sie einfach eine Motivationspritze für bessere Fotos? In unserer kreativen Fotowerkstatt finden Sie bestimmt den richtigen Fotokurs:

- **Reisefotografie** – für Anfänger und Fortgeschrittene: 31. März/1. April und 16./17. Juni 2012, Winterthur.
- **Tierfotografie** – für Tier- und Safari-Fans: 24. oder 31. März 2012, Zoo Zürich.
- **Makrofotografie** – für Rangeher und Blumenfans: 21. April 2012, Botanischer Garten Zürich.

Weitere Termine sowie Infos und Anmeldung auf [fotowerkstatt-kreativ.ch](http://fotowerkstatt-kreativ.ch). Hier können Sie auch unseren kostenlosen Newsletter mit interessanten Fototipps abonnieren!

Album oder einer Show. Ein geeignet gewählter Ausschnitt bringt eine Bildaussage auf den Punkt, denn Details können auch für das Ganze sprechen.

- Der Einsatz eines Polarisationsfilters vermindert das Streulicht in einer Landschaft. Der Filter wirkt vor allem bei direktem Sonnenlicht und vermag zum Beispiel die Farben eines Sees, des Himmels oder von Vegetation dramatisch zu verstärken. Allerdings werden dabei manchmal auch Spiegelungen herausgefiltert.

### Sonnenuntergänge

Sonnenauf- und -untergänge sind immer wieder aufs Neue fotogen. Wir können diese entweder direkt fotografieren, indem wir den untergehenden Sonnenball mit einbeziehen, oder indirekt, indem wir den Fokus auf die farblichen Verfärbungen des Himmels und deren Reflexionen in der Landschaft und auf dem Wasser legen.

- Direkt: Bestimmen Sie rechtzeitig Ihren Standpunkt und halten Sie Ausschau nach eindrucksvollen Spiegelungen. Ein tiefer Standpunkt und der Einsatz eines Teles raffen die goldig glitzernden Reflexionsstrahlen auf dem Wasser zu einem Feuerteppich. Wirkungsvoll ist das Einbeziehen markanter Vordergrund-Silhouetten wie Palmen, Personen, Schiffsmasten ... Die Gefahr von Reflexen der Optik wird geringer, wenn der Filter abgenommen wird.
- Indirekt: Ist die Sonne hinter Wolken verborgen, ist nach dem Untergang mit den feurigsten Farbstimmungen zu rechnen, sobald die Wolken von unten angestrahlt werden. Geduld lohnt sich. Meist entstanden meine schönsten Bilder, nachdem schon fast alle anderen Leute den Aussichtspunkt verlassen hatten.



## Wetterstimmungen

Regen, Nebel, Stürme, Schnee – es gibt kein schlechtes Fotowetter, höchstens unbequemes. Bei solchen Wetterstimmungen entstehen ganz neue fotografische Reize und Chancen für aussergewöhnliche Fotos. Sie wirken deshalb faszinierend, weil man mit «schönen» Fotos bei «schönem» Wetter überfüttert ist.

- Regen und Gewitter: Ziehen Sie das Regentypische mit ein: Regenschirme, spiegelnde Pfützen, niederprasselnder Regen (vor dunklem Hintergrund), Regenbogen, Wassertropfen auf Pflanzen, spiegelnde nasse Strassen. Dunkle Regenwolken können unglaublich dramatisch wirken, wenn im Vordergrund die Sonne scheint. Regenbogenfarben wirken mit Pol-Filter viel intensiver.
- Sturm und Wind können nicht direkt, sondern nur in ihren Auswirkungen fotografiert werden: Zerzauste Bäume, wehendes Haar, fliegende Schals, Fahnen, gefüllte Segel, geduckte Menschen, fliegendes Laub



Regenbogenfarben können mit Polfilter verstärkt werden (Bergell).



Markante Silhouetten im Vordergrund machen ein Sonnenuntergang-Foto spannender (Korsika).



Die Gerstenfelder bilden eine kompakte Einheit und heben sich durch ihre geometrischen Formen vom kargen Umland ab (Zanskar, indischer Himalaja).

usw. Von einem windarmen Standort aus kann mit Stativ lange belichtet werden, um einen Wischeffekt zum Beispiel bei einem Baum zu erzielen.

- Nebel und Dunst: Während die Sonne alle Farben intensiviert, soften sie Dunst und Nebel ab. Sie erzeugen weiche, gar romantische Bildstimmungen. Durch den Einsatz eines Teles können Sie eine solche Stimmung noch verstärken. Im Gegenlicht – beispielsweise bei der aufsteigenden Sonne – beginnt Nebel zu leuchten! In den Bergen entstehen oft eindruckliche Stimmungen durch Wolken, die an den Bergflanken hochsteigen. In kühleren Breiten entsteht nach dem Nebel oft auch Tau oder Frost, den man als Vordergrund miteinbeziehen kann.

Nehmen Sie also die Kamera nicht nur für Schönwetter-Fotos oder Sonnenuntergänge hervor, sondern auch mal bei «schlechtem Wetter». Sie werden häufig mit schönen Fotomotiven belohnt. ●

## Wir trauern

Folgende Mitglieder sind seit der letzten Ausgabe verstorben:

**Niklaus Wiedmer** 9.3.1923 – 2.10.2011  
Captain B-747, pensioniert am 31.3.1981

**Werner Tschannen** 24.2.1916 – 9.1.2012  
Navigator, pensioniert am 28.2.1971

**Hans Frei** 29.12.1956 – 11.1.2012  
Captain A330/340, Aktivmitglied

**Peter Ryding-Berg** 4.4.1940 – 12.1.2012  
Captain A310, pensioniert am 31.10.1994

**August Strässle** 28.7.1926 – 24.1.2012  
Captain DC-10, pensioniert am 31.7.1982

**Thomas Bircher** 31.8.1935 – 3.2.2012  
Captain MD-11, pensioniert am 31.8.1993

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

## Termine & Mitteilungen

### Vorstandswochen

26. - 30.3.2012

23. - 27.4.2012

21. - 25.5.2012

### Diverses

AEROPERS-Generalversammlung  
24.5.2012, 18 Uhr Apéro, 19 Uhr Beginn  
Saal Zentrum Schluefweg, Kloten

### Pensionierten-Stamm

27.3.2012

26.4.2012

29.5.2012

Der **Pensionierten-Stamm** findet im **Restaurant «Zur alten Taverne»**, Schaffhauserstrasse 161, 8302 Kloten, statt.  
**Zeit: ab 14 Uhr**

**Datum:** jeweils am letzten Dienstag im Monat.



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

**Mind Body Soul**  
Ganzheitliche Gesundheitspraxis

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

**Akupunkt Massage ■ Bioresonanz ■ Body Detox**

# Internationale Vernetzung der AEROPERS

Die AEROPERS ist unter anderem Mitglied in der IFALPA, der ECA, der ASAP und der LIP und stellt Mitarbeiter in verschiedensten internationalen Working Groups und Committees.

*Text: Henning M. Hoffmann, Geschäftsführer AEROPERS*

Die Problemfelder, denen wir uns stellen müssen, sind inzwischen leider nicht mehr rein regional, sie sind international. Deshalb wollen wir in den kommenden Ausgaben die verschiedenen internationalen Verbände etwas genauer vorstellen und beginnen mit der ASAP, der Vereinigung der Piloten der Fluglinien der Star Alliance.

Das Netzwerk der Star Alliance ist das weltweit führende Netzwerk von Fluglinien bezüglich der Anzahl der täglichen Flugverbindungen, der angeflogenen Ziele und Länder sowie der Anzahl der Mitgliedsgesellschaften. Es wurde 1997 als erste echte globale Allianz von Fluglinien gegründet, um Kunden auf der ganzen Welt Erreichbarkeit und eine angenehme Reiseerfahrung zu bieten. Sowohl die Swiss als auch die Lufthansa sind Teil dieses 28 Mitglieder umfassenden Netzwerks.

Um diesem industriellen Netzwerk mit dem Ziel des erfolgreichen wirtschaftlichen Lobbyings und Wachstums etwas entgegenzusetzen zu können, haben die Piloten der Mitglieds-Airlines 1997 einen entsprechenden Verband gegründet, der derzeit 51000 Piloten vertritt. Durch diesen Verband sollte ein direkter Austausch untereinander möglich gemacht werden. Denn der permanente und unmittelbare Austausch ist einer der wichtigsten Zwecke eines Netzwerks. Veränderungen in Abläufen, Gesamtarbeitsverträgen, Arbeitsbedingungen, Firmenstrukturen und vieles mehr werden somit transparent. So kann man unverzüglich und gemeinsam gegen Verschlechterungen, zum Beispiel bei den Arbeitsbedingungen, vorgehen oder mögliche Eingriffe durch die Firmen von vornherein verhindern.

## Gedankenaustausch und Unterstützung

Wichtige Themen an der Konferenz im November 2011 in Kapstadt waren beispielsweise die neuen Arbeitsvertragsmodelle der Ryanair (Brookfield Contracts) und deren mögliche Wirkung auf die Arbeitsverträge traditioneller Airlines, der immer stärkere Einfluss der Carrier aus dem Nahen Osten, die Diskussion und der Vergleich der verschiedenen FTL (Flight Duty Limitations) in den Mitgliedsländern sowie die Situation der Weltwirtschaft und deren Einfluss auf uns Piloten.

Die ASAP ist aber nicht nur eine Diskussionsplattform. Im Falle von Vertragsverhandlungen oder auch Streitigkeiten zwischen einem Verband und der entsprechenden Airline oder eines drohenden Streiks stehen die ASAP und deren Mitglieder nicht nur mit Rat, sondern auch mit Tat zu Seite. So konnten wir zum Beispiel



unseren Kollegen in Kapstadt wertvolle Hinweise zum Thema Vertragsverhandlungen geben. Wir haben dort unsere Strategie präsentiert und erklärt, welche Erfolgsfaktoren wir dabei gesehen haben und zudem moderne Ansätze in Verhandlungsmethodik beziehungsweise im Umfeld von Verhandlungen aufzeigen können.

Unsere Kollegen der portugiesischen TAP erhielten zudem die Zusage der vollen Unterstützung der ASAP bei ihren Massnahmen gegen die Willkür ihres Managements. Eine solche Unterstützung beginnt mit der Präsenz von ASAP-Vertretern bei Medienkonferenzen oder auch bei Arbeitskämpfmassnahmen.

## Mit Vergleichen zum Erfolg

Wie schnelllebig die Zeit heute ist, sehen wir am Grounding der Spanair – eines Mitglieds der Star Alliance. Im November noch war bei der Konferenz der Einstieg von Investoren bei der kriselnden Airline ein Thema. Heute sind mehr als 400 Kollegen arbeitslos. Die Wirtschaft verändert sich und die Unternehmen in rasantem Tempo. Um hier mithalten zu können, müssen wir zusammenstehen – national und noch mehr international.

Oft hört man die Frage, welchen Mehrwert der Einzelne von dieser Vernetzung erhält. Eine interessante Frage mit einer teilweise relativ einfachen Antwort. Eine Salärsteigerung gab es aufgrund einer Konferenz noch nicht – zumindest nicht unmittelbar. Der Austausch zwischen den Verbänden und das Benchmarking untereinander zeigen klar, in welchen Salärregionen sich vergleichbare Mitbewerber und unsere dort beschäftigten Kollegen bewegen. Dies sind für Verhandlungen stets Richtwerte, an denen wir uns orientieren.

Ähnliches gibt es auch zum Thema Arbeitsbedingungen zu sagen. Wenn man den aktuellen GAV und die entsprechenden FDR (Flight Duty Regulations) durchliest, könnte man meinen, die Ergebnisse von Konferenzen und Arbeitsgruppen nicht schwarz auf weiss vor sich zu sehen. Dies ist schlussendlich nicht zutreffend. Grundsätzlich sind die Arbeitsbedingungen durch die EU-OPS (bald EASA FTL) vorgegeben, können aber vertraglich restriktiver gehandhabt werden. Und genau in diesem Moment vergleichen wir untereinander und tauschen uns über positive Veränderungen, die eine Win-win-Situation (für die Piloten und die Airline) ergeben, aber auch über klare «Musts» bei Verbesserungen der FDR aus. Hier ist es immens wichtig, eine Transparenz zu leben, von der alle profitieren. Und genau das ist das Geheimnis der internationalen Pilotenverbände. Schliesslich stehen wir Piloten für Zuverlässigkeit und Sicherheit. Und diese Verpflichtung können wir nur erfüllen, wenn wir unter Bedingungen arbeiten, die nicht nur erträglich, sondern tatsächlich leb- und machbar sind. •

### Abkürzungen

**IFALPA** ... International Federation of Air Line Pilots  
**ECA** ..... European Cockpit Association  
**ASAP** ..... Association of Star Alliance Pilots  
**LIP** ..... Lufthansa International Pilots  
**TAP** ..... Transportes Aéreos Portugueses

**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!



A company of Allianz

### Meine Anmeldung.



Ich habe die Allgemeinen Bedingungen auf [www.cap.ch](http://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.

# Editorial

Zwei Passagen aus dem Vorstandsbulletin vom Januar haben mich besonders gefreut. Die Rede war zunächst davon, dass die Swiss und die AEROPERS «guten Willens sind», die Kommunikation und die Zusammenarbeit zu verbessern. Was das konkret bedeuten kann, kam als Nächstes zur Sprache: Es geht um die Praxis, wie ein Crew Member über eine Einsatzänderung am nächsten Tag informiert werden soll. Gerade wenn am späten Abend eine Änderung für den nächsten Morgen telefonisch übermittelt wurde, hatte das betroffene Besatzungsmitglied zu wenig Ruhezeit, um sich im Schlaf genügend erholen zu können. Die Flight Duty Regulation, die acht Stunden ungestörter Ruhezeit vor einem Flugeinsatz fordert, wird nun endlich auch an der Homebase angewandt. Die Einigung auf die neue Praxis verdeutlicht die gemeinsamen Anstrengungen und ist ein Zeichen dafür, dass sich die Swiss in die richtige Richtung bewegt.

Dieses Beispiel zeigt aber auch, dass der Themenkreis «Erschöpfung und Erholung von Flugbesatzungen» bei den Planungsstellen noch nicht den nötigen Stellenwert hat. Aus diesem Grund wird bei der Einführung eines Fatigue Risk Management Systems als begleitende Massnahme die Nachschulung der betroffenen Dienststellen zum Thema Fatigue gefordert. Fatigue ist also ein Thema, das uns weiterhin begleiten wird. Die Vereinigung Cockpit hat dazu eine grosse Umfrage durchgeführt. Die Aussagen sind in ihrer Deutlichkeit nicht zu übertreffen. Der Text «Erschöpfung in Zahlen» wurde uns von der Vereinigung Cockpit freundlicherweise zur Verfügung gestellt.

Nach einem anstrengenden Einsatz freut sich jedes Besatzungsmitglied auf die erholsame Zeit zu Hause oder im Crew-Hotel – ja, im Crew-Hotel. Bei einigen mag die Kombination «Erholung und Crew-Hotel» Stirnrunzeln auslösen. Tobias Mattle ging der Sache nach. Er deckte erhebliche Mängel auf und konnte aber auch zeigen, dass Erholung während der Rotation an verschiedenen Orten möglich ist. Bei Mattle sind nicht nur unsere «Crew-Hotels auf dem Prüfstand», sondern auch unser Verhalten während des Layovers. Einer seiner vielen Tipps ist, Entspannungsmusik zu hören.

Dass Musik entspannt und Distanz zum Berufsalltag schafft, weiss jeder, der auch selber musiziert. Was dabei herauskommt, wenn elf «funky» Piloten zu ihren Instrumenten greifen, konnten wir an der Swiss-Weihnachtsparty erleben. Peter Tilly stellt uns die sympathischen Kollegen in einem Interview vor.



Einen anderen Schritt in die richtige Richtung macht die Swiss mit der Einführung der neuen Planungssoftware «Polaris». Wie Tobias Mattle berichtet, ist das Preferential Bidding System nach zehn Jahren ohne nennenswerte Updates veraltet und hat ausgedient. Mit «Polaris» soll die Arbeitslast unter Berücksichtigung von «Fair Share» gleichmässig verteilt werden, womit sich die Swiss weniger Exzesse und eine Entlastung für das gesamte Korps erhofft.

Als Belastung werden wir dafür die Zeit empfinden, wenn sich an Ostern die Parkhäuser füllen und die Flughafenmitarbeiter ihre Autos nicht mehr dort abstellen dürfen. Das System «Überlauf» wird auch für das fliegende Personal gelten. Wie der Mangel an Parkplätzen entstand und wie es uns bei «Überlauf» ergehen wird, beleuchtet der Bericht «Parkplatznot am Flughafen».

Hätte ich an dieser Stelle mehr Platz, könnte ich weitere, erwähnenswerte Beiträge zu ganz unterschiedlichen Themen gebührend ankündigen. Deshalb wünsche ich – eher knapp gehalten – auch mit den Beiträgen über die Swiss Line Maintenance, Laserattacken, Do X, Kabinenluft, TCAS und mit unseren ständigen Kolumnen eine abwechslungsreiche Zeit.

*Jürg Ledermann*

# The President's Voice

## EASA und die Flugsicherheit

Mit dem bürokratischen Titel COMMENT RESPONSE DOCUMENT (CRD) TO NPA 2010-14 hat die EASA am 18. Januar 2012 ein 194-seitiges Dokument zum Thema Flugdienstvorschriften publiziert. Dazu kommt ein 2382-seitiges Dokument, in dem die über 49000 Kommentare zusammengefasst werden, die auf das ursprüngliche Notice of Proposed Amendment (NPA) eingegangen waren.

Die EASA (European Aviation Safety Agency) ist die Europäische Agentur für Flugsicherheit. Sie hat die Aufgabe, einheitliche und hohe Sicherheits- und Umweltstandards auf europäischer Ebene zu erstellen und zu überwachen. Auf ihrer Webseite schreibt die Agentur selber: «Angesichts des anhaltenden Wachstums bedarf es einer gemeinsamen europäischen Initiative, um die Sicherheit und Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs auf Dauer zu gewährleisten.» In einer Mitteilung an den EU-Rat und das Europäische Parlament spricht die EU-Kommission davon, dass die Zahl der Flüge kontinuierlich steige und sich bis 2030 fast verdoppeln werde. «Um die Zahl der Unfallopfer im Luftverkehr auf dem derzeit niedrigen Niveau zu halten, müssen wir deshalb für eine weiter abnehmende Unfallrate sorgen, damit die fortlaufend steigende Zahl der Flüge ausgeglichen wird.»

In diesem Zusammenhang ist auch ein Teil der Aufgabe der EASA zu sehen: Die Schaffung einheitlicher Vorschriften und Regeln für Flugdienst- und Ruhezeiten im kommerziellen Luftverkehr. Dieser Prozess ist unter dem Aspekt der Flugsicherheit bisher unrühmlich verlaufen. Mit der Begründung, dass vorerst genügend wissenschaftliche Grundlagen für strengere Vorschriften vorliegen müssten, wurden unter dem Titel EU-OPS wenig verbindliche Bestimmungen eingeführt, die den Einsatz von Flugbesatzungen weit über die Ermüdungsgrenzen zulassen. Zwar stehen inzwischen genügend fundierte wissenschaftliche Grundlagen zur Verfügung. Am bekanntesten ist der sogenannte Moebus-Rapport. Aber auch andere namhafte Wissenschaftler haben im Auftrag der EASA mit ihren Studien wissenschaftliche Fakten geliefert. Nur hat es die EASA bisher leider verpasst, in ihren Vorschlägen für ein neues Gesetz diese wissenschaftlichen Erkenntnisse im Sinne der Flugsicherheit auch umzusetzen. Sowohl mit dem ersten Vorschlag (der NPA 2010-14) wie auch der ergänzten Version (CDR) sind Flugeinsätze möglich, die deutlich über die wissenschaftlich empfohlenen und verantwortbaren Grenzen hinausgehen. Als Rechtfertigung für die Abweichungen von den wissenschaftlichen Erkenntnissen findet man Formulierungen wie «... the Agency believes ...», «...additional administ-

rative burden should be avoided for operators ...», «... it would be impractical ...», «... it would be overly burdensome for a large operator ...» oder « ...the need for some operators ...». Wohlverstanden, das sind die Worte einer für die Flugsicherheit zuständigen europäischen Agentur, die mit dem Slogan «Your Safety is our mission» für sich wirbt. Ist womöglich damit nicht die leibliche Sicherheit der Flugpassagiere, sondern vor allem die Sicherheit der Fluggesellschaften, der Operators gemeint?

## Die Rolle der AEA

Schon von Beginn weg hat die Association of European Airlines (AEA) alles gegen strengere Dienst- und Ruhezeiten für Flugbesatzungen mobilisiert. Die Organisation vereinigt kunterbunt 35 grosse und kleine, regionale und internationale, Low-Cost- und Netzwerk-Fluggesellschaften von Europa mit dem Ziel, als Stimme der europäischen Luftverkehrsindustrie bei Entscheidungsprozessen beizutragen. Auf deren Internetseite ist wohl die Flugsicherheit unter den Prioritäten aufgeführt, eine glaubhafte Aussage dazu lässt sich allerdings schwerlich finden. Die AEA wehrt sich mit allen Mitteln gegen restriktivere Vorschriften für den Einsatz von Flugbesatzungen, desavouiert die Wissenschaftler der EASA-Studien, stempelt wissenschaftliche Belege als gewerkschaftlich ab und macht Falschaussagen zu europäischen Vorschriften. Der Vorschlag der EASA ist nicht extrem strikt, wie von der AEA behauptet wird; Spanien, Grossbritannien und die nordischen europäischen Länder haben in vielen Bereichen deutlich einschränkendere Vorschriften.

Beweggrund für die Opposition der Luftfahrtgesellschaften ist das Argument der Kosten. Auch die Steuerzahler und wir Piloten wollen eine kompetitive Luftfahrtindustrie. Die heutigen, CAP371 genannten Flugdienstvorschriften in Grossbritannien gehören zu den strengsten in Europa, und trotzdem hielt das die dortige Flugindustrie offenbar nicht davon ab, zu den erfolgreichsten in Europa zu gehören. Das Argument der Kosten ist also keineswegs stichhaltig, die ausgeruhten Besatzungen wären sogar noch ein gesunder Anreiz für einen Ticketkauf. Das Niveau dieser CAP371 für ganz Europa wäre ein riesiger Fortschritt für die Flugsicherheit in Europa. Zusammen mit der zunehmenden Zahl von Flügen reicht es eben nicht, die Vorschriften in Europa auf einen laschen Durchschnitt zu nivellieren.

Unverständlich ist, wieso sich gerade die grossen Fluggesellschaften, die sogenannten Legacy Carrier, gegen eine Verschärfung der gesetzlichen Limiten wehren. In ihren Arbeitsverträgen mit den Piloten kommen nämlich meist strengere und bezüglich Ermüdung sicherere Einschränkungen zur Anwendung. Strenge



EU-Gesetze würden für sie folglich praktisch nichts ändern. Dagegen würde mit diesen ein Kostenvorteil der Billig-Fluggesellschaften schlagartig wegfallen, weil sie ihre bisherigen Vorschriften auf die neuen gesetzlichen Limiten anheben müssten.

Bleibt noch das Argument der Fluggesellschaften aus dem Mittleren Osten, die sich nicht an die europäischen Vorschriften halten müssen und bei strengeren Regeln in Europa einen Kostenvorteil hätten. Neuerdings beginnen gerade diese arabischen Airlines, mit namhaften Beteiligungen an europäischen Fluggesellschaften auch in Europa Fuss zu fassen – dies sogar via Mitglieder der AEA, quasi der Feind im eigenen Nest. Strengere Gesetze könnten sie aber eher davon abhalten, auf diese Weise in die Stammländer der etablierten europäischen Fluggesellschaften einzubrechen.

### **Es ist noch Zeit zum Handeln**

Die European Cockpit Association (ECA) vertritt 38650 Berufspiloten aus 38 europäischen Ländern, die sich täglich bemühen, die Flugzeuge und alle Passagiere sicher an ihren Bestimmungsort zu fliegen, darunter auch jene der AEA. Auch SwissALPA ist Mitglied der ECA. Diese hat von Beginn weg einheitliche Flugdienstvorschriften für ganz Europa tatkräftig unterstützt. Eine Harmonisierung auf dem höchsten, wissenschaftlich hergeleiteten Sicherheitsniveau ist erforderlich, um die europäische Luftfahrt sicher zu halten und um Passagiere zu schützen. Flugsicherheit ist ein zentrales Anliegen der ECA, und klare Aussagen dazu sind auch im Internet schnell zu finden: «Striving for the highest levels of aviation safety».

Jetzt schlägt die ECA Alarm, denn der Gesetzgebungsprozess für Flugdienst- und Ruhezeiten im kommerziellen Luftverkehr in Europa läuft nach dem massiven Lobbyieren der Flugindustrie in die falsche Richtung. Obwohl die Schweiz nicht zur EU gehört, werden diese Vorschriften auch bei uns Anwendung finden, und Schweizer Flugzeuge und Passagiere fliegen auch im europäischen Luftraum. Trotzdem kümmern sich weder Politiker noch Konsumentenschutzverbände ernsthaft um dieses Problem. Es ist höchste Zeit, dass sich die Bürger, Konsumenten, Flugpassagiere, Flugbegleiter und Piloten selber zur Wehr setzen. Sie alle können sich auf [www.flugdienstzeiten.ch](http://www.flugdienstzeiten.ch) im Detail informieren und mit der Teilnahme an einer Petition die Gesetzgebung noch beeinflussen. Tun Sie etwas für Ihre Sicherheit, bevor es zu spät ist!

*Rolf Odermatt, Präsident*

# Erschöpfung in Zahlen

**Kaum jemandem ist das Gefühl fremd. Müde und erschöpft zu sein ist ein Problem, mit dem jeder im Alltag umgehen muss. Gerade die aktuellen Diskussionen über die Krankheiten unserer auf Leistung und Schnelligkeit getrimmten modernen Welt – Stichwort Burnout – machen Übermüdung zu einem allgegenwärtigen Phänomen.**

*Text: Nadine Bernhardt, Pressereferentin VC-Pressabteilung*

Wie macht man in so einer Situation der Aussenwelt begreiflich, dass Fatigue gerade im Cockpit im wahrsten Sinne des Wortes fatale Folgen haben kann? Man steht vor dem Dilemma, dass Erschöpfung kaum als ernstes Problem wahrgenommen, sondern eher als Luxusproblem abgetan wird, schliesslich war wohl jeder Arbeitnehmer schon einmal zu müde zum Arbeiten.

Bringt man hingegen Fatigue in einen Zusammenhang mit der Flugsicherheit, lautet der Vorwurf schnell «Skandalisierung»: Als die europäischen Pilotenverbände im Juni 2011 in Luxemburg zu einer Demonstration gegen die geplanten Flugdienstzeiten-Regelungen zusammentrafen, konterte die Association of European Airlines (AEA) postwendend mit einer Pressemitteilung, in der sie kritisierte, die Piloten würden mit der Flugangst der Passagiere spielen, um Aufmerksamkeit zu erregen. Weil jeder das Gefühl der Erschöpfung kennt, ist es so schwierig, darauf aufmerksam zu machen, wie dringend notwendig es ist, Fatigue gerade im Cockpit zu bekämpfen. Fest steht: Mit der Aussage, dass sich viele Piloten «erschöpft fühlen», gewinnt man in der heutigen Zeit keinen Blumentopf. Dies war unter anderem die Motivation, im Sommer 2011 unter den Mitgliedern der Vereinigung Cockpit eine Umfrage zu starten. Mit den Resultaten kann der Verband nun den Pauschalvorwürfen konkrete Zahlen gegenüberstellen.

Die Online-Befragung richtete sich an alle aktiven Piloten, die in der VC organisiert sind. Die einzelnen Fragenblöcke umfassten zum einen statistische Angaben wie Alter, Langstrecke/Kurzstrecke oder Tarifvertrag/EU Ops als jeweils gültige Flugdienstzeit-Regelung. Weiterhin wurden konkrete Sachverhalte abgefragt: Ist der Befragte schon einmal im Cockpit eingeschlafen? Sind ihm aufgrund von Fatigue schon einmal Fehler unterlaufen? Kam es deswegen bereits zu Zwischenfällen? Macht man von der Napping Policy oder «unfit to fly»-Meldungen Gebrauch? Parallel zum Umfrageprojekt der Vereinigung Cockpit haben auch einige andere europäische Pilotenverbände unter ihren Mitgliedern Befragungen zum gleichen Thema durchgeführt.

## Ergebnisse

Knapp 3000 Piloten haben sich an der VC-Umfrage beteiligt. Ihre Antworten sind alarmierend. Mehr als ein Drittel der Piloten, die die Fragen beantwortet haben, sind schon einmal unbeabsichtigt, ohne vorherige Absprache mit dem Kollegen, im Cockpit eingeschlafen (vgl. Diagramm 1). Fast der Hälfte davon ist dies «manchmal», über 20 Prozent sogar schon «oft» passiert. Insgesamt 88 Prozent der Piloten wären nach dem Dienst vor Müdigkeit am liebsten nicht mehr mit dem Auto nach Hause gefahren. In welchem Zustand sie kurz zuvor noch ihr Flugzeug gelandet haben, fragt man sich spätestens jetzt.

Dass übermüdetes Cockpit-Personal fehleranfällig ist, konnte die Umfrage bestätigen. Fast alle Befragten (93 Prozent) bejahten, dass ihnen aufgrund von Fatigue schon einmal bei der Ausübung ihrer Tätigkeit ein Fehler unterlaufen ist (vgl. Diagramm 2). Rund 14 Prozent waren sogar schon einmal beinahe oder tatsächlich in einen Zwischenfall verwickelt, weil sie selbst oder der Kollege (oder beide?) übermüdet waren (vgl. Diagramm 3).

Wie sieht der Vergleich mit anderen europäischen Ländern aus? Es geht hier natürlich nicht darum, festzustellen, ob die Kollegen anderer Pilotenverbände «wacher» sind oder nicht. Vielmehr ist es interessant und es bestätigt die Erwartungen, wie präsent das Problem Fatigue nicht nur in Deutschland ist. Aufgrund des gleichen Wortlauts einiger Fragen in den Umfragen der anderen europäischen Pilotenverbände sind hier Vergleiche der Antworten möglich.

Das Problem, im Cockpit ohne vorherige Absprache einzuschlafen, kennen die skandinavischen Kollegen genauso, 55 Prozent der Schweden und 54 Prozent der Norweger bejahten die Frage ebenfalls. Weiterhin gaben 79 Prozent der norwegischen beziehungsweise 71 Prozent der schwedischen Piloten an, dass ihnen vor Müdigkeit im Dienst bereits Fehler unterlaufen seien. Auch in diesen Ländern waren bereits Kollegen durch Erschöpfung beinahe oder tatsächlich in Zwischenfälle verwickelt: 34 Prozent des norwegischen und 21 Prozent des schwedischen Cockpit-Personals mussten bereits diese Erfahrung machen.

## Zusammenhang zwischen Fatigue und Fehlperformance

Bei der Frage, inwieweit Fatigue konkrete Auswirkungen auf die Performance des Cockpit-Personals hat, liefern die Umfrageergebnisse der VC noch deutlichere Hinweise. Die Gruppe derjenigen Piloten, die angaben, dass sie schon einmal vor Erschöpfung besser nicht im Cockpit gesessen hätten, haben auch schon häufiger im Cockpit Fehler gemacht (94 zu 78 Prozent). Dieser

Unterschied von 16 Prozentpunkten ist statistisch hochsignifikant und lässt sich auch dann nicht wegdiskutieren, wenn man mit der für Statistiken und Befragungen typischen Vorsicht an die Zahlen herangeht.

Das gleiche Bild zeigt sich auch, wenn man noch einen Schritt weitergeht und genau diejenigen unter die Lupe nimmt, die schon einmal (beinahe oder tatsächlich) in einen Zwischenfall verwickelt waren. Die Piloten, die die Frage, ob man bereits im Cockpit eingeschlafen sei, mit «Ja» beantworteten, waren auch häufiger schon einmal in Incidents verwickelt (18 zu 11 Prozent). Ähnlich verhält es sich mit denen, die bestätigten, dass sie schon einmal vor Erschöpfung am liebsten nicht mehr mit dem Auto nach Hause gefahren wären. Diese Personen waren dreimal so häufig in Zwischenfälle verwickelt (15 zu 6 Prozent). Der bereits vermutete Zusammenhang zwischen Fatigue und der Performance der Piloten ist hier wohl kaum zu negieren.

### «Auswege»: Napping und «unfit to fly»

Da das fliegende Personal auf die Einsatzplanung wenig Einfluss hat, verdeutlichen die Umfrageergebnisse, dass sich die Betroffenen andere Wege suchen, um das Sicherheitsrisiko Fatigue im Flugdienst zu verhindern. Fast alle Befragten finden, dass es Arbeitsschichten gibt, die man ohne Napping nur schwer durchhalten kann. Unter den Langstreckenpiloten, die sich an der Umfrage beteiligt haben, gab es keinen einzigen, der noch nie im Dienst auf die Napping Policy zurückgegriffen hat. Aber auch auf der Kurzstrecke kennt und nutzt der überragende Teil (88 Prozent) dieses Instrument, um die eigene Müdigkeit kurzfristig zu bekämpfen. Damit hat das, was einst als Notfallmassnahme galt, in der heutigen Zeit einen fragwürdigen Routinestatus erreicht.

Der Ausweg, sich beim Arbeitgeber «unfit to fly» zu melden, wenn man bemerkt, nicht «fit to fly» zu sein, wird bislang nur vereinzelt genutzt. Nur rund ein Fünftel der Befragten hat davon Gebrauch gemacht, und selbst dieser Teil auch nur selten. 77 Prozent antworteten auf die Frage «Haben Sie sich im Zeitraum der letzten drei Jahre wegen Fatigue «unfit to fly» gemeldet?» mit «Nein» (vgl. Diagramm 4). Dieser Umstand hängt sicherlich einerseits mit dem Problembewusstsein der Betroffenen zusammen: Wer sogar schon einmal in einen Incident verwickelt war, meldete sich deutlich häufiger «unfit» (40 im Vergleich zu 21 Prozent). Auch die Piloten, denen vor Erschöpfung schon einmal ein Fehler unterlaufen ist, nahmen signifikant häufiger den Status «unfit to fly» in Anspruch (24 im Vergleich zu 9 Prozent).

Ist es also so, dass erst eine «Fehlleistung» erfolgen muss, bevor der Einzelne für sich selbst die Notbremse zieht? Anhand der Umfrageergebnisse liegt diese Vermutung nahe. Ganz so einfach ist es natürlich nicht. Die Vereinigung Cockpit weiss aus Berichten ihrer Mitglieder, dass sie oft aus Angst vor persönlichen Nachteilen nicht von einer solchen Meldung Gebrauch machen. Zwar ist ein Pilot gesetzlich verpflichtet, «fit to fly» seinen Dienst anzutreten. Dadurch, dass bislang aber kein juristischer Status für den Zustand «unfit to fly» wie bei einer Krankmeldung existiert, kam es schon vor, dass Piloten, die sich bei ihrem Arbeitgeber «unfit to fly» gemeldet haben, von ihrem Flugbetrieb mitgeteilt bekommen, dass es dies «nicht gibt» und man sich nur «krank» oder «gesund» melden kann. Um derartigen Diskussionen beziehungsweise gar arbeitsrechtlichen Konsequenzen aus dem Weg zu gehen, ist es nachvollziehbar, dass es vermieden wird, sich als «zu erschöpft» zu melden. Die Hoffnung, den Dienst doch irgendwie durchzustehen, ist dann offenbar stärker als das Risikobewusstsein.

Dass «unfit to fly» kein probates Mittel zur Bekämpfung von Fatigue darstellt, bestätigten im Übrigen auch die Ergebnisse der bereits zitierten ausländischen Umfragen. In Norwegen beispielsweise haben sich zwar mehr Piloten «unfit» gemeldet als in Deutschland, jedoch verneinte auch hier immer noch die Mehrheit (59 Prozent) von ihnen die Frage, ob sie jemals davon Gebrauch gemacht hätten. In Schweden sind die Ergebnisse fast deckungsgleich mit denen in Deutschland: 77 Prozent haben sich nicht «unfit to fly» gemeldet, nur ein einsames Prozent der schwedischen Piloten gab an, sich oft «unfit» zu melden.

## **Fazit**

Insgesamt betrachtet haben die Ergebnisse der VC-Fatigue-Umfrage weniger neue Tatsachen hervorgebracht als vielmehr erwartete Zusammenhänge bestätigt. Welchen Schluss sollte man nun daraus ziehen? Es hat sich deutlich gezeigt, dass Fatigue unter dem Gesichtspunkt der Flugsicherheit zu betrachten ist. Müdigkeit ist ein Risikofaktor, dessen sich der Flugzeugführer bewusst sein muss und sein Handeln entsprechend anpassen sollte. Eine «unfit»-Meldung bedeutet keine Schwäche, sondern verantwortungsvolles Verhalten. Dies sollte man auch in den Flugbetrieben nicht vergessen.

*Dieser Artikel erschien in der VC-Info (Mitgliedermagazin der Vereinigung Cockpit) 11-12/2011. ●*

# Crew-Hotels auf dem Prüfstand

**Lange Wartezeiten auf das Hotelzimmer in New York, defekte Klimaanlage in der Crew-Unterkunft in Paris, Wasserschaden im Sherry Frontenac Hotel in Miami: Obwohl dies alles Einzelfälle sind, kann es die Tatsache nicht überdecken, dass an einigen Orten bei der Hotelauswahl sehr stark an der Kostenschraube gedreht wird. Wie heisst es doch so schön in jedem Briefing: «Verlasst euch auf euer Bauchgefühl und meldet, wenn etwas nicht stimmt.» Wir müssen uns melden.**

*Text: Tobias Mattle*

Rund 400 Übernachtungen werden jeden Tag in den über 30 Crew-Hotels von der Swiss bezahlt. Das macht in einer groben Schätzung rund 150000 Übernachtungen im Jahr. Diese Dimension macht klar, dass dem Thema Crew-Hotel eine grosse Beachtung geschenkt werden sollte. Leider war dies bisher bei der Swiss nicht der Fall. Wo andere Airlines ganze Abteilungen mit mehreren Mitarbeitern beschäftigen, wird die Hotelauswahl bei uns in mühevoller Arbeit von Vertretern aus OC und OK, der Abteilung Hoteleinkauf sowie Vertretern von AEROPERS und kapers durchgeführt.

Die Vertreter des Flottenbüros – auf der Langstrecke ist dies Werner Haas und auf der Kurzstrecke Manfred Simon – suchen geeignete Hotels. Der Hoteleinkauf wiederum entscheidet, ob das Hotel dem Budgetrahmen entspricht. Anschliessend können die Gewerkschaften noch die Meinung zum Hotel kundtun, haben aber wenig Einfluss auf den Entscheid. Das Management Board gibt schlussendlich den definitiven Entscheid, ob ein Hotel in den Budgetrahmen passt oder nicht.

## **Erholung notwendig**

Für jedes Crew Member gäbe es wohl das perfekte Hotel. Der eine braucht Luxus, der andere eine Strandlage und der dritte gute Einkaufsmöglichkeiten ums Haus. Auch wenn beim Layover in Miami durchaus Ferienstimmung aufkommen kann, so handelt es sich noch immer um eine Dienstreise. Trotzdem befinden wir uns in einer anderen Situation als ein Business-Kunde.

Während ein Geschäftsmann tagsüber ausserhalb des Hotels arbeitet, braucht er abends lediglich eine ruhige und saubere Umgebung. Solange er nach dem Geschäftstermin das Hotel gut erreichen kann, ist die Umgebung

rund um das Hotel zweitrangig. Aller Wahrscheinlichkeit nach verbringt er nur die Zeit zum Schlafen im Hotel.

Wir erreichen das Hotel jedoch nach einer Reise und verbringen dort zwischen 15 und 72 Stunden. In dieser Zeit müssen wir uns so erholen können, dass wir den Rückflug ohne Ermüdungserscheinungen antreten können. Dabei muss der Stress von mehreren Flügen am Tag auf der Kurzstrecke abgebaut werden können, während wir auf der Langstrecke mit dem Jetlag kämpfen.

## **Stressbewältigung**

Über Stressbewältigung ist viel zu lesen, und ich möchte deshalb an dieser Stelle nur eine kurze Zusammenfassung anbieten. Dr. Rolf Merkle, selbständiger Psychotherapeut aus Mannheim, beschreibt Stress als chemische Reaktion im Körper, bei der im Angstzustand Adrenalin und Noradrenalin ausgeschüttet werden. Diese Reaktion ist sehr hilfreich in Notsituationen. In Urzeiten diente sie zur Vorbereitung auf einen Kampf oder die Flucht. Heutzutage wird Stress aber öfter durch Zeitdruck, Überarbeitung oder Lärm ausgelöst. Während das Adrenalin früher im Kampf oder bei der Flucht abgebaut werden konnte, kann es heute zu Stress-Symptomen führen. Kopfschmerzen, Allergien, Verdauungsprobleme oder Schwindelgefühle können allesamt durch Stress ausgelöst werden.

Stress ist deshalb nur selten ein guter Ratgeber. Stressbewältigung kann in drei Bereichen erfolgen: bei uns selber, durch Körperreaktion oder in der Umwelt. Wir müssen die Zeit geniessen und uns die Zeit nehmen, wenn wir sie haben. Bei einem guten Abendessen oder einem Spaziergang ist dies möglich. Ebenfalls müssen wir Unnötiges von Nötigem unterscheiden und richtige Entscheidungen treffen. Auch Bewegung hilft dabei, Stress abzubauen. Ausdauersport, Atemübungen oder Entspannungsmusik sind eine Möglichkeit, zur Ruhe zu kommen und die Batterien aufzuladen.

Schliesslich bleiben noch die Umwelteinflüsse. Lärmquellen können wir ausblenden, indem wir Fenster schliessen. Auch ständige Erreichbarkeit über das Handy kann Stress auslösen. Und auch wenn sich Arbeit ansammelt, müssen wir uns Tage der Ruhe und Entspannung gönnen und mal eine Auszeit nehmen.

## **Fliegen bedeutet Stress**

In der Fliegerei leben wir in einem ständigen Stresszustand. Reisen im Flugzeug an sich ist bereits ungesund. Die tiefe Luftfeuchtigkeit, die erhöhte kos-

mische Strahlung sowie der Jetlag, den wir besonders auf der Langstrecke zu spüren bekommen, haben einen negativen Einfluss auf unseren Körper. Selbst wenn wir diese negativen Faktoren nicht spüren sollten, lösen sie während des Fliegens Stress aus.

Umso wichtiger ist es, die oben genannten Stressbewältigungstheorien zu beherrschen. Zu Hause und am Zielort müssen wir uns Zeit nehmen für uns selbst, Sport treiben oder einen ausgiebigen Spaziergang machen.

Was aber, wenn dies kaum möglich ist? Was, wenn es um das Hotel herum keine Möglichkeiten gibt, sich zu bewegen, der Lärm vom Nachbarzimmer und vom Flur durch die dünnen Wände dringt und das Zimmer gerade mal genug Platz bietet, um den Koffer in der senkrechten Position stehenzulassen? Durch die hohe Stressbelastung während unserer Arbeitszeit ist eine erholsame Umgebung nach getaner Arbeit umso wichtiger. Da wir im Gegensatz zum Geschäftsmann nicht nur im Hotel schlafen, sondern oftmals einen ganzen Tag oder mehr im Hotel oder in dessen Umgebung verbringen, muss das Hotel genügend Erholung zulassen.

### **Wohltuende Umgebung**

Werner Haas, zuständig für die Hotelauswahl auf der Langstrecke, verdeutlicht den Anspruch der Swiss: «Eine genaue Sternenkategorie verfolgen wir nicht. Generell bewegen wir uns aber sicher in der Region von vier Sternen.» Einen genauen Kriterienkatalog für die Hotelauswahl gab es bisher nicht. Erst kürzlich wurden die Prozesse bei der Hotelauswahl in einem Kaizen-Workshop unter die Lupe genommen. «Eine fundamentale Neuerung ist eine gemeinsame Basis, auf die wir zurückgreifen können. Für jede Destination wird in Zukunft festgeschrieben, welche Mindestanforderungen an das Hotel gestellt werden. Dies nicht nur in Bezug auf Komfort, sondern besonders auch auf die Lage des Hotels», wie Haas sagt.

So hat die Swiss im Hotel-Portfolio auch einige Destinationen, die der Stressbewältigung sehr förderlich sind. Beispielsweise ist das NH Kensington in London zentral gelegen, verfügt über eine ruhige Atmosphäre, und in unmittelbarer Gehdistanz kann man im Hyde Park einen ausgiebigen Spaziergang machen. Auch das Westin Michigan Avenue in Chicago erfüllt einen angenehmen Standard: Es liegt zentral, hat grosszügige Zimmer, verfügt über ein gutes Fitnesscenter und bietet trotzdem die Möglichkeit, am Lake Michigan etwas frische Luft zu geniessen.

Worüber muss ein Hotel nun verfügen, damit der Stress abgebaut werden kann? Wenn wir uns nach Dr. Merkle richten und dessen Hinweise zur Stress-



bewältigung in unsere Hotelauswahl einflechten, so lassen sich einige Kriterien sicher benennen. Das Hotel darf nicht einengend sein, und es darf keine Lärmquellen geben, die über längere Zeit zu hören sind. Zudem muss es eine genügende Distanz zum Arbeitsalltag ermöglichen, damit wir die Arbeit vergessen und uns ganz der Erholung widmen können. Sehr wichtig beim Hotel sind die Umgebung und das Sportangebot: Es muss mindestens über ein kleines Fitnesscenter verfügen sowie die Möglichkeit eines Spaziergangs bieten. Die Temperatur im Zimmer muss regulierbar sein und ein optimales Raumklima ermöglichen, um so den wichtigen Erholungsschlaf zu fördern. Ähnlich der Entspannungsmusik sollte ein Zimmer freundlich und einladend eingerichtet sein. Graue Flecken auf dem Teppich, Schimmel im Badezimmer und vergilbte Tapeten erzeugen nur noch mehr Stress.

### **Zentral gelegen**

Die nebenstehend benannten Kriterien werden heute bereits in vielen Hotels, besonders auf der Langstrecke, erfüllt. Eine zentrale Lage, wie sie beispielsweise in New York zu finden ist, verlangt aber auch von Seiten der Crew Members eine aktive Stressbewältigung. So dürfen wir kein erholsames Hotel fordern, wenn wir gleichzeitig die uns zur Verfügung stehende Erholungszeit an der Destination nur mit Shopping verbringen. Wir stehen selbst in der Verantwortung, dass wir wieder ausgeruht auf dem Rückflug erscheinen und die uns gebotenen Möglichkeiten zur Erholung genutzt haben.

Die guten Beispiele auf dem Streckennetz täuschen allerdings nicht über einige Tiefpunkte in der Hotelauswahl hinweg. Nachdem nur unter enormen Druck das Hotel in London Heathrow gewechselt wurde, bleibt die Lage mit den Crew-Hotels auf der Kurzstrecke auch weiterhin kritisch. In Berlin, Paris und London Heathrow übernachteten wir weiterhin in Hotels, die kaum einen Steinwurf vom Flughafen entfernt sind und deshalb kaum die nötige Distanz zum Arbeitsalltag erlauben. In einigen Hotels wie dem Millenium Hotel in Charles de Gaulle, dem Sherry Frontenac in Miami oder dem Radisson Martinique Hotel in New York passiert es öfters, dass die Klimaanlage nur notdürftig oder gar nicht funktioniert. Die Umbauarbeiten in der Nähe des Hotels in Genf lassen zumindest tagsüber kaum Ruhezeit zu, und eine regulierbare Klimaanlage ist nicht vorhanden.

### **Kollegen übernachten im Zentrum**

Blicken wir über die Landesgrenzen hinweg zu anderen Fluggesellschaften, fällt der teilweise grosse Unterschied in den Hotelkategorien auf. Während

wir uns im Park Inn in London Heathrow zu Fluggesellschaften wie Air Astana hinzugesellt haben, übernachtet die Lufthansa-Besatzung beispielsweise in Moskau beinahe in Gehdistanz zum Roten Platz im Swissôtel. Auch sonst muss unsere Muttergesellschaft den Vergleich nicht scheuen: Gemeinsam mit Iberia übernachteten sie in Berlin im Fünf-Sterne-Hotel Pullman Schweizerhof, gerade mal eine Querstrasse vom Kurfürstendamm entfernt. Auch in Paris und Rom übernachteten unsere deutschen Kollegen jeweils in Vier-Sterne-Hotels in der Innenstadt. Aufgrund zu hoher Zimmerpreise übernachteten wir in diesen Städten in Vororten in der Nähe des Flughafens. Besonders auf der Kurzstrecke ist der Unterschied bei der Hotelauswahl eklatant.

### **Wenig Mittel für mehr Klasse**

Zum einen lassen gewisse Hotels keine Erholung zu, zum anderen spricht der Vergleich mit unserem Mutterkonzern eine deutliche Sprache. Ein Argument der Swiss mag der Kostendruck sein. Und so gerne die Mitarbeitenden in guten Hotels übernachteten möchten, so wichtig ist ihnen sicher auch das finanzielle Wohlergehen der Firma. Wichtig ist aber, dass trotz aller Sparmassnahmen die Erholung in den Hotels immer möglich sein muss.

Bei rund 150000 Übernachtungen im Jahr ergibt dies bei einem Zimmerpreis von etwas über 100 Schweizer Franken jährliche Ausgaben im Bereich von 20 Millionen Franken. Diese Schätzung deckt wahrscheinlich den Rahmen ab, den die Swiss jährlich als Budget für Hotelübernachtungen zur Verfügung stellt. «Würden wir die Hotelauswahl von Lufthansa-Niveau auf Swiss-Niveau senken, hätten wir jährlich eine Einsparung bei den Hotelkosten von lediglich fünf Prozent. Bei rund 30000 Mitarbeitenden würde sich die Stimmung deutlich verschlechtern und die tiefere Motivation würde die Einsparung kaum rechtfertigen», so ein Mitarbeiter der Lufthansa. In Anbetracht dessen, dass wir nur punktuell eine Verbesserung bräuchten, wie beispielsweise in Paris, Rom oder Miami, wären die Mehrkosten vergleichsweise klein, um uns dem Lufthansa-Niveau zu nähern. Dadurch könnte die anhaltende Spannung zwischen Management und Mitarbeitern entschärft werden.

### **Schlichtungsverfahren**

Im OM A 7.1.5.24 sind folgende Kriterien für ein Hotelzimmer angegeben: «Accommodation like a standard hotel room or equivalent facility. The room is ventilated and when necessary air-conditioned. The room provides resting and sleeping possibility and is at least equipped with a toilet and a shower or a bath. The accommodation is isolated from noise, is fitted with ligh-

ting control and gives possibility to shade daylight. Suitable accommodation grants a certain privacy to the crewmember.» Diese sehr vage Beschreibung einer Hotelunterkunft erfüllt beinahe jedes Hotelzimmer der Welt. Im Gegensatz zur Lufthansa gibt es bei der Swiss keinen einsehbaren Kriterienkatalog. Bei unserem Mutterkonzern werden die Hotels nach der «Verfahrensanweisung Hotelauswahl» ausgesucht. So stehen unter anderem die beiden wichtigen Punkte «städtische Infrastruktur» und «gehobene internationale Mittelklasse» in diesem Kriterienkatalog. Unter «gehobener internationaler Mittelklasse» sind Hotels im Vier- und Fünf-Sterne-Bereich gemeint. Obwohl der Hotelausschuss der Personalvertretung keinen direkten Einfluss auf die Wahl des Hotels hat, gibt es die Möglichkeit zur Beschwerde. Diese «Betriebsvereinbarung Hotelbeschwerde» ist seit 1968 in Kraft und ist dem Schlichtungsverfahren der Swiss sehr ähnlich. Seit die Betriebsvereinbarung vor 44 Jahren in Kraft getreten ist, mussten die Personalvertreter der Lufthansa erst ein einziges Mal von dieser Möglichkeit Gebrauch machen. Dies zeigt, dass dem Lufthansa-Management klar ist, dass die hohe Mitarbeitermotivation die etwas höheren Hotelkosten rechtfertigt. Im Gegensatz hierzu steht die Swiss, bei der alleine in den letzten Jahren einige Hotelbeschwerden bis zum Schlichtungsverfahren getragen werden mussten.

### **Immer vernetzt**

Spätestens mit der Einführung der persönlichen Hardware für Piloten wird auch das kostenfreie Internet in den Hotels eine noch wichtigere Stelle einnehmen. Denn nur wenn die Daten auf dem Laptop aktuell sind, können dessen Möglichkeiten voll ausgeschöpft werden. Während bereits jetzt viele Hotels auf der Langstrecke kostenfreies Internet zur Verfügung stellen, sind wir davon auf der Kurzstrecke noch weit entfernt. «Das langfristige Ziel für alle Hotels ist der kabellose Zugang zum Internet. In erster Linie soll dies den Piloten sowie dem Maître de Cabine zur Verfügung gestellt werden, da nur diese über persönliche Hardware von der Firma verfügen und dadurch das Internet brauchen», so Haas. Bis es soweit ist, gilt es aber noch einige Hürden zu nehmen.

Der einfachste Fall ist, dass das Hotel selber Wireless Lan anbietet. Dann kann dem Flugpersonal das Internet mit einem Aufpreis zur Verfügung gestellt werden. Teilweise verfügen die Hotels aber nur in einigen Zimmern über Wireless Lan, während sie in anderen Zimmern nur Kabel anbieten. Noch schwieriger wird es, wenn das Internet von einem Drittanbieter stammt. Einige Hotels haben das Internet an Drittanbieter wie beispielsweise die Swiss-

com vergeben, die dann je nach Kunde unterschiedliche Lösungen anbieten. So kann beispielsweise ein Swisscom-Kunde das Internet gratis nutzen oder über seinen Handyvertrag abwickeln, während andere Kunden nur eine gewisse Zeitspanne kaufen können, in der sie das Internet benutzen können. Je nach Hotel sind dies aber auch andere Anbieter als die Swisscom, und so ergibt sich eine Vielzahl von Drittanbietern, mit denen die Swiss separate Verträge abschliessen müsste. Deshalb wird in Zukunft bei Vertragsverlängerungen oder Neu-Evaluationen wohl auch verstärkt darauf geachtet, dass das Hotel über ein eigenes Wireless Lan verfügt.

## **Viel zu tun**

Für Werner Haas auf der Langstrecke und für Manfred Simon auf der Kurzstrecke gibt es in Zukunft einiges zu tun. In Miami und Tokyo laufen die Hotelverträge aus, während in Newark eine Neu-Evaluation ansteht. Auf der Kurzstrecke hingegen liegt das Augenmerk bei den einzuhaltenden Rest Periods und den anhaltenden Rapporten wegen schwieriger Umstände in den Hotels aufgrund von Renovationsarbeiten oder hellhörigen Räumen. Während sich bei der Lufthansa ganze Abteilungen mit mehreren Vollzeitstellen um die Hotelauswahl kümmern, wird diese schwierige Aufgabe bei der Swiss von lediglich zwei Personen aus dem Flottenbüro ausgeführt.

Für die Crews bleibt zu hoffen, dass der Trend wieder in Richtung gutes Mittelklassehotel geht und es bei dem kleinen Ausrutscher beim Park Inn in Heathrow bleibt. Es geht dabei nicht um Luxus oder falschen Stolz, sondern darum, dass die Erholung im Nightstop notwendig ist. Dazu gehören nicht nur Sauberkeit und Sicherheit. Auch gute Naherholungsmöglichkeiten um das Hotel herum müssen gegeben sein, damit sich bei zehn Nightstops im Monat nicht der Hotelkoller einstellt. Und nicht zuletzt sind wir Crews auch Werbeträger nach aussen und repräsentieren die Werte und Grundlagen der Swiss gegenüber der Allgemeinheit. So sollte sich die Äusserung des Buschauffeurs vor einiger Zeit bei der Fahrt zum ehemaligen Crew-Hotel in London Heathrow nicht wiederholen: «Are you really staying at this hotel? I thought you were a quality airline!» Dass die Swiss den Anspruch an sich stellt, eine Qualitäts-Airline zu sein, steht ausser Frage. Die Mitarbeiter versuchen dies täglich umzusetzen. Deshalb ist das Management in der Pflicht, uns die Voraussetzungen zu bieten, diese Arbeit ausgeruht und mit grösstmöglicher Motivation angehen zu können. Dazu benötigen wir kein Luxus-hotel, jedoch ein sauberes und angenehmes Umfeld, was uns den Stress des Flugdienstes abbauen lässt. ●

# Parkplatznot am Flughafen

**Der Flugplatz wird immer attraktiver, sei es für Tagesgäste im Shoppingcenter oder für lokale Passagiere. Die Parkplätze sind dadurch immer besser belegt. Wegen Sanierungs- und Bauarbeiten stehen weniger Parkmöglichkeiten als üblich zur Verfügung. Die Leidtragenden sind die Flughafenmitarbeiter – darunter ganz besonders das fliegende Personal.**

Text: Jürg Ledermann

Die Parkplatzsituation am Flughafen Zürich ist an rund 30 Spitzentagen kritisch. Diese Tage sind an Ostern und in den Wochen danach sowie im Herbst, speziell während der Ferienzeit. Bereits letztes Jahr erhielten wir zweimal Post unseres Personaldienstes, um uns auf die spezielle Situation aufmerksam zu machen – und gerade kürzlich erhielten wir eine OC-Info zu diesem Thema. Grundlage dafür ist eine Information der Flughafen Zürich AG an die Mitarbeitenden «zum Überlauf auf Aussenplätze».

Um den Passagieren und Besuchern des Flughafens die Parkplätze möglichst lange freizuhalten, werden die Parkhäuser für die Flughafenmitarbeiter ab einer bestimmten Belegung geschlossen. Das bedeutet, dass die Einfahrt in die Parkhäuser mit den Personalparkkarten dann nicht mehr möglich ist. Die Angestellten werden über ein Parkleitsystem darüber informiert, welche Parkhäuser betroffen sind.

Letztes Jahr genoss das fliegende Personal noch einen Ausnahme-status. Während das Bodenpersonal frühzeitig auf Aussenparkplätze ausweichen musste, durften wir weiterhin in den Parkhäusern P1, P2, P3 und «unserem» P6 nach freien Plätzen suchen. Dabei hatte das Crew Member zwei Möglichkeiten zur Auswahl: Es konnte sich entscheiden, in die Parkhäuser P1 bis P3 zu fahren. Die Chancen, dort relativ schnell einen freien Platz zu finden, waren recht hoch. Allerdings musste es sich auf einen Marsch durch die Terminals einstellen, als ob die Anfahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln stattgefunden hätte.

Die zweite Möglichkeit war die Odyssee durch die Stockwerke des P6. Auch wenn auf einzelnen Etagen das «Frei»-Zeichen noch lockend grün leuchtete, war teilweise alles besetzt. Kollegen berichteten, dass sie bei der Suche nach einer Parkmöglichkeit über 30 Minuten verloren hätten.

## Renovationsarbeiten

Auch wenn das P6 nur an rund 30 Tagen und auch dann nur in der kritischen Zeit zwischen 10 und 12 Uhr voll besetzt ist, trifft es genau diejenigen Crew Members, die nicht «travelling light» nur mit dem Crewbag für einen Tageseinsatz unterwegs sind. Ab 10 Uhr kommen diejenigen zur Arbeit, die mit der Mittagswelle auf einen Langstreckenflug gehen oder einen «3-Leger» mit anschliessendem Nightstop in Europa vor sich haben. Gerade dann ist es nicht schön, den Crewbag und den Koffer hinter sich herziehend, im Aprilwetter unter offenem Himmel zum Operations Center marschieren zu müssen. Vom Wind zerzauste Frisuren und vom Regen aufgeweichte Uniformteile sind dann sicher – ein Erscheinungsbild, das im Reglement nicht vorgesehen ist.

Der Mangel an Parkplätzen hat mehrere Gründe. Einer davon ist hausgemacht und hat mit der Renovation des Parkhauses P6 zu tun. Bereits im Sommer 2007 mussten die Fahrbahnplatten, die infolge Chlorid-Eintrags beschädigt waren, instand gesetzt werden. Schon damals wurden ganze Stockwerke geschlossen. Nur dreieinhalb Jahre später sind wieder Sanierungsarbeiten im Gange. Allerdings dauern sie nicht nur ein paar Monate wie im Jahr 2007. Die Arbeiten dauern nun seit einem Jahr an, und dieser Zustand wird laut Flughafen Zürich AG voraussichtlich noch zwei Jahre – bis Ende 2013 – andauern. Offenbar ist die Sanierung aufwändiger als zuvor, denn es sind zwei oder drei Stockwerke dauernd geschlossen. In dieser Zeit fallen täglich bis zu 700 Parkplätze weg, die eigentlich dringend benötigt werden.

## Attraktiver Flughafen

Der Flughafen Zürich geniesst einen ausgezeichneten Ruf. Er tut viel, um den Passagieren den Aufenthalt in den Terminals so angenehm wie möglich zu gestalten. Zugleich ist er ein grosses und attraktives Shoppingcenter, das viele Besucher anzieht. Mit der Eröffnung der neuen Zuschauerterrasse auf dem Dock B ist ein weiteres Highlight dazugekommen, das vom Flughafen als Ausflugstipp für unvergessliche Erinnerungen beworben wird.

Neben der wachsenden Zahl des täglichen Besucherstroms steigt auch die Zahl der Lokalpassagiere, also der Passagiere, deren Ausgangs- oder Endpunkt ihrer Reise Zürich ist. Thomas Kern, der CEO der Flughafen Zürich AG, meinte am 11. Januar 2012 anlässlich der Präsentation der Passagierzahlen des Jahres 2011, dass auch der starke Franken zum Anstieg dieses Segments beigetragen habe. Auslandsreisen sind für Schweizer attraktiver

geworden. Im Dezember 2011 stieg die Anzahl Lokalpassagiere im Vergleich zum Vorjahr um 4,2 Prozent. Im ganzen Jahr 2011 stieg dieser Passagieranteil im Vergleich zum Jahr 2010 sogar um 7,4 Prozent.

Da am Flughafen Zürich auch in den kommenden Jahren mit wachsenden Lokalpassagierzahlen zu rechnen ist, wird sich die Situation der mangelnden Parkplätze zusehends verschärfen.

### «The Circle»

Um den Passagieren, Besuchern und Angestellten langfristig genügend Parkplätze zur Verfügung stellen zu können, wurden laut Flughafen Zürich AG bis ins Jahr 2020 schrittweise rund 8600 zusätzliche Parkplätze beantragt. 7100 werden nötig aufgrund der zunehmenden Passagier- und der damit verbundenen, steigenden Angestelltenzahl bei den Flughafenfirmen. Mit dem grossen Immobilienprojekt «The Circle» entstehen am Flughafen zudem rund 3000 zusätzliche Arbeitsplätze. Um den zukünftigen Mitarbeitenden wie auch den Kunden dannzumal ausreichend Parkiermöglichkeiten zur Verfügung stellen zu können, wurden alleine für dieses Projekt rund 1500 zusätzliche Parkplätze beantragt.

Die Inbetriebnahme der verschiedenen Parkhäuser und -flächen ist zwischen 2013 und 2020 geplant. Je nach Entwicklung des Passagieraufkommens könne eine Inbetriebnahme aber auch früher oder später nötig werden, wie die Flughafen Zürich AG mitteilte. Ein Teil der zusätzlichen Parkplätze entsteht momentan mit dem südlichen Ausbau des P6. Infolge der Bauarbeiten müssen auf jedem Geschoss zusätzliche Parkfelder geschlossen werden. Der Ausbau des P6 soll Ende 2012 fertig sein. Es entstehen 1309 Parkplätze, die als Ersatz für den Wegfall des Parkhauses P5 und des Parkdecks P40 dienen sollen. Beide fallen dem Bau des «Circle» zum Opfer.

Wer nun glaubt, dass damit eine Erleichterung beim Parkieren eintreten wird, sieht sich getäuscht: Mit dem P5 und P40 fallen 1800 Parkplätze weg, neu geschaffen werden aber nur deren 1300. Das bedeutet unter dem Strich ein Minus von 500 Parkplätzen.

### Überlauf im Jahr 2012

Für uns bedeutet es für längere Zeit nichts anderes, als das, was die Flughafen Zürich AG den Angestellten für das Jahr 2012 bereits in Aussicht gestellt und für alle Personalkategorien – inklusive des fliegenden Personals – für obligatorisch erklärt hat: Wenn die Belegung eines Parkhauses an die kritische Grenze stösst und vom Personal nicht mehr benutzt werden kann, wird

dies mit einem Kreuz auf den neu installierten Anzeigetafeln angezeigt. Im Januar war dies beim P1 schon oft der Fall. Auch das P6 zeigte schon sehr hohe Belegungszahlen.

Sind alle Parkhäuser, die normalerweise mit den Personalparkkarten benützt werden können, als besetzt signalisiert, wird das System «Überlauf» aktiviert. Die Einfahrtsschranken der Parkhäuser lassen sich dann nicht mehr öffnen, und auf dem Personalparkleitsystem erscheinen die Anzeige «Überlauf aktiv» sowie der Parkplatz, der angesteuert werden soll. Weiter heisst es im Merkblatt: «Die Überlaufparkplätze sind gemäss Anzeige auf dem Personalparkleitsystem direkt anzufahren.»

Wer auf der A51 von Zürich her auf dem Weg ins P6 schon rechts eingespurt hat, benötigt dazu eine schnelle Auffassungsgabe und Reaktionsvermögen. Denn nun heisst es, die Spur sogleich nach links zu wechseln, um nicht in der Vorfahrt zu den Terminals im Stau stecken zu bleiben. Wer zum ersten Überlaufparkplatz P16 gelangen will, muss zunächst dem Butzenbüelring entlangfahren und dann den Wegweisern «Fracht/GAC» folgen. Die Kreuzung vis-à-vis des General Aviation Centers (GAC) wird auf der mittleren Spur in Richtung Kloten überquert. Nach der Kreuzung gleich rechts einbiegen, und das Ziel ist erreicht.

### **Programmiertes Chaos**

Etwas verschlungener sind die Pfade zu den Parkplätzen P12 und P9, die sich vor der Pistenschwelle 28 und hinter dem Rega-Center befinden. Zum P9 kann die Anfahrt gut und gerne fünf Minuten in Anspruch nehmen. Wer nun bereits hinter seinem «normalen Fahrplan» herhinkt, hat wahrscheinlich auch das Pech, dass ihm der Shuttle vor der Nase abfährt. Der Shuttle fährt im 10-Minuten-Takt und hält auf dem Weg vom P9 zum Dienstdurchgang A an vier Zwischenstationen: P12, GAC (P16), Bürohaus Fracht und Operations Center (OPC). Mit etwas Glück kommt man mit weniger als 30 Minuten Verspätung im OPC an.

Als gestresstes Überlauf-Opfer hat man natürlich den Crewbag und den Koffer für die Übernachtung im Hotel dabei. So ausgerüstet, kommen ab 10 Uhr die meisten Crew Members zum Flughafen. Die Situation im Crewbus auf dem Transport zum Flugzeug kann als «einigermassen unter Kontrolle» beschrieben werden, seitdem diese Busse aufgerüstet werden. Was uns aber auf dem Parkplatz-Shuttle erwartet, wird milde gesagt chaotisch werden. Um dies abzuschätzen, reicht es aus, die Fahrzeuge zu zählen, die zu dieser Stosszeit während zehn Minuten ins P6 einfahren. Diese Menge Personal,



ausgerüstet mit Crewbag und Koffer, mit einem Shuttle im Zehn-Minuten-Takt befördern zu wollen, wird eine Herausforderung werden.

Es gibt Möglichkeiten, sich vorgängig über den Überlaufstatus zu informieren, sei es über Telefon oder das Überlauf-SMS. So kann der Überlauf-Umweg einigermaßen eingeplant werden. Wenn es aber immer kalt erwischen wird, ist das Personal, das aus der Standby aufgebeten wird. Auch wenn hier eine Ausnahmeregelung gilt, wird die Suche nach den letzten freien Parkmöglichkeiten Zeit benötigen. Da sind Verspätungen programmiert.

### **Zeit für Lösung**

Es ist verständlich, dass die Flughafen Zürich AG die Parkplätze für die zahlende Kundschaft freihalten will. Sie muss aber einsehen, dass mit der jetzigen Lösung mit Verspätungen zu rechnen ist. Gerade in der Mittagsspitze – in der Ferienzeit notabene –, wo auch auf dem Tarmac alle Standplätze belegt sind, ist es besonders wichtig, dass der Betrieb ohne Verzögerungen läuft. Da können die verspätet eintreffenden Besatzungsmitglieder die Maschinerie empfindlich stören. Dass dies im Interesse der Passagiere und der Fluggesellschaften ist, ist kaum anzunehmen.

Ganz sicher ist diese Regelung aber nicht im Interesse der Crew Members. Wer sich in den kritischen Tagen auf den Weg zur Arbeit macht, muss mehr Zeit einplanen – reichlich Zeit. Da sprechen wir von 30 bis 45 Minuten. Bei der Planung der Anreise dürfen zwei Paragraphen der Flight Duty Regulations nicht ausser Acht gelassen werden. Zum einen ist dies die Regel (7.1.5.25 Travelling Time), dass die Anreise nicht länger als drei Stunden dauern soll. Wer dazu unter normalen Umständen in der Lage ist, diese Vorgabe beim System «Überlauf» aber überschreitet, muss des Weiteren den letzten Satz des Punkts 7.1.7.2 (Flight Duty Period Limitations) beachten: Wer mehr als drei Stunden Travel Time vor der Flight Duty hat, muss diese Zeitdauer an die Flight Duty Period anrechnen.

Stress bei der Anfahrt, sei es durch den Shuttle-Betrieb oder durch den entstandenen Zeitdruck, wirkt in jedem Fall nach und lenkt von den wichtigen Aufgaben bei der Vorbereitung der Flüge ab. Die Swiss und die Flughafen Zürich AG haben Zeit, sich der Sache noch einmal anzunehmen und eine Lösung anzustreben, die eine ungestörte Anfahrt zum OPC erlaubt. Die Besatzungen würden dies zu schätzen wissen. ●

# Jeppesen Crew Rostering – das neue PBS

**Nach zehn Jahren PBS wird diesen Sommer das neue Planungssystem Jeppesen Crew Rostering (JCR) eingeführt. Das Bidding-System soll übersichtlicher werden. Das bestehende Joker-Wunsch-System wird durch ein neues Request-System abgelöst. Bewusst wird von der Swiss versucht, die Erwartungen tief zu halten. Nach Jahren der Enttäuschung mit dem PBS ist der Anspruch auf ein zeitgemässes Planungssystem jedoch mehr als gerechtfertigt. Was können wir vom neuen System also erwarten?**

*Text: Tobias Mattle*

Seit über zehn Jahren ist das Preferential Bidding System, kurz PBS, bei der Swiss in Betrieb. Besonders in den letzten Jahren stiess dieses System mit den sehr knappen Beständen an seine Grenzen und ist in der Gunst der Benutzer immer weiter gesunken. Nachdem das Management den Kostendruck etwas gelockert hatte und Projekte wieder genehmigt wurden, war klar, dass das veraltete PBS eine Überarbeitung brauchte. Aus der Überarbeitung des PBS wurde der Kauf eines neuen Systems. Gemäss aktuellem Projektplan werden die Crews im Mai zum ersten Mal mit dem neuen Bidder Interface den Juni-Dienstplan gestalten können. Bereits Anfang März wird das Bidder Interface, das sogenannte Interbids, für die Crews freigeschaltet. Bis zum Mai wird es allerdings lediglich als Lern-Tool benutzt, damit die Crews sich an das neue System gewöhnen können.

## **Aktuelle Situation**

Viele Wege führen nach Rom, meint der Volksmund. Beim PBS hatten viele Crews bisweilen das Gefühl, dass kein Weg nach Rom führt. Oder wie es das ausserordentlich hilfreiche Tool «iPBS» von Peter Kronenberg, das den Nutzern die Suche nach geeigneten Rotationen vereinfacht, treffend ausdrückt: «Make the best out of the worst.» Regelmässig war die Verwunderung gross, wenn trotz hoher ausgewiesener Satisfaction so gar keine Befriedigung über den nächsten Dienstplan aufkommen wollte.

Thomas Neuschwander, Head of Cockpit Crew Planning, sieht allerdings auch andere Gründe in der Frustration der Besatzungen: «Durch die vielen Möglichkeiten, die das PBS bietet, eröffnen sich auch viele Fehlerquellen beim Bidden.» So beispielsweise für einige Kollegen aus Genf. Während sie zum einen lange Rotationen mit vielen Nightstops wünschen, wollen

sie zum anderen am ersten Tag möglichst spät mit der Arbeit beginnen, um am frühen Morgen den ersten Flug von Genf nach Zürich nehmen zu können. Das PBS nimmt beide Wünsche separat auf: Lange Rotationen mit vielen Nightstops und Late Check-in. Weil für lange Rotationen wenige Möglichkeiten einer Vielzahl von Bids gegenüberstehen, ist die Chance, durch diesen Bid eine hohe Satisfaction zu erreichen, relativ klein. Dem gegenüber steht eine Vielzahl von Flügen, die durch Late Check-in abgedeckt werden können. Das PBS versucht demnach, durch die Zuteilung von spätem Check-in eine möglichst hohe Satisfaction zu erreichen, selbst wenn keine langen Rotationen im Dienstplan vorkommen. Dadurch wird eine hohe Satisfaction erreicht, ohne den eigentlichen Wunsch der Crew Members zu berücksichtigen. Das PBS hat in diesem Fall aus mathematischer Sicht alles richtig gemacht und aus den eingegebenen Wünschen das Maximum an Satisfaction erreicht.

### **Ein neues System**

2010 hat die Swiss auf Druck der Gewerkschaften und der Planung das Projekt «Polaris» bewilligt. Denn seit das PBS im Jahr 2000 eingeführt wurde, wurden nur die Flight Duty Regulations angepasst und der Optimizer aktualisiert, die Funktionalität jedoch nicht erweitert. Die Firma Ad Opt wirbt auf ihrer Homepage, dass der preisgekrönte Optimizer des PBS sowohl die Zufriedenheit der Mitarbeiter als auch die Produktivität der Firma und die Flight Duty Regulations der Gewerkschaften und Gesetzgeber harmonisch in Einklang bringe. Durch den enormen Kostendruck in den letzten zehn Jahren aber sind alle Updates und Neuerungen, die Ad Opt entwickelt hatte, nicht in das PBS der Swiss eingeflossen, und es konnte dadurch auch nicht mit der Zeit Schritt halten.

Eine völlige Neu-Evaluierung war deshalb angebracht. Hierzu standen drei Systeme von drei unterschiedlichen Anbietern zur Auswahl: Jeppesen, Ad Opt und Lufthansa Systems. Wobei hier festzuhalten ist, dass das Tool von Lufthansa Systems nicht mit dem Planungssystem zu verwechseln ist, das die Lufthansa selbst benutzt. Elisabeth Ackermann, Senior Manager Operations Economics and Projects, stellt klar: «Das Bidder Interface, das die Lufthansa benutzt, wurde von einer kleinen französischen Firma erstellt. Die Abhängigkeit von dieser Firma ist sehr gross und deshalb risikobehaftet. Die Lufthansa arbeitet wie die Swiss an einer Umstellung im Bereich der Crew-Planung.»

Unter der oben genannten Auswahl hat sich das System von Jeppesen durchgesetzt. Folgende Gründe werden von Neuschwander als ausschlagge-

bend bezeichnet: Jeppesen hat eine enorme Erfahrung bei der Entwicklung von Crew-Management-Systemen und ist zumindest im europäischen Markt klarer Branchenleader. Nebst dem leistungsfähigen Optimizer hat Jeppesen auch die Funktionalität der Benutzeroberfläche für die Besatzungen und die Planer kontinuierlich weiterentwickelt. Die Jeppesen-Systeme zeichnen sich durch eine höhere Flexibilität aus als bei anderen Anbietern.

### **Flexiblere Planung**

Ein Beispiel ist die Planung von Trainings mit Fälligkeitsdaten. Nicht selten kam es bis anhin vor, dass Recency-relevante Anlässe wie ein Simulatorcheck vom PBS beinahe am letzten möglichen Tag geplant wurde. Dies geschah, weil das heutige PBS lediglich wusste, wann die Recency ausläuft. Dieses Datum wurde als einziger Fixpunkt im System vermerkt. Mit dem neuen System kann der Planer dem System vorgeben, bis wann ein relevanter Anlass idealerweise geplant werden soll und wann die Recency der Lizenz verfällt. «Ich kann dem System einen Zeitraum vorgeben und dies mit einem Kostenfaktor verbinden. So rechnet das System beispielsweise aus, dass zehn Tage vor dem Ablaufdatum der Lizenz ein Simulatorcheck kostenneutral ist. Ist an diesem Tag keine Simulator-Kapazität frei, hat das System immer noch die Möglichkeit, den Check einige Tage nach hinten zu schieben. Durch die vorgegebene Kostensteigerung wird das System aber immer versuchen, den Check am Anfang dieses Zeitraumes zu planen», so Neuschwander. Unvorhersehbares wie beispielsweise die Krankheit eines Crew Members führt dann nicht zum Problem, dass die Lizenz sogleich verfällt und der Mitarbeiter nicht mehr einsetzbar ist. Die Planung hat mit dem neuen System deutlich mehr Möglichkeiten, und es wird seltener vorkommen, dass ein sogenannter «Must Flight» geplant werden muss. Dadurch bleibt auch die Stabilität der Einsatzpläne höher, denn jegliche Fixpunkte im System sind fehleranfällig und haben darauf einen negativen Einfluss.

### **Faire Arbeitsverteilung**

Im Zuge unseres neuen Gesamtarbeitsvertrags wurde festgelegt, dass gemeinsam mit dem neuen Planungssystem auch das Fair-Share-Modell eingeführt werden muss. Dies wird im Juni gemeinsam mit dem ersten Dienstplan umgesetzt und soll so auch den Mitarbeitern Entlastung bringen. War das PBS bisher nur auf Preferential Bidding ausgelegt, wird das neue System eine Kombination aus Fair Share und Preferential Bidding sein. Was heisst das nun für die Crews? Die Duty Hours aller Crew Members werden einan-

der angeglichen. Dies funktioniert so, dass die Gesamtzahl der Duty Hours des Planungsmonats errechnet und den verfügbaren Besatzungsmitgliedern möglichst gleichmässig zugeteilt wird. Der Vorteil liegt auf der Hand: Die Arbeit wird über das Jahr hinaus besser verteilt, und äusserst strenge Monate sollten seltener werden. So werden aber auch die etwas lockeren Monate verschwinden. Der Preis hierfür: Die Zuteilung der Bids wird für das System schwieriger. Denn dadurch, dass das System versucht, eine faire Verteilung der Arbeit zu erreichen, hat bildlich gesprochen jedes Crew Member bereits einen Bidding-Wunsch eingegeben: Faire Arbeitsverteilung.

### **Korrektes Bidding**

Das PBS ist an sich kein schlechtes Programm. Es ist für den Benutzer jedoch schwieriger zu durchschauen und für die optimale Planung nicht mehr auf dem neusten Stand. An diesem Punkt will die Swiss mit dem neuen Bidding-System anknüpfen: «Die Oberfläche ist benutzerfreundlicher, und die Crew Members werden besser bei der Bid-Eingabe unterstützt: Zum Beispiel werden widersprüchliche Präferenzen sofort erkannt und gemeldet, und alle Flüge, die preassigned sind, werden für das Bidding gar nicht erst dargestellt. Zudem wird es einen Combination Bid geben», so Ackermann.

Wer also den Bid «LX 64 nach Miami im Zeitraum vom 5. Juni bis 10. Juni» eingibt, kann sich über den «Trip Filter» alle noch verfügbaren Flüge anzeigen lassen. Sollten für diesen Zeitraum bereits Flüge durch Ausbildung, Joker Wish oder einen Funktionär preassigned sein, werden diese nicht angezeigt. So kann schnell erkannt werden, ob die Möglichkeit überhaupt vorhanden ist, diesen Flug zu bidden und auch zu erhalten. Gleichzeitig wird in einem persönlichen Kalender angezeigt, ob es einen Konflikt mit einem eigenen Anlass wie einem Simulatorcheck oder einem gewünschten freien Tag gibt.

Durch diese Rückmeldung auf die eigenen Bids sieht das Crew Member, mit welchen Bids ein möglichst perfekter Plan theoretisch möglich wäre. «Wir müssen die Euphorie und die Erwartungen aber gleichzeitig auch wieder bremsen. Denn es wird dem Crew Member nur gezeigt, welche Bids zum theoretisch perfekten Einsatzplan führen können. In der Theorie ist das so, allerdings haben wir pro Tag nur einen Miami-Flug, und wenn darauf zehn Bids zustande kommen, haben wir einen Konflikt wie bisher», so Neuschwander.

Mit dem neuen System ergibt sich trotzdem ein klarer Vorteil gegenüber dem PBS. Während wir uns heute bei jedem Bid den Kopf darüber zerbrechen müssen, ob er in ein Bidfile passt und ob das Gewünschte überhaupt möglich wäre, nimmt einem diese Arbeit in Zukunft das Interbids ab. Utopisch

wäre es, zu glauben, dass wir dadurch jeden Monat 100 Prozent Satisfaction erhalten können. Denn es steht den einzelnen Flügen oder Freitagen weiterhin eine Vielzahl von Bids gegenüber. Und solange die Bestände knapp sind, wird sich daran nicht viel ändern.

### **Combination Bid**

Ein Novum stellt der sogenannte Combination Bid dar. Wie im Artikel anfänglich beschrieben, gibt es gewisse Umstände, unter denen mehrere einzelne Bids eine Einheit ergeben sollten. So möchten Pendler ein möglichst spätes Check-in haben und dann gerne gleich vier Tage unterwegs sein. Dies hat im aktuellen System zu einigen Komplikationen geführt. Deshalb wird mit dem neuen System der Combination Bid eingeführt. Hier stellt der Benutzer wie in einem Satzbaukasten seinen Wunsch aus unterschiedlichen Elementen zusammen. Er verknüpft so ein spätes Check-in mit einer langen Rotation zu einem Wunsch, und das System erkennt diesen. Die Satisfaction wird also nur angerechnet, wenn beide Wünsche erfüllt sind.

Vernünftigerweise ist aber auch hier Vorsicht geboten. Ein Combination Bid aus spätem Check-in, langer Rotation, Nightstop-Wunsch in Athen und langer Rest Period an der Destination wird kaum Aussicht auf Erfolg haben. Erfolgversprechend wird es wie bis anhin sein, nur wenige Bids zu platzieren und sie dafür akzentuiert zu wünschen.

### **Der Joker**

Nebst dem neuen Planungssystem wurde auch das uns wohlbekannte Joker-Wunschsystem überarbeitet. «Der ursprüngliche Gedanke dieses Joker-Wish-Systems war es, den Besatzungsmitgliedern eine langfristige Planungsgrundlage zu geben», so Neuschwander. Der Grundgedanke dabei ist, dass jeder Mitarbeitende pro Jahr rund vier wichtige Anlässe hat, von denen er lange im Voraus weiss. So ergab sich das Punktesystem, das im Schnitt alle drei Monate einen Freiwunsch erlaubt. Nach einiger Zeit kam der Gedanke auf, dass das System auch auf Flüge ausgeweitet werden sollte. «Ich war damals klar gegen diese Innovation, hatte aber kaum eine Chance gegen die überwältigende Zustimmung im fliegenden Korps», wehrt sich Neuschwander. Denn für ihn ist das Joker-Wish-System und die damit einhergehenden Wünsche für einen Flug nebst den knappen Beständen sowie der permanent steigenden Zahl von zusätzlichen Rules and Regulations einer der wichtigsten Gründe, warum das eigentliche Bidding-System nicht wie erwartet funktioniert. «Besonders auf der Langstrecke war die Auswir-

kung klar: Kaum jemand biddet noch Freitage, sondern setzt die Punkte auf einen spezifischen Flug, der danach die Freitage ergibt. So hat er zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen», erklärt Neuschwander. Dadurch werden pro Jahr auf der Langstrecke deutlich zu viele Flüge nebst der Ausbildung preassigned und können von den anderen Besatzungen im aktuellen Monat nicht mehr gebiddet werden.

### **Long and Short**

Die uns bekannten Joker-Wünsche werden auf Long Term Requests und Short Term Requests aufgeteilt. Aus momentan 16 gewünschten Freitagen werden acht langfristig wünschbare Freitage und zwei langfristig wünschbare Flüge. Alternativ können die beiden Flüge auch als zwei-mal-zwei Freitage eingesetzt werden, was somit zwölf wünschbaren Freitagen pro Jahr entspricht. Diese Wünsche werden im Long-Term-Request-System zusammengefasst und entsprechen ziemlich genau dem heutigen Joker-Wunschsystem. Eine Änderung hierbei gibt es in Bezug auf die Wünsche mit den Flügen. Wo bis anhin die Anzahl Joker-Punkte ausschlaggebend für die Verteilung war, wird neuerdings lediglich die Seniorität über die Zuteilung eines Fluges entscheiden. Dadurch entsteht mehr Transparenz, die den Crew Members bereits bei der Eingabe des Flugwunsches die Möglichkeit bietet, die Wahrscheinlichkeit der Flugwunsch-Erfüllung abzuschätzen.

Ganz neu sind die sogenannten Short Term Requests. Sie tragen dem grossen Wunsch Rechnung, dass monatlich ein Freiwunsch eingegeben werden kann, der höher gewichtet wird als das Bidding. So wird es möglich sein, jeden Monat einen Request für bis zu drei freie Tage am Stück zu setzen. «Wer hofft, dadurch jeden Monat ein Wochenende frei zu erhalten, wird enttäuscht werden. Doch wer flexibel ist und einfach gerne drei fixe Freitage hat, die er etwas früher zugeteilt bekommt, wird in diesem neuen System einen grossen Vorteil sehen», so Ackermann. Wenn mehr Crew Members für den gleichen Zeitraum einen Freiwunsch eingeben, als es freie Slots hat, so entscheiden die in der Vergangenheit erhaltenen Freitage.

### **Mitarbeiter-Motivation**

Wie kürzlich auch in der Presse deutlich wurde, steht es um die Mitarbeiter-Motivation bei der Swiss nicht zum Besten. Mit dem Abschluss des GAV haben beide Seiten einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung gemacht. In der «Rundschau»-Ausgabe 4/2011 hat Peter Tilly verdeutlicht, dass es nun an der Zeit ist, die Sozialpartnerschaft wieder zu pflegen. Dies grün-

det jedoch darauf, dass beide Parteien aufeinander zugehen. Klatsch und Tratsch, wie Tilly schreibt, sind Bestandteil jeder grossen Unternehmung. Besonders über die Dienstpläne und das Bidding-System wird viel geredet.

Kaum planbare Freizeit, Instabilität der Einsätze und ein schwer verständliches Bidding-System haben oft zur Frustration geführt. Diese Umstände lösten verständlicherweise Emotionen aus. Leider muss hier aber ganz sachlich gesagt werden, dass mit dem neuen System nicht alle Probleme aus der Welt geschaffen werden können. Der knappe Personalbestand ist weiterhin ein wichtiger Faktor, der sich negativ auf die Zufriedenheit beim Bidding auswirken wird.

Das neue System wird uns das Bidden jedoch vereinfachen und soll so zu einer grösseren Zufriedenheit führen. Wer zudem nicht stur an freien Wochenenden festhält, kann mit den Short Term Requests eine bessere Einteilung der Freitage erwarten. Dies alles ist ein Schritt in die richtige Richtung. Es ist nun auch an uns, dem neuen System eine Bewährungszeit einzuräumen. Nicht jeder Wunsch nach Freitagen oder einem spezifischen Flug kann erfüllt werden. Wir dürfen jedoch erwarten, dass wir mit den Short Term Requests mehr Einfluss auf kurzfristig benötigte Freitage nehmen können und das Bidding-System deutlich übersichtlicher wird. ●



# Swiss Maintenance vor grossem Aufbau

Die Swiss Technik übernimmt ab 1. April die Line Maintenance sämtlicher Swiss-Flugzeuge. Damit führt sie in Zürich neu auch die tägliche Wartung an den A320 und A340 durch. Stephan Regli, der Leiter Maintenance der Swiss, und Gabriele Pedrazzini, der Leiter Line Maintenance Switzerland, geben einen äusserst interessanten Einblick in die Welt der Flugzeugwartung. Sie erläutern, was es braucht, um einen so grossen Aufbau bewältigen zu können.

Interview: Jürg Ledermann

«Rundschau»: Aus welcher Organisation entstand die Swiss Line Maintenance?

**S.R.:** Die Swiss Technik entstand aus der Crossair Technik, die sich auf die Wartung der Avro-Flotte spezialisiert hatte. In den Hangars in Basel wurden eigentlich fast alle dafür benötigten Arbeiten inklusive Triebwerküberholung, D-Check und Komponenten-Services erledigt. Basel war damals die Maintenance Base, Zürich diesbezüglich eine Aussenstation.

«RS»: Was waren damals die primären Aufgaben?

**S.R.:** Die Swiss Technik machte die Wartung an den Avros und der Airbus-Flotte im Ausland. In Zürich übernahm die SRTechnics die gesamte Airbus-Wartung in einem sogenannten Full Support Contract.

«RS»: Was unterscheidet die Line Maintenance von anderen Wartungsarbeiten?

**S.R.:** In der Wartung gibt es Bereiche mit ganz unterschiedlichen Kostenblöcken. Bei der Triebwerkwartung zum Beispiel besteht eine Rechnung aus rund 80 Prozent Materialkosten, und der Rest ist Arbeitsaufwand. Die Line Maintenance (LM) ist ein Geschäft, das zu annähernd 100 Prozent aus menschlicher Arbeit besteht. Es ist ein unerlässliches People's Business, um die Flugzeuge in der Luft halten zu können. Das grosse Geld lässt sich damit aber nicht machen, und das ist auch nicht der Hauptgrund für das Insourcing. Selbst grosse MRO-Organisationen (Maintenance, Repair and Overhaul) verdienen ihr Geld nicht mit der LM, weil auf der Arbeitsleistung wenig Marge zu erzielen ist.

«RS»: Wieso investiert die Swiss also nun in die Line Maintenance?

**S.R.:** Ab 2007 fanden strategische Überlegungen darüber statt, was mit der Swiss Technik geschehen sollte. Das Resultat dieser Analysen war, dass

sich die Swiss Technik auf die Line Maintenance und die dazugehörigen Supportfunktionen konzentriert. Dies auch in Hinblick darauf, dass mit der Lufthansa Technik bereits ein hochprofessioneller MRO-Anbieter existierte. Grosse Teile des Technikbetriebs Basel gingen als Folge dieser Strategie-Entscheidungs damals zur Lufthansa Technik über.

Mitte 2008 begannen Anstrengungen, Zürich in einen Maintenance Hub umzuwandeln, um sämtliche Flugzeuge der Swiss langfristig unter die Fittiche der Swiss LM zu stellen. Der Vertrag mit der SRTechnics lief damals bis Ende März 2009. Eigentlich wäre es ideal gewesen, die LM auf diesen Termin hin zu übernehmen. Das war aber nicht machbar, denn ein solches Projekt ist nicht in einem Jahr zu bewältigen. Darum drängte sich eine Vertragsverlängerung um drei Jahre bis Ende März 2012 auf.

**«RS»:** Neben den Avros führt die Swiss aber bereits die Line Maintenance des A330-300 durch. Wie kam es dazu?

**S.R.:** Die Entscheidung der Swiss, die A330-300 in die Flotte aufzunehmen, war für uns eigentlich ein Glücksfall. Wir haben sehr schnell entschieden, die LM für diesen Flugzeug von Anfang an selber durchzuführen. Das war ein gutes Übungsfeld: Die Zuverlässigkeit der Flugzeuge war von Beginn an sehr hoch; wir konnten dank des gestaffelten Ablieferungsplans der elf Maschinen über drei Jahre hinweg unsere Fachkräfte gut ausbilden; die Organisation konnte den Bedürfnissen entsprechend aufgebaut werden, und das Know-how wuchs ständig.

**«RS»:** Was sind konkrete Gründe für die Übernahme unserer A320- und A340-Flotte in die Swiss Line Maintenance?

**S.R.:** Der Hauptgrund liegt darin, dass wir im Tagesgeschäft nicht von Dritten abhängig sein wollen. Diesem Risiko wollten wir langfristig nicht ausgesetzt sein. Durch die operative Unabhängigkeit erreichten wir eine bessere Position für die Verhandlungen für die Services (Engine- und Komponenten-Services, Base Maintenance), die wir auf dem Markt einkaufen.

Weil die LM ortsgebunden ist, hätte uns bei Bedarf auch ein anderer Anbieter wie die Lufthansa Technik kurzfristig nicht aushelfen können. Für alles andere (A-Check bis D-Check) könnte man eine Maschine im Notfall auch ausfliegen.

Der Transfer des Geschäfts erfolgt primär nicht aus Kostengründen, denn ein SRTechnics-Mechaniker verdient gleich viel wie ein Swiss-Mechaniker. Da spielt der lokale Markt auf dem Platz Zürich.

«RS»: Gibt es Bestrebungen, eines Tages die ganze Wartung «in-house» zu machen?

S.R.: Nein. Einen Unterhaltsbetrieb, wie ihn damals die Swissair hatte, streben wir nicht an. Wir wollen das Tagesgeschäft in der Hand haben und kontrollieren können.

Eine Idee, die wir hingegen verfolgen, ist die, dass wir Arbeiten in einen Nightstop ausserhalb von Zürich planen. An vielen Aussenstationen haben wir die LM ja gar nie aus der Hand gegeben. Auch auf den europäischen Aussenstationen sollte es künftig möglich sein – bei Bedarf in einem Hangar –, geplante LM-Arbeiten über Nacht durchzuführen. So können wir die Bodenzeit der Flugzeuge insgesamt besser ausnützen.

Das ist auch ein Grund dafür, dass wir im Vergleich zur Lufthansa weiterhin mehr europäische Stationen mit eigenen Leuten besetzen.

«RS»: Mit welchen Problemen wird die Swiss kämpfen, wenn die LM in Zürich nicht mehr von der SRTechnics durchgeführt wird?

S.R.: Mehr Arbeit (lacht). Es ist ein grosser Aufbau. Die LM der Langstrecke macht uns keine Sorgen, weil wir dieses Geschäft von der A330 her gut kennen. Bei der Übernahme der LM der A320-Flotte sehen wir uns mit einem grösseren Volumen und kürzeren Standzeiten konfrontiert.

Die SRTechnics liefert Qualität auf sehr hohem Niveau. Das wollen wir erreichen und werden uns anstrengen müssen. Allerdings müssen wir uns auch nicht verstecken. Die Avro-Flotte haben wir mit grossen Anstrengungen annähernd auf den gleichen Stand gebracht, wie wir ihn beim Airbus kennen. Unsere Mechaniker leisten auf den Avros täglich eine tolle Arbeit, die sie auch auf einem Airbus machen werden.

Das grösste Problem hätten wir gehabt, wenn wir die zusätzlich benötigten Mechaniker auf dem freien Markt hätten rekrutieren und ausbilden müssen. Um einen Flugzeugmechaniker von Grund auf auszubilden, dauert es bis zu fünf Jahre. Wir konnten uns mit der SRTechnics aber darauf einigen, dass wir nicht nur die Flotte, sondern auch die Stellen, die bei ihnen wegfallen, direkt übernehmen.

«RS»: Ist geplant, in Zürich die Line Maintenance für weitere Flotten zu übernehmen (z.B. Konzernflotten: Lufthansa, Edelweiss)?

Gabriele Pedrazzini.: Es ist nicht geplant, in Zürich die LM für Dritte anzubieten, eine Ausnahme könnten allerdings Konzern-Airlines bilden. In Zürich wollen wir den grossen Aufbau mit der eigenen Flotte zuerst meistern und den Betrieb stabilisieren.

Auf den Aussenstationen der Langstreckenflotte bieten wir unsere Dienste seit Jahren mit Erfolg an. Dort warten wir praktisch alle gängigen Grossraum-Jets – bis zum A380 in Johannesburg. So können wir das Personal besser einsetzen.

In den nächsten Jahren wird uns in Zürich die Arbeit sicher nicht ausgehen: Es kommen ja auch noch die Ablösung des Avro auf den Bombardier C Series und die Ablösung der A340-Flotte auf uns zu.

**«RS»:** Welche Abteilungen, Fachstellen sind vom Wechsel betroffen?

**G.P.:** Zuerst natürlich die Line Maintenance selber. Daneben stehen die Bereiche «Hangar», MCC (Maintenance Control Center) und Troubleshooting vor Veränderungen. Auch die Supportstellen wie das Engineering, die Logistik oder die Werkzeug- und Materialverwaltung werden verstärkt.

**S.R.:** Gerade Engineering- oder Logistikprobleme können wir nicht mehr an die SRTechnics delegieren. Bei solchen Fragestellungen liegt es in Zukunft an uns, aktiv zu werden.

**«RS»:** Wie gross ist der Personalzuwachs durch die Übernahme der LM der restlichen Airbus-Flotte?

**G.P.:** Im 2008 waren es bei der Maintenance-Station Zürich rund 100 Mitarbeiter. Diese Zahl vergrössert sich um mehr als das Dreifache: In der Produktion werden es annähernd 250 Leute sein. Dazu kommen nochmals 60 bis 70 Personen in der Administration, die auch in der Planung und im MCC arbeiten.

**«RS»:** Woher kommen die benötigten Fachkräfte, das Know-how?

**S.R.:** Die meisten kommen von der SRTechnics. Sie werden also am 1. April «lediglich» einen anderen Overall anziehen und derselben Arbeit auf denselben Flugzeugen nachgehen wie vor dem 1. April. Allerdings werden sie dann die Flugzeuge der «eigenen» Firma warten, was sicherlich zusätzlich motivierend ist.

**G.P.:** Die neuen Leute bringen sehr viel Know-how mit, das sich in der LM und bei den Arbeiten im Hangar sehr schnell verbreiten wird.

**S.R.:** Es ist ein gegenseitiger Austausch. Wir konnten das schon beim Phase-in der A330-300 beobachten. Damals kamen auch SRTechnics-Mechaniker zur Swiss. Sie konnten ihr Know-how weitergeben, aber auch von unseren Leuten lernen.

**«RS»:** Demnach werden wir die bekannten Gesichter in den Cockpits sehen?

**S.R.:** Ja, genau. Selbstverständlich wollen wir Synergien nutzen und die bisherigen Swiss-Techniker auch auf den Airbus 320 und 340 ausbilden. Eigentlich sollte ein Pilot nichts davon merken, was sich hinter den Kulissen ändert. Sein Flugzeug soll vorher und nachher gut gewartet sein.

**«RS»:** *Wo sind die Büros der Line Maintenance?*

**S.R.:** Die Swiss Technik hat ihre Büros in Kloten bei der Kreuzung «Wilder Mann» im Gebäude des Coop. In der Werft fanden wir keine geeigneten Büroräumlichkeiten zu vernünftigen Konditionen. Die Büros der Line Maintenance sind im Dock B untergebracht. Das MCC übernimmt im Dock A die Räumlichkeiten der SRTechnics. Das ist an der Wurzel des Docks bei den Standplätzen A03/A05.

Ich erachte das als grossen Vorteil der neuen Organisation. Die räumliche Nähe des Trouble Shootings zu den Besatzungen und Flugzeugen ermöglicht einen viel einfacheren, schnelleren und besseren Kontakt. Ich erhoffe mir, dass der Informationsaustausch zwischen der Maintenance und den Piloten dadurch vereinfacht und angeregt wird.

**«RS»:** *Wird die Swiss Technik einen Hangar übernehmen?*

**S.R.:** Wir haben genügend Fläche in der Werft 2 (A320) und der Werft 3 (A343, A333), um die vorgesehenen Arbeiten an der Kurz- und Langstreckenflotte erledigen zu können. Den A-Check, der per Definition ebenfalls eine Sache der LM wäre, machen wir vorerst nicht. Von den Lizenzen der Mechaniker her gesehen wäre es kein Problem, aber die schiere Arbeitsmenge und die Steuerung der Vorgänge lassen wir jetzt mal bleiben. Ich bin glücklich, dass wir ebenfalls eine neue Schalldämpferanlage erhalten werden, um die Standläufe ohne weitere Einschränkungen machen zu können.

**«RS»:** *Woher kommen die Ersatzteile?*

**S.R.:** Wir investieren nicht selbst in Airbus-Ersatzteile, dafür haben wir einen Komponenten-Versorgungsvertrag mit der SRTechnics. Nur täglich benötigte Kleinteile bewirtschaften wir selber. Die werden angrenzend an die Feuerwehr in der ehemaligen Frachtprüfanlage, die in den letzten Monaten in ein modernes Warenhaus umgebaut wurde, zusammen mit den Avro-Materialien gelagert. Verbrauchsmaterial für den täglichen Bedarf und Kabinenmaterial werden wir direkt vor Ort bei den Docks haben.

«RS»: Wird es im Logbuch bei einem offenen ADD mangels Ersatzteil weiterhin «no stock» heissen?

G.P.: Wenn wir von Ersatzteilen reden, dann muss ich halt sagen, dass wir da von sehr teuren Teilen reden. Unser Interesse ist es, dass das Flugzeug in jedem Fall sicher in die Luft kann und wir möglichst schnell zu den Ersatzteilen kommen.

S.R.: Die MEL kann, wenn man will, dazu missbraucht werden, um bei der Lagerhaltung der Komponenten zu sparen. Das wollen wir nicht. Die MEL dient uns dazu, dass wir ein Flugzeug während des Tages noch in der Luft halten können, bevor wir es zur Reparatur einfordern.

«RS»: Welche Vorarbeiten wurden getätigt, um den Übergang vorzubereiten?

S.R.: Das eigentliche Vorprojekt war die Übernahme der LM des A330-300. Für dieses Projekt haben wir mit Thomas Lüscher einen sehr professionellen Projektleiter gefunden, der seit rund einem Jahr an der Arbeit ist. Zudem hatten wir am Anfang der Planungsphase die Hilfe eines externen Büros, um das Projekt richtig auf die Beine zu stellen. Wichtige Themen waren: technisches Personal, Verwaltung, Räumlichkeiten, Werkzeugbeschaffung und Datentransfer.

«RS»: Mit Datentransfer meinen Sie die Papierflut?

S.R.: Es ist vielmehr eine Flut von elektronischen Daten. Sämtliche relevanten Informationen über die A320-Familie und die A343-Flugzeuge sind bei der SRTechnics in der Planungssoftware SAP gespeichert. Wir arbeiten mit AMOS, einem von der Swiss Aviation Software Ltd. entwickelten Programm. Um unsere Arbeit machen zu können, müssen diese Daten aus dem SAP in unser AMOS überführt werden. Das sind riesige Datenmengen, da sie die ganzen Geschichten der Flugzeuge und deren Einzelteile dokumentieren.

Andererseits müssen auch Daten vom AMOS ins SAP übertragen werden können, wenn unsere Flugzeuge bei der SRTechnics in die Wartung gehen. Die IT hat da sehr gut gearbeitet, und wir sind zuversichtlich, dass dieser Datenaustausch funktionieren wird.

Dieses Projekt ist in einer Phase in einer ganzen Flotte gleichzusetzen, der in weniger Stunden oder Tagen stattfindet. Unsere Leute müssen bei der Flugzeugübernahme die gesamte Dokumentation auf Vollständigkeit und Inhalt prüfen, um am Schluss die SRTechnics aus ihrer Verantwortung entlassen zu können. Wir wollen, wenn wir die Flugzeuge dereinst abgeben, dem Nachbesitzer auch eine lückenlose Dokumentation übergeben können.

**«RS»:** Bestehen Möglichkeiten, dass die jetzigen Swiss-Mechaniker zum Beispiel bereits am Airbus 320 arbeiten können?

**G.P.:** Wir führen die LM auch für die portugiesische TAP durch. Da kann hin und wieder ein Einsatz zustande kommen. In der Nachtschicht ist es schwieriger, weil unsere Leute da hauptsächlich an den Avros arbeiten. Vom Grundgedanken her sind die A320 und A340 aber ähnlich zu warten wie die A330.

**S.R.:** In Genf besteht die Möglichkeit schon länger, an der A320 zu arbeiten, da dort jede Nacht eine Swiss-A320 in unserem Hangar steht. So können unsere Leute Daily oder Weekly Checks und Komponentenwechsel in eigener Verantwortung durchführen, so Know-how aufbauen und damit die Lizenzen aufrechterhalten.

Das rein Technische ist die eine Seite, der administrative und verfahrensmässige Unterschied beim Wechsel darf nicht unterschätzt werden. Wir führen seit Ende Januar zweitägige Kurse durch, damit die neuen Kollegen sich einen Überblick über die Swiss-Procedures und IT-Tools verschaffen können. Eine Wartungsarbeit ist erst beendet, wenn auch die entsprechenden Dokumente richtig ausgefüllt sind.

**«RS»:** Welche Lehren werden aus der LM mit der A330 einfliessen?

**S.R.:** Wir wollten keinen solchen Schnellstart wie damals. Das wäre angesichts der Grössenordnung dieses Vorhabens aber auch gar nicht möglich. Deshalb sind wir zum Beispiel bereits jetzt dabei, Werkzeuge aller Art von den Lieferanten entgegenzunehmen, im System zu aktivieren und die Leute daran auszubilden. Auch hier geht es um viele Teile mit einer Investitionssumme von über drei Millionen Franken.

**«RS»:** Wie wird der Übergang konkret stattfinden?

**G.P.:** Bei den A340 ist es relativ einfach: Die Abflüge am 31. März werden noch von der SRTechnics erledigt, und was am 1. April landet, wird von uns entgegengenommen. Auch die A320, die nach einem Nightstop oder einem Nacht-Turnaround am Morgen in Zürich landen, werden direkt von uns empfangen. Die Maschinen, die über Nacht in Zürich stehen, werden von der SRTechnics in den Flugdienst «released». Von diesem Moment an werden wir zuständig sein.

**S.R.:** Wir planen die Standzeiten so, dass wir in dieser Zeit keine Daily oder Weekly Checks haben werden. Bei allen übrigen grösseren Checks (A- bis D-Check) ist das Flugzeug sowieso in der Verantwortung der SRTechnics. Wir übernehmen es dann, wenn der Check abgeschlossen ist.

**«RS»:** Welche Planungs- und Koordinationsaufgaben werden neu bei der Swiss Technik sein?

**S.R.:** Das sogenannte Tail Assignment, also die Zuordnung der einzelnen Flugzeuge auf die geplanten Flüge, wird schon seit einigen Jahren von uns gemacht. Neu wird der Input für die Planung von Wartungsarbeiten nicht mehr von der SRTechnics kommen, sondern von uns.

**«RS»:** Wird die Wartung der Kabine in diesem Fall auch durch Swiss Technik ausgeführt?

**S.R.:** Die Kabinenwartung war hierarchisch stets unter der Wartung des Flugzeugs positioniert. Allerdings beurteilt ein Passagier den Flug hauptsächlich dadurch, wie seine Erlebnisse in der Kabine waren – sei es mit dem Kabinenpersonal, der Verpflegung und eben auch der Funktionalität der Ausrüstung. Da spreche ich ganz klar die technisch immer aufwändigeren Stühle und das Unterhaltungssystem an.

Diejenigen, die das Instand halten müssen, sind ausgewiesene Spezialisten. Das Hauptproblem bei der Wartung dieser Teile ist, dass sie nicht geplant werden kann, sondern dass die Kabinenspezialisten auf Ausfälle und Fehler reagieren müssen. Bei der Bedeutung der Kabinenwartung haben wir noch Aufholbedarf, schliesslich stellen wir das Flugerlebnis für die Kunden in den Mittelpunkt.

Wir haben keine eigene Abteilung Kabinenwartung, sondern eine Maintenance-Gruppe, in die auch die Spezialisten für die Kabine eingegliedert sind. So soll es möglich sein, dass sich die verschiedenen Fachleute an der Front gegenseitig helfen. Wir bauen auf den Teamgedanken, dass sich alle dafür einsetzen, die Maschine der Crew und den Passagieren in einem einwandfreien Zustand zu übergeben.

**«RS»:** Wie werden die Wartungsarbeiten vorgesteuert? Welche Auslöser geben dabei den Takt an?

**G.P.:** Jedes Teil, das im Flugzeug verbaut ist, wird vom AMOS überwacht. Die einen haben zeitliche Limitationen, andere erreichen nach einer bestimmten Anzahl Flüge den Punkt, an dem eine genauere Inspektion oder der Austausch nötig wird. Die Flugzeiten und Cycles erhält das AMOS aus dem System NetLine, mit dem der Flugbetrieb der Swiss geplant und überwacht wird.

Bei Triebwerken zum Beispiel wird der Zustand konstant überwacht. Anhand von verschiedenen Parametern und eventuell nötigen Untersuchungen mit-



tels Boroskopie wird die Überwachung «on condition» vorgenommen. Der ideale Zeitpunkt für die Wartung wird dabei von einem Ingenieur bestimmt.

**«RS»:** Welche Daten liefert das Flugzeug direkt?

**S.R.:** Die Airbus-Flugzeuge übermitteln auftretende, rein technische Fehlermeldungen via ACARS in das System AIRMAN (siehe Kasten oben). Die Meldungen werden bei uns ins MCC und Troubleshooting geleitet, wo der zuständige Spezialist daraus die nötigen Schlüsse zieht. Die Kunst liegt darin, die Fehlermeldungen richtig zu bewerten und kritische Kombinationen zu erkennen. Dann bestellen wir das Flugzeug in die Wartung.

Bombardier will mit den C-Series-Flugzeugen einen Schritt weitergehen. Ein sogenanntes Aircraft Health Monitoring System soll die Funktionstüchtigkeit der Systeme ständig überwachen und die Wartung informieren, wenn Arbeiten am Flugzeug ausgeführt werden sollen. Es wird interessant sein, dieses Projekt in der Praxis anwenden zu können.

**«RS»:** Wofür wird SRTechnics noch zuständig sein?

**S.R.:** Wir arbeiten weiterhin eng mit der SRTechnics zusammen. Einerseits wie erwähnt bei den Ersatzteilen. Andererseits führen sie für uns die grösseren Checks vom A-Check bis zum D-Check durch. Bei der Koordination der Termine und den Übergaben der Flugzeuge werden wir täglich im Kontakt stehen. Es ist nicht so, dass wir hier eine unschöne Trennung vollziehen. Wir sind gegenseitig weiter an einer guten Zusammenarbeit interessiert.

**«RS»:** Für uns Piloten bleibt eigentlich fast alles beim Alten.

**S.R.:** Es sollte sich wirklich nicht viel ändern. Im Gegenteil: Die Mechaniker, die zu uns kommen, hängen an ihrem Beruf und wollen bei der LM bleiben. Denn diese Flugzeuge haben sie vielleicht schon in der Swissair Technik gewartet. Das wollen sie nicht aus der Hand geben. Der stetige Aufstieg der Swiss und die Aussicht, wieder bei einer Fluggesellschaft angestellt zu sein, haben möglicherweise das Übrige dazu beigetragen, dass wir keine Probleme damit hatten, die benötigten Fachkräfte anzuwerben.

**G.P.:** Ich hoffe, dass sich die alten und die neuen Swiss-Mechaniker in der Line Maintenance mit ihrer Firma identifizieren, sich als Fachkräfte profilieren und auf ihre Leistung stolz sind, wenn sie ihr «Baby» dem Flugbetrieb übergeben. Sie müssen sich wirklich nicht im Schatten verstecken, sondern sollen sich in den Cockpits zeigen. Die Nähe zur Operation wird uns helfen, die Kommunikation untereinander anzukurbeln und näher zusammenzurücken.

«RS»: Ich bedanke mich ganz herzlich für das Gespräch. ●



**Stephan Regli** trat im Mai 1989 in die Swissair ein. Er arbeitete dort und später bei der SRTechnics als Triebwerksingenieur. Im Laufe seiner Karriere übte er innerhalb der SRTechnics verschiedene Management-Funktionen aus. Im September 2005 vollzog er den Übertritt zur Swiss. Er war dann für Engine & Component Services verantwortlich. Seit Februar 2008 ist er der Leiter der Swiss Aircraft Maintenance (TM).



**Gabriele Pedrazzini** begann seine berufliche Laufbahn 1985 als IERA-Ingenieur (Instrument Electronic Radio Avionics) bei der Swissair. Nach rund vier Jahren in dieser Tätigkeit liess er sich zum Station Engineer ausbilden. In dieser Funktion war er von 1990 bis 1992 in London und die folgenden neun Jahre in Istanbul tätig. Anschliessend arbeitete er für die Swiss Line Maintenance in Nairobi, wo er ab 2006 die Funktion des Chief Station Engineers innehatte. Seit August 2010 ist Pedrazzini der Leiter der Swiss Line Maintenance Switzerland und ist dafür nach über 20 Jahren im Ausland wieder in die Schweiz zurückgekehrt.

# Laserattacken – Dummerjungenstreich, oder wer ist hier der Dumme?

**Ende August trafen sich in der Zentrale der Deutschen Flugsicherung (DFS) in Langen Vertreter der Bundespolizei, der Kriminalpolizei, der DFS und der Arbeitsgruppe Security der Vereinigung Cockpit zu einer Gesprächsrunde zum Thema Laserattacken.**

*Text: Verena-Christina Weber, VC-Arbeitsgruppe «Security»*

Gemeinsames Ziel war und ist es, die Forderung, Lasergeräte unter das Waffengesetz zu stellen, weiter nach vorne zu bringen. Bereits der Versuch, ein Flugzeug mit einem Laser zu blenden, soll als gefährlicher Eingriff in den Luftverkehr gewertet werden. Da hier aber mit einem längerfristigen Umsetzungszeitraum zu rechnen ist, wurden darüber hinaus kurz- bis mittelfristige Massnahmen beschlossen.

So konnte auf Initiative der anwesenden VC-Vertreter die Implementierung eines bundesweit standardisierten Meldeverfahrens in den für Deutschland veröffentlichten Länderbestimmungen beschlossen werden. Die Verbreitung soll über AIP (Aeronautical Information Publication) und NOTAM (Notice to Airmen) erfolgen. Darin festgelegt wird auch die Phraseologie für die Erstmeldung: Sie soll in Anlehnung an die Kürze der TCAS-Phraseologie (Traffic Alert and Collision Avoidance System) den arbeitsintensiven Flugphasen Rechnung tragen und auch von Piloten umliegender Flüge einfach registriert werden können.

Weiterhin wurde die Schnittstelle Erstkontakt/Folgedokumentation auf Grundlage eines durch die DFS in Zusammenarbeit mit dem Flughafen München entwickelten Fax-Formulars harmonisiert. Übermittelt werden Zeitpunkt, Flugnummer, Position des Flugzeugs und relative Position der Laserquelle an die für die Fahndungseinleitung zuständigen Polizeireviere. Es wurde sinnvoll um den Hinweis für Lotsen, die Cockpit-Crew bei der nächsten passenden Gelegenheit auf die (telefonische) Kontaktbereitschaft für eine Zeugenaussage nach der Landung zu verweisen, erweitert. Insgesamt sollen alle Verfahren auf EU-Ebene abgeglichen werden, um auch grenzübergreifend einheitliche Regularien zu schaffen. Hierzu wird auch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung mit eingebunden.

## **Wenig Abschreckung durch Strafe**

Bei der DFS werden über einen Zeitraum von zwei Monaten zirka 100 Meldungen zu Laserattacken verzeichnet, darunter ein Polizeihubschrauber pro

Tag. Schwerpunkte dieser alarmierend hohen Zahl bilden hierbei die Flughäfen Köln, Berlin-Tegel und Frankfurt. Durch zeitlichen Abgleich der gemeldeten Vorfälle mit Pressemitteilungen und Medienberichten zum Thema lässt sich zweifelsfrei eine darauf folgende, kurzfristige Steigerung der Attacken belegen. Durch die Veröffentlichungen wird also keinerlei Abschreckungseffekt erzielt, der Hinweis auf mögliche rechtliche Konsequenzen ist nicht ausreichend. Eine entsprechende mediale Zurückhaltung wird seitens der Polizei weiterhin begrüsst. Es gilt, das Thema nicht zu verschweigen, eine aktive Berichterstattung soll jedoch nicht forciert werden.

Ferner wurde anhand des vorliegenden Zahlenmaterials deutlich, dass eine erhebliche Diskrepanz zwischen den durch die Flugsicherung gemeldeten Vorfällen und anschliessend eingeleiteter Strafverfolgung besteht. Denn bundesweit sind lediglich Strafprozessverfahren in sieben Fällen bekannt, und in nur einem Fall gab es eine nennenswerte Verurteilung (zehn Monate auf Bewährung sowie 1000 Euro Geldstrafe).

Es kristallisierten sich zwei für diese Tatsache in hohem Masse verantwortliche Faktoren heraus. Zum einen kommen nach Angabe der Staatsanwaltschaft nur Fälle zu einer Anklage, bei denen eine konkrete Gefährdung des Fluges bestanden hat. Da es sich aus Pilotensicht bei einer Laserattacke stets um eine deutliche Störung des Flugablaufs handelt, sind Zeugenaussagen mit dem Tenor «wir hatten alles im Griff» also ausdrücklich nicht zielführend.

Zum anderen konnte leider belegt werden, dass sich ein Teil der Piloten nicht an die bereits zum jetzigen Zeitpunkt bestehende schriftliche Meldepflicht und die Folgeverfahren eines «Laser events» hält. So scheint die Tatsache, für die Polizei im Nachhinein als Zeuge zur Verfügung stehen zu müssen, nicht hinreichend bekannt zu sein. Da wir uns nicht im Single Seat Cockpit befinden und in Person des Kollegen, des Lotsen und eventuell sogar der Passagiere eine ganze Menge weiterer Personen Kenntnis des Sachstands haben, sind wir verpflichtet, uns als Zeuge des Vorfalls zu melden. Andernfalls besteht gar die Möglichkeit, wegen Strafvereitelung in Regress genommen zu werden.

### **Kontakt mit Polizei wichtig**

Auch eine weitere Auswirkung von unterlassenen Zeugenaussagen ist nicht jedem bekannt: Eine Fahndung wird nach erfolgter Meldung immer eingeleitet, eine sich anschliessende Strafverfolgung durch die Staatsanwaltschaft kann aber ausschliesslich auf Grundlage einer Zeugenaussage in die Wege geleitet werden. Eine Kontaktaufnahme zwischen den betroffenen Piloten

und der Polizei muss also sichergestellt sein, damit eine Verurteilung durch ein Gericht überhaupt möglich wird.

Die Kontaktaufnahme kann sowohl persönlich als auch fernmündlich erfolgen, sollte aber jedesmal zeitnah sein. Im Normalfall ist durch die dann zuständige Flughafenpolizei sichergestellt, innerhalb weniger Minuten nach on-blocks für eine kurze Vernehmung an der Position zu erscheinen. Sollte der Cockpit-Crew dies aufgrund von knappen Anschluss-Duties oder Proceedings zeitlich nicht möglich sein, so ist beim Lotsen oder bei der Dienststelle der Flughafenpolizei die eigene Telefonnummer zu hinterlassen. Der umgekehrte Weg, also dass die Polizei über die Fluggesellschaft die Erreichbarkeit der Crew erfragt, führt aus Gründen des Datenschutzes leider nicht zum Ziel.

Ob die Laserattacke im Zuständigkeitsbereich der Polizei des Ankunftsflughafens passiert ist, spielt übrigens keine Rolle. Im Zweifel ist die örtliche Flughafenpolizei immer die für die Kontaktaufnahme richtige Anlaufstelle und wird die Daten gegebenenfalls intern an das für dieses Bundesland übergeordnet zuständige Revier weiterleiten. Von dort wird auch die Fahndung mit anderen Dienststellen entsprechend koordiniert.

Die Kriminalpolizei Frankfurt hat einen Fragenkatalog entwickelt, der standardmässig zur Zeugenvernehmung von Laserattacken verwendet wird. Um möglichst viele Fakten für das Protokoll zu sammeln, werden 13 Punkte abgefragt, darunter die vollständigen Personalien und Erreichbarkeiten, Datum und Uhrzeit des Vorfalls, Funktion im Luftfahrzeug, Flugnummer, Flugbezeichnung und Flugzeugmuster, Höhe und Geschwindigkeit (wenn möglich in Metern und km/h), Flugphase, benutzte Runway, Ursprung der Laserquelle am Boden (markante Bauwerke, natürliche Gegebenheiten oder FMS-Koordinaten), Farbe des Lasers, Häufigkeit des Anstrahlens (kurzer Blitz oder dauerhaftes, gezieltes Anstrahlen), Anstrahlort und -winkel am Flugzeug sowie gegebenenfalls die Benennung weiterer Zeugen. Massgeblich für ein weiteres behördliches Vorgehen ist dabei die Frage, ob man durch den Vorfall abgelenkt, geblendet oder verletzt wurde, sodass es zu einer Gefährdung des Weiterfluges oder einem ungeplanten Flugmanöver gekommen ist.

### **Aussage zum eigenen Schutz**

Die Bekanntgabe dieser Fragen soll nicht nur bei der gedanklichen Wiederholung des Vorfalls hilfreich sein. Vielmehr soll sie dazu dienen, im Vorfeld über die zu erwartende Vernehmung informiert zu sein und etwaige Unsicherheiten beim (möglicherweise erstmaligen) Umgang mit den Behörden zu

nehmen. Es geht bei einer Zeugenaussage nicht um ein fliegerisches Verhör oder darum, den betroffenen Piloten in dieser Hinsicht mit Rückfragen zu überraschen. Die Tatsachenaufnahme für die Staatsanwaltschaft steht im Vordergrund.

Ein weiterer wichtiger Aspekt der eigenen Zeugenaussage besteht auch in Bezug auf eine mögliche Nebenklägerschaft bei Gericht wegen Schadensersatzforderungen im Fall von Folgeschäden. Denn leider finden sich in einschlägigen Internetforen mittlerweile detaillierte Bauanleitungen für Self-made-Lasergeräte, deren Leistungsfähigkeit die eines normalen Laserpointers um ein Vielfaches übersteigen. Auch das nachträgliche Verstärken eines vorhandenen Lasers mit einfachsten Mitteln wird, eindrucksvoll bebildert, beschrieben. Mit einer deutlich potenzierten Intensität von Laserattacken ist demnach zu rechnen, und dauerhafte Schäden für das menschliche Auge können nicht ausgeschlossen werden.

Die derzeitige Rechtslage in Deutschland wird von der VC bei zurzeit mehr als 50 gemeldeten Vorfällen im Monat als nicht ausreichend eingestuft. In der Vergangenheit konnten die juristischen Mittel obendrein wegen zögerlicher Meldungen und der begrenzten Bereitschaft zu einer Zeugenaussage nicht zur Gänze ausgeschöpft werden. In unserem eigenen Interesse müssen wir bis zur Einführung von kompletten Verfahrenspaketen und Gesetzesverschärfungen den uns zur Verfügung stehenden Mitteln verpflichtend nachkommen.

*Dieser Artikel erschien in der VC-Info (Mitgliedermagazin der Vereinigung Cockpit) 9-10/2010. ●*

# Flugkapitän in Sweater und Pantoffeln

**Die Do X war zu ihrer Zeit das mächtigste Flugzeug der Welt. Dr. Lorenz Stäger, Altphilologe und Autor, berichtet Interessantes über das Flugschiff, seine Besatzung und eine königliche Hoheit am Steuer.**

*Text: Dr. Lorenz Stäger*

Muss das ein Spektakel gewesen sein, als vor 80 Jahren die Do X auf dem Zürichsee landete und neben dem Bootshaus des Yacht-Clubs vor Anker ging! Sie war mit ihren zwölf Motoren und 48 Metern Spannweite das weit-aus mächtigste Flugzeug jener Zeit. Auf einem Testflug über dem Bodensee am 21. Oktober 1929 hatte sie sage und schreibe 169 Personen an Bord gehabt, in provisorisch installierten Korbsesseln sitzend – dieser Rekord sollte 20 Jahre Bestand haben. 36 000 Besucher kamen in Zürich zur Besichtigung des Flugschiffes, wie die offizielle Bezeichnung lautete. Zusammengebaut wurde es im schweizerischen Altenrhein am Bodensee. Dort hatte der ehemalige Zeppelin-Mitarbeiter Claude Dornier 1926 Werkhallen mit-samt Flugplatz erstellt, da es Deutschland nach dem Ersten Weltkrieg nicht erlaubt war, Flugzeuge dieser Grösse zu bauen. Die Zürcher Möbelfabrik J. Keller & Co. lieferte die «überall bewunderte Kabinenausstattung». So verfügte der Mittelsalon über Türen und Brüstungstäfer aus poliertem Kirschbaumholz.

Das Flugschiff besass drei Decks. Im obersten befand sich der eher spartanisch ausgerüstete Führerraum. Auffällig die an einer Halterung befestigte «Thermosflasche für den Aufstiegsmesser». Bedienung und Überwachung der Triebwerke erfolgten von der weiter hinten liegenden Maschinenzentrale aus. Die Verständigung unter den einzelnen Räumen geschah über «Schlauchtelefon» und «Lichttelegraph», der optische Signale übermittelte. Zuunterst lagerten Tanks aus Leichtmetall, welche die «ungeheure Menge von 23 300 Litern Brennstoff und 1300 Litern Öl» enthielten. Die «Flug-gasträume» waren auf 70 Personen ausgerichtet und erstreckten sich über das Hauptdeck. Vorne eine kleine Bar, anschliessend ein mit Zedernholz getäfeltes Rauchzimmer mit Ledersesseln, «elektrischen Feueranzündern und guter Ventilation, um jede Feuergefahr auszuschalten». Hinten lag die elektrische Küche mit Geschirr- und Vorratsschrank. Durch den dicken Flügel führte ein Kriechstollen. In diesem hockten unter den zu den Motoren führenden Luken während des ganzen Flugs Mechaniker, die «nichts

anderes sahen als ihre Instrumente und die Streben und Riegel des Flügelinnern».

### **Kurzes, illustres Leben**

Am 5. November 1930 hob die Do X zu einem «Repräsentationsflug» ab: über Holland, England und Frankreich nach Portugal, von dort über den Atlantik nach Süd- und Nordamerika. Die Schweizer «Aero-Revue» gab über die sieben europäischen Etappen dieses «Weltfluges» einen reich bebilderten Sonderdruck heraus. «Dröhnend jagt das Schiff über das grosse Wasser, eine grosse weisse Heckwelle nach sich ziehend», beschreibt darin der Flugjournalist Dr. Erich Tilgenkamp den Start in Altenrhein. «Die zwölf Motoren brummen ihr modernes Lied der Technik. Dazwischen pfeift in der Kabine mit feinem Stimmchen unser Bordvogel sein Lied.» Bordvogel? Tatsächlich hatte Kapitän Christiansen, «den man in seinem grauen Sweater und seinen Pantoffeln für einen Binnenschiffer halten konnte», seinen Kanarienvogel mitgenommen. Ob die maximal 52 Tonnen schwere Do X jeweils leichter wird, wenn das Vöglein im Käfig herumfliegt? wird sich der eine oder andere Passagier gefragt haben. Vielleicht war das Vogelbauer ein Erinnerungsstück an Christiansens Seefahrerzeit, war er doch als «Kapitän auf grosser Fahrt» mehrere Jahre auf den Weltmeeren unterwegs gewesen, bevor er in die Marinefliegerei wechselte.

24 Tage war die Do X über Europa unterwegs, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 143 Kilometern auf der total 4148 Kilometer langen Strecke bis nach Lissabon. An den einzelnen Etappenorten fanden Besichtigungen für Besucher statt. Der prominenteste war der Prince of Wales, der spätere König und doch nicht König Edward VIII (ja, der mit der Mrs Simpson). Edward machte im südenglischen Calshot einen Rundflug mit, was korrekterweise im «Schiffstagebuch» eingetragen wurde: «13.04 Cowes. Der Prinz von Wales fliegt das Flugzeug ungefähr 10 Minuten lang.» His Royal Highness bedankte sich mit Flüssigem, sodass der mitfliegende Korrespondent des «Matin» begeistert notierte: «Glauben Sie mir, niemand kann dem wundervollen Cherry, den der Prinz von Wales anlässlich seines Fluges an Bord gebracht hatte, widerstehen. Mit diesem doppelt edlen Nass begossen, verschwinden die belegten Brötchen, Hummer, Hühnchen wie die Früchte mit unglaublicher Geschwindigkeit.»

Mit unglaublicher Geschwindigkeit verschwand auch die weltweit bewunderte Do X, von der bloss drei Stück gebaut wurden, aus der Luftfahrt. Trotz ihrer Grösse war sie nicht wirtschaftlich zu betreiben. 1935 wurden die bei-



den an Italien gelieferten Exemplare Do X2 und Do X3 verschrottet, die originale Do X nach Berlin in die Luftfahrtsammlung überführt, wo sie im Zweiten Weltkrieg einem Bombenangriff zum Opfer fiel. Nur ein Stück des Heckleitwerks ist noch im Dorniermuseum in Friedrichshafen zu sehen. Das Überleben verdankt es einer zu steilen Wasserung bei Passau am 9. Mai 1933, bei der das Heckteil abbrach und bis 1980 im Wasser ruhte. Und dies soll Kapitän Urban zum Kommandanten Merz, der die Landung ausgeführt hatte, gesagt haben: «Herr Merz, wir haben ja keinen Schwanz mehr!» ●

# Civilized Thinking

## Vom Brett – Eine Annäherung

Ich schreibe garantiert niemals gar nix über dieses Brettli, hab ich mir fest vorgenommen im letzten Dezember, als unverhofft und unbestellt jene grosse weisse Schachtel postalisch reingeschneit kam. In ängstlicher Erwartung einer weiteren batteriebetriebenen Überflüssigkeit kam mir dann das zum Vorschein kommende schlichte Holzbrettchen allerdings schon richtig nützlich vor, und infolge des medialen Brettli-Bashings in den Tagen darauf und dem fehlenden Verständnis vieler meiner KollegenInnen für das grosszügige Holzgeschenk reifte bei mir bald der Entscheid, auf die Durchsetzung obigen Vorsatzes zu verzichten und für das missverstandene und sträflich unterschätzte Brettli eine Lanze brechen zu wollen, zumal fast gleichzeitig auch grad die ausführlichen «Jahresschwerpunkte 2012» in leichtverständlich pyramidalen Darstellung im Postfach auftauchten und ich mit dem Punkt «Aktiver Umgang mit Veränderungen» einen würdigen Ersatz für meinen Brettdiskussionsverzichtsvorsatz gefunden hatte.

Natürlich habe auch ich lange in der Schachtel herumgewühlt und neben dem Brettli, dem Käsestecher, den Schokoladetafeln und anderen Beilagen, die in ihrer Zusammenhanglosigkeit offensichtlich aus einem Lagerräumungsverkauf zu stammen schienen, nach irgendeiner symbolischen Bedeutung gesucht, nach einem Zeichen, nach einem raffinierten Bonusversteck, nach einem tieferen Sinn. Auch die alarmierte Boulevardpresse war in der Folge ganz verwirrt ob dem rätselhaften Geschenk und machte aus dem Käsebrettli flugs ein «Schneidebrett für Edelschokolade», obwohl es sich bei beiliegender Schoggi wahrlich nicht um ein Edel-, sondern eher um ein Milchmischerzeugnis handelte, mit unter anderem folgenden Inhaltsstoffen: «Magermilchpulver, Rahmpulver, Emulgator, Kartoffelstärke» (wörtlich, mithilfe der Lupe vom Kleingedruckten abgelesen. Aus Basel, der Hochburg schweizerischer Schokoladeproduktion). Vergleichbar mit einem Burgunder, den man in Elm noch mit ein bisschen Citro anreichert.

Aber wir waren ja beim Brettchen. Was wollte uns das Management Board, das Direktoren Brett, mit dem Brettli-Versand bloss sagen? Ganz augenscheinlich schon mal die Materialwahl: Hartholz, das heisst, die Zeiten werden härter. Schräger Zuschnitt: Die Originalität unserer Marketingabteilung ist ungebrochen, die Rautenform ist Sinnbild überbordender Kreativität und ungebremsten Vorwärtsdrangs und widerstrebt allen Bemühungen, es (das Brettli) neben der letztjährigen Pfeffermühle im rechtwinkli-

gen Schrank zu versorgen (welche, die Mühle, immer noch mahlend vor sich herläuft und -leuchtet, weil man den Abstellknopf noch nicht gefunden hat). Eingeschnitztes Schweizerkreuz: Swissness, unsere Erfindung! Hier gilt es grad auch die positive soziokulturelle Message zu loben, die die Herstellung eines solchen Manufakts beim Handwerker in Hinterindien wohl hinterlässt: Dass bei uns im Hochlohnland nicht nur schnöder Mammon den Gabentisch bereichert, sondern auch ein simples handgeschnitztes Käsbrettli die Augen von Tausenden von Angestellten zum Leuchten bringen kann. Ohne Batterien.

Gut, das Hauptargument der «Occupy Crewpost»-Bewegung, die dann tageslang den sonst schon überlagerten Zugang zum Crewbriefkasten mit den ungeliebten weissen Schachteln zubretterte, war natürlich die fehlende Bonuszahlung, welche die rätselhaften Geschenkpackungen in den letzten Jahren quasi kompensatorisch begleitet hatte, mit einem Betrag in Höhe der jeweils aktuellen Jahreszahl. Bei näherer Betrachtung zeigte sich aber schnell die riskante Dynamik dieser zwar liebgewonnenen, wirtschaftlich aber sehr bedenklichen Entwicklung: spätestens im Jahr 6000 hätte sich der Bonusbetrag nämlich bereits verdreifacht und folglich den weiteren Betrieb ernsthaft gefährdet, und darum muss doch auch der unverständigste Lohnempfänger glücklich sein, dass dieser ruinösen Tradition vorausschauend und gerade noch rechtzeitig der Riegel vorgeschoben worden ist. Immerhin schön, dass anstelle einer Gratifikation dann wenigstens dieses Erlebnisverbesserungsprogramm SCORE (Swiss Cheese Original Refining Equipment) in Form des vorweihnachtlichen Käsebrettliis getreten ist.

Einfach so nichts wert ist ja so ein Brettli auch nicht, zumal wenn es sich um ein FSC-zertifiziertes Subtropenholzbrett aus nachhaltiger Bodenhaltung handelt, was allerdings im vorliegenden Fall nicht mit abschliessender Sicherheit gesagt werden kann, weil das entsprechende Gütesiegel wohl vergessen ging. Dass ein geschenktes Brett aber, mal abgesehen vom reinen Materialwert, schon immer ein Symbol höchster Wertschätzung war, davon zeugen zahllose liebevolle Redensarten wie: «Bei jemandem einen Stein im Brett haben», «Bretter, die die Welt bedeuten», «Ein Brett vor dem Kopf haben» oder, wie die Leute in Grossbritannien sagen: «The Sooner, the Bretter.» Deshalb soll hier, gewissermassen als versöhnliches Schlusswort, wieder einmal der alte aviatische Sinnspruch in Erinnerung gerufen werden: «Wie man sich brettet, so fliegt man.»

*pk2@bluemail.ch*

# Senioritätsnummer 1000

Zehn Jahre nach dem Start der Fluggesellschaft Swiss erreichte die Zahl der Swiss-International-Piloten erstmals die Tausendergrenze. Conny Stosch wurde die Ehre zuteil, als Erste in der Geschichte der Swiss die Senioritätsnummer 1000 zu tragen. Die «Rundschau» hat die sym-pathische Schwäbin befragt.

*Interview: Peter Tilly*

«**Rundschau**»: Hallo Conny, herzlich willkommen in der Swiss. Hast Du Dich bei uns schon eingelebt?

**Conny Stosch**: Ich konnte schon einen ersten Eindruck gewinnen und fühle mich sehr wohl bei der Swiss. Da ich die Pilotenausbildung bei Swiss Aviation Training (SAT) absolviert habe, ist mir das Umfeld der Swiss nicht ganz fremd. Ich bin jedoch gespannt, was mich bei der Swiss noch alles erwartet, und freue mich sehr darauf.

«**RS**»: Sicherlich hast Du während der Umschulung andere Probleme, als Dich mit der Senioritätsliste zu befassen. Dennoch wird Dich diese während Deiner Karriere begleiten und die Basis für viele Entscheide bilden. Wenn dieses Heft erscheint, könntest Du die Nummer 1000 bereits wieder los sein, und der lange Aufstieg Richtung Platz 1 beginnt. Auf was freust Du Dich am meisten in Deiner fliegerischen Karriere?

**C.S.**: Wenn man am Anfang seiner Laufbahn steht, ist es natürlich sehr früh und schwierig zu sagen, auf was man sich am meisten freut. Denn alles ist neu und interessant. Wenn ich in kleinen Schritten denke, dann freue ich mich sicherlich zu allererst einmal darauf, überhaupt im Cockpit sitzen zu dürfen. Darauf lässt sich dann aufbauen. Danach steht sicherlich die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Captains und Cabin Crew Members im Vordergrund. Langfristig gesehen freue ich mich darauf, später selbst einmal Captain zu werden. Wer würde das nicht wollen? Alles Weitere wird sich als eine Art «Work-In-Progress» während der Laufbahn von alleine ergeben.

«**RS**»: Aufgewachsen bist Du in Leinzell, gelegen zwischen Stuttgart und Schwäbisch Gmünd. Zwischen Kloten und Leinzell liegen nur knapp drei Autostunden, aber eine Landes-, eine Sprach- und manchmal auch eine Mentalitätsgrenze. Wie fühlst Du Dich in Deiner neuen Umgebung aufgenommen?

**C.S.:** Ich fühle mich sehr wohl in der Schweiz und bin herzlich aufgenommen worden. Da ich von klein auf immer in der Schweiz Skifahren ging und auch Verwandtschaft und Freunde in der Schweiz habe, freue ich mich umso mehr, hier zu sein und auch ein bisschen Schwiizerdütsch zu lernen ...

**«RS»:** Du hast Betriebswirtschaft studiert und nach Deinem Studium in einer Bank im Marketing gearbeitet. Heute sitzt Du im Cockpit einer A320. Warum hast Du Dich letztendlich für die Fliegerei entschieden?

**C.S.:** Als Sechsjährige hatte ich das Schlüsselerlebnis auf einem Urlaubsflug, bei dem ich als Gast im Cockpit mitfliegen durfte. Daraus entstand der Traum vom Fliegen. Oftmals fehlt einem als Jugendlicher an der Schwelle zum Berufsleben der Mut, seinen Traum in die Realität umzusetzen. Mir ging es ähnlich, und ich entschied mich für das Studium und den Job im Marketing. Allerdings fehlte mir immer mehr die Überzeugung, die richtige Wahl getroffen zu haben. Es war, als ob man in einem falschen Körper zur Welt gekommen wäre. So entschied ich mich für einen Wechsel. Und auch wenn er radikal erscheint, so ist es doch das, was ich will und schon immer wollte. An der Fliegerei fasziniert mich das Zusammenspiel zwischen Mensch und Technik, und ich bin gespannt, was mich bei der neuen Aufgabe alles erwartet. Ich finde, es gibt nichts Schöneres, als wenn Wunsch und Realität letztendlich eins werden. Dies ist meiner Meinung nach eine gute Basis für eine erfolgreiche Berufslaufbahn.

**«RS»:** Für Dich ist im Moment alles neu, auch die AEROPERS. Was erwartet die Senioritätsnummer 1000 von der Pilotenvereinigung?

**C.S.:** Erstmals möchte ich natürlich die AEROPERS näher kennenlernen, bevor ich genau sagen kann, was ich von ihr erwarte. Ich finde es wichtig, dass ein Gremium vorhanden ist, das sich um die Interessen der Piloten aus Sicht des Arbeitnehmers kümmert.

**«RS»:** Und was darf die AEROPERS von Dir verlangen? Oder anders gefragt: Ist jemand mit Deinen Talenten bereit, sich für die Anliegen der Pilotinnen und Piloten einzusetzen?

**C.S.:** Wenn die Umschulung vorbei ist, ich eventuell auch mal wieder etwas Freizeit geniessen kann und auch die AEROPERS kennengelernt habe, könnte ich mir vorstellen, je nach Tätigkeitsbereich, gerne mitzuwirken. Nur gemeinsam kann man etwas erreichen!

«RS»: Talente scheinst Du viele zu haben. Im Internet finden sich unzählige Pressemeldungen von Erfolgen der Fussball-Damenmannschaft «Normannia Gmünd», die durch Deine Tore besiegelt wurden. Während Deiner Ausbildung zur Pilotin hast Du diverse Artikel im Blog der Pilotenklasse PK-2/10 publiziert. Welche anderen Hobbys betreibst Du noch?

C.S.: Im Winter bin ich unheimlich gerne in den Schweizer Bergen auf den Skis unterwegs. Seit klein auf fahre ich Ski und habe das im Alter von 17 Jahren mit einer Skilehrerlizenz abgerundet. Im Sommer bin ich gerne auf Inlineskates oder mit dem Mountainbike rund um den Flughafen unterwegs. Wenn es dann die Zeit zulässt, möchte ich auch noch etwas Fussball spielen.

«RS»: Zurück zum Fliegen. Wann dürfen wir Dich auf der Strecke begrüßen?

C.S.: Anfang Februar ist das Landetraining geplant. So werde ich Mitte Februar auf der Linie sein, worauf ich mich wirklich sehr freue!

«RS»: Zum Schluss hast Du Gelegenheit, das loszuwerden, was Du schon immer loswerden wolltest.

C.S.: Ich möchte mich bei der SAT und allen Mitarbeitern für die tolle Zeit und Unterstützung während der Pilotenausbildung bedanken. Vielen Dank an meine Familie und Freunde, die mich immer unterstützen. Einen herzlichen Dank an die AEROPERS für den tollen Blumenstrauss für den 1000. Senioritätsrang. Ebenfalls freue ich mich sehr, bei der Swiss angestellt zu sein und am Erfolg des Unternehmens mitwirken zu dürfen!

«RS»: Besten Dank für das Gespräch und viel Erfolg und Spass bei Deiner neuen Aufgabe im Cockpit der A320. ●

# Was macht eigentlich ... François Clavadetscher?

«Mit 66 Jahren, da fängt das Leben an ...», heisst der Refrain in dem bekannten Lied von Udo Jürgens. Haben die 66-Jährigen wirklich so viel drauf? Die «Rundschau» besuchte einen Vertreter dieser Altersklasse am Ufer des Genfersees.

Interview: Peter Tilly

Pünktlich um 11.44 Uhr fuhr der Zug im Bahnhof Gland ein. Mir kam ein braun gebrannter und sportlicher François entgegen. Die Begrüssung war herzlich, der Händedruck lang. Wir hatten vorgängig abgesprochen, dass wir in der bahnhofsnahen Pizzeria das Mittagessen einnehmen und etwas über früher, heute und die Zukunft reden würden. Doch es kam anders. Frisch verschneite Alpen, ein stahlblauer Himmel und die gute Laune unsererseits verlangten nach einem eher standesgemässen Gasthaus. François dirigierte mich zu seinem Wagen, und wir fuhren zusammen ins benachbarte Prangins. Ein Parkfeld vor dem Schloss war frei und der Tisch am Fenster auf den Namen «CLAVA» reserviert. Auf einer Schiefertafel war das Tagesmenü fein säuberlich aufgelistet:

- \* Salade du Jour
- \* Emincé de Poulet aux Champignons
- \* Tagliatelle
- \* Truffes aux Chocolat ou Eclair Vanille

Neben der Karaffe Wasser fand ein Pinot Noir aus lokaler Produktion an unseren Tisch. Beide waren wir adrett gekleidet und wären problemlos als Geschäftspartner durchgegangen, die Wichtiges in gepflegter Atmosphäre besprachen. Dazu passte eine Geste meines Gegenübers, die ich an dieser Stelle von ihm nicht erwartet hätte: Er reichte mir seine Visitenkarte. «Venue Director Tutor» stand da unter seinem Namen, und links oben prangte das Logo des Europäischen Fussballverbands UEFA. Mein Interesse war geweckt, doch zuerst war der frische Blattsalat an der Reihe, der, begleitet von ofenfrischem Weissbrot aus der Dorfbäckerei von Prangins, serviert wurde.

«**Rundschau**»: «Venue Director Tutor» klingt gut. Da frage ich mich natürlich, was das bedeutet und was Du bei der UEFA machst?

**François Clavadetscher**: Zur UEFA kam ich zufällig. Im Jahr 2000 fragte mich ein Kollege an, der in der Organisation arbeitete, ob die Piloten bei der

Swissair speziell auf das Verhalten in Stresssituationen ausgebildet würden, und falls ja, was die Inhalte dieses Lehrgangs seien. Ich erzählte ihm von unseren CRM-Kursen, und sein Interesse war geweckt. Bei einem Mittagessen skizzierte ich buchstäblich auf einer Papierserviette einige Inhalte und Ideen, die innerhalb der Fussballorganisation interessant sein könnten. Ich wurde engagiert und hielt zwei Vorträge am Hauptsitz in Nyon.

**«RS»:** Und was bedeutet die Berufsbezeichnung «Venue Director Tutor»?

**F.C.:** Der «Venue Director» ist bei Champions- und Europa-League-Spielen der UEFA-Repräsentant vor Ort. Zusammen mit seinem Stellvertreter und Kollegen aus der Marketing-Organisation T.E.A.M. ist er verantwortlich für den korrekten Ablauf vor Ort. Eine der Hauptaufgaben ist das korrekte Zeitmanagement. Das geht vom Überprüfen der Trainingszeiten am Vortag bis zum Anpfiff des Spiels. Fernsehanstalten verkaufen Werbeminuten und sind darauf angewiesen, dass die Halbzeiten fast auf die Sekunde genau angepfiffen werden. Der Venue Director ist am Spieltag der Taktgeber. Er gibt das O.K., wenn die Mannschaften einlaufen dürfen, und kommuniziert dem Schiedsrichter mit Handzeichen, in welcher Sekunde der erste Ballkontakt passieren soll. Das Amt des Venue Directors habe ich zwischen 2002 und 2007 ausgeübt. Seit 2007 bilde ich Venue Directors aus, darum der Zusatz Tutor.

**«RS»:** Wie bist Du zu diesem interessanten Amt gekommen?

**F.C.:** Kurz nach dem Grounding erhielt ich von meinem Kollegen aus dem UEFA-Hauptsitz in Nyon einen Anruf. Er erkundigte sich, ob ich noch fliege und ob ich an einer Beschäftigung innerhalb der UEFA interessiert wäre. Natürlich war ich interessiert. Ich verschwieg ihm aber auch nicht, dass ich von Fussball keine Ahnung hätte und darum wohl ungeeignet sei. Fussball sei lernbar, die Vorschriften auch, meinte er. Was er bräuchte, sei jemand, der mit Stress umgehen könne, Konflikten nicht aus dem Weg gehe, mindestens drei Sprachen beherrsche und reisegeübt sei. Ich sagte zu und studierte die nächsten Wochen Fussballreglemente, Organisationsstrukturen und die Vorschriften innerhalb der UEFA. Wusstest Du übrigens, dass ein Fussballtor acht Fuss auf acht Yards misst (2,44 x 7,32 m)?

**«RS»:** Nein, das wusste ich nicht. Auf jeden Fall ist es für Schweizer Penaltyschützen zu klein ... Zurück zu Deiner Aufgabe als Venue Director. Wo wurdest Du überall eingesetzt?



**F.C.:** Ich bekam mit einer Ausnahme (AS Monaco 2004 – 2005) meistens die Mannschaften mit der kleinsten Chance für ein Weiterkommen, also die Aussenseiter. Als Stellvertreter wurde ich aber auch ab und zu bei Spitzenteams eingesetzt. So war ich einmal in Lille, in Stuttgart, bei Celtic Glasgow und in Sevilla mit dabei.

**«RS»:** Hast Du im Jahr 2007 den UEFA-Anzug an den Nagel gehängt?

**F.C.:** Nein, nicht ganz. Ich wurde von der UEFA angefragt, ob ich während der Euro 2008 nicht als «Team Liaison Officer» (TLO) arbeiten wolle. Der TLO agiert als Bindeglied zwischen der Mannschaftsleitung und den Organisatoren. Ich habe meine Bewerbung eingereicht, wurde assessiert und zusammen mit zwei anderen Kandidaten dem Board des Französischen Fussballverbands vorgestellt. Die «Bleus» entschieden sich für mich, und so betreute ich die Mannschaft während der gesamten Euro 2008.

**«RS»:** Fussballer im Generellen und die Franzosen im Speziellen sind nicht als pflegeleicht bekannt. Was hat Dir beim Umgang mit den jungen Sternchen mehr geholfen: die Durchsetzungskraft des Captains, die Geduld eines vierfachen Vaters oder das psychologische Gespür des CRM-Instruktors?

**F.C.:** Mit den Spielern war es nie ein Problem, aber um ehrlich zu sein: Ich war froh, dass die Mannschaft nach den drei Gruppenspielen nach Hause reiste. Die Zusammenarbeit mit den zwei Hauptexponenten des Teams war, gelinde gesagt, sehr schwierig.

*Von meinen vorbereiteten Fragen hatte ich noch keine gestellt. Ich wollte mit François über die letzten zehn Jahre als Rentner reden, doch wie es scheint, stand mein Interviewpartner noch mit beiden Beinen im Erwerbsleben. Der Hauptgang wurde serviert. Die Qualität des Essens stand der Qualität der Räumlichkeiten in keiner Weise nach.*

**«RS»:** Die Pilotenschulung hat Dich nach Deiner Pensionierung nicht losgelassen. In den Jahren 2003 bis 2007 warst Du «Head of Training» der TWI-NAIR S.A. Flight Academy in Lausanne und hast unter anderem auch als SFI (Synthetic Flight Instructor) Studenten in die Geheimnisse des A320 eingeführt. Eine anspruchsvolle Aufgabe!

**F.C.:** In der Tat! Bei der Swissair habe ich in der Instruktion viel Erfahrung gesammelt und von der guten Infrastruktur und der Unterstützung der Stabsstellen profitiert. Als «Head of Training» einer privaten Firma musste

ich die Kurse erarbeiten und die Organisation aufbauen. In diesen Jahren habe ich sehr viel über die Business-Fliegerei, JAR-OPS und die Ausbildungsorganisation gelernt. Hier muss ich die unentbehrliche Unterstützung von Christophe Etter als Haupt-SFI A320 erwähnen, er hatte die Swiss als Captain A320 im Jahr 2004 verlassen.

**«RS»:** In den Jahren bei der TWINAIR hast Du den Westschweizer Aviatik-Nachwuchs kennengelernt. Seit Jahren sind die Kurse an der Swiss Aviation Training (SAT) ausgebucht, aber es sitzen kaum Studenten aus der Romandie im Klassenzimmer. Wo siehst Du die Gründe für das Desinteresse der Westschweizer Piloten an der Swiss?

**F.C.:** Als ich in der Swissair war, stammten ungefähr zehn Prozent der Piloten aus der Romandie. Bedenkt man, dass 20 Prozent der Schweizer französischsprachig sind, waren wir schon damals untervertreten. Rückblickend kann ich sagen, dass die Swissair unglaublich gut für uns schaute. Wir konnten zwischen Genf und Zürich mit fest gebuchten Gratistickets pendeln, und dies machte das Leben als Pendler um einiges leichter. Ich würde also nicht behaupten, dass die Romands ein Desinteresse zeigen, ich denke eher, dass die Swiss wegen des Arbeitswegs und des Reiseaufwands zu unattraktiv ist. Natürlich spielt die Sprache auch noch eine wichtige Rolle.

**«RS»:** Du hast auch für die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle (SUST, früher BFU) als Experte für CRM-Belange gearbeitet. Glücklicherweise sind Flugunfälle in der Schweiz nicht an der Tagesordnung. Falls trotzdem so ein tragisches Ereignis eintritt, ist das SUST sofort zur Stelle. Was waren Deine Aufgaben beim SUST?

**F.C.:** Ich wurde vor allem als Human-Factors-Experte aufgeboten. Ich half aber auch bei der Aufklärung von Unfällen mit grösseren Flugzeugtypen mit. Mit Ausnahme eines Sonderfalls (eine A320-Notlandung in Genf), habe ich mich in diesem Bereich meistens mit AIRPROX (Beinahekollisionen in der Luft) beschäftigt.

**«RS»:** Warst Du beim SUST fest angestellt?

**F.C.:** Ich wurde bei Bedarf aufgeboten.

**«RS»:** Vom TSR (télévision suisse romande) wirst Du regelmässig als Aviatik-Experte befragt. Wie kam dieser Kontakt zustande?

**F.C.:** Die ersten seriösen Medienerfahrungen sammelte ich während der A320-Einführung bei der Swissair als Gast in der Sendung «a bon entendeur».

Beim Überflug des ersten A320 von Hamburg nach Zürich betreute ich die Journalisten aus der Westschweiz. Am Tag des Halifax-Absturzes traf ich in Genf vor dem Dispatch auf Bobby Schär. Er gab mir das Mandat, als aktiver MD-11-TRI vor die Presse zu treten und die Verfahren bei Rauch an Bord zu erklären. Nach diesen ersten Medienkontakten wurde ich immer wieder von der Presse angefragt, auch vom TSR.

**«RS»:** Fliegst Du selber noch?

**F.C.:** Ja, sehr gerne. Mit dem Bucker Jungmann (HB-UUL) hebe ich regelmässig vom Flugplatz La Côte (LSGP) ab und geniesse das Fluggefühl mit der Lederkappe und der alten Pilotenbrille.

*François entschied sich für Truffes aux Chocolat, ich bestellte das Eclair Vanille. Mein Dessert schmeckte ausgezeichnet, François' Truffes schlugen aber alles. Wir beide genossen das Essen und die Atmosphäre und waren uns bewusst, wie privilegiert wir sind. Nicht alle Menschen können das von sich behaupten, und das brachte uns zum nächsten Gesprächsthema.*

**«RS»:** Du beweist viel Feingefühl im Umgang mit sozial Benachteiligten. Seit Jahren engagierst Du Dich im Swissair-Kinderhilfswerk und bist mittlerweile ein Mitglied des Stiftungsrats. In dieser Funktion betreust Du die Schuleinrichtung «Arco» in einer Favela in Sao Paulo. Besuchst Du die Einrichtung regelmässig vor Ort?

**F.C.:** Ich war ein paar Mal dort, zuletzt vor einem Jahr. Häufigere Besuche sind auch nicht notwendig, da die Schule ausgezeichnet geführt wird. «Arco» ist eine gros-se Erfolgsgeschichte. Mittlerweile haben die Behörden in Brasilien gemerkt, was die Einrichtung bewirkt, und finanzieren mehr als 80 Prozent der Kosten. Das Swissair-Kinderhilfswerk beschränkt sich auf ausserordentliche Investitionen wie zum Beispiel die Schreinerei, die vor einem Jahr eingerichtet wurde und die den Jugendlichen eine Berufsausbildung ermöglicht. Eine Berufslehre als solche existiert in Brasilien nicht.

**«RS»:** Das Swissair-Kinderhilfswerk hat eine lange Tradition. Da darf man ruhig ein bisschen Werbung machen. Seit 1956 sammelt die Stiftung Geld für bedürftige Kinder in aller Welt. Laut letztem Jahresbericht wurden weniger als ein Prozent der Spenden für die Administration aufgewendet. Unnötig zu betonen, dass Du und Deine Kollegen sich unentgeltlich engagieren. Früher

hatte der regelmässige Salärabzug zugunsten des Hilfswerks Tradition. Wie können sich Spender heute grosszügig zeigen?

F.C.: Daueraufträge, Schenkungen und sonstige Zuwendungen sind in jeder Grösse willkommen. Bereits kleine Beträge können Grosses bewirken und kommen den Ärmsten zugute. Wir werden auch regelmässig in Testamenten berücksichtigt, was uns natürlich sehr freut.

«RS»: Als Dein Facebook-Freund kam ich in den Genuss Deiner Reiseberichte aus Patagonien. Bilder mit hohen Bergen und noch höheren Trecking-Rucksäcken habe ich gesehen. Wie lange warst Du unterwegs?

F.C.: Vier Wochen in Südamerika, davon drei in Patagonien.

«RS»: Du bist mit Zelt und Proviant alleine durch fast unbewohntes Gebiet gelaufen. War das ein Selbstfindungstrip oder reist Du ganz einfach am liebsten alleine durch die Welt?

F.C.: Nach der TWINAIR-Zeit hatte ich das Bedürfnis, den Kopf zu leeren. Die Monate zuvor waren schwierig und anstrengend. Da habe ich meinen Rucksack gepackt und bin in 40 Tagen von Vich im Waadtland zu meiner Tochter nach Nizza marschiert. Ich bin unglaublich gerne in der Natur und liebe es, durch unberührte Landschaften zu gehen. Früher fehlte mir die Zeit dazu, heute kann ich das geniessen. Alleine bin ich deshalb unterwegs, weil meine Frau wegen einer Fussgelenkschwäche nicht solange wandern kann.

«RS»: Was sind Deine nächsten Reisepläne?

F.C.: Mit Dir nach Peking fliegen, schauen, ob unsere Fahrräder nach zehn Jahren noch in Schuss sind, und dann wie früher auf der Chinesischen Mauer zwischen Jinshanling und Simatai wandern!

«RS»: Das ist ein Schlusswort! Vielen Dank für das Gespräch und den kurzweiligen Nachmittag.

*Der Zug brachte mich bequem von Nyon nach Dietikon zurück. Wie auf dem Hinweg wurde mir leicht übel. Dachte ich am Morgen noch, eine Magen-Darm-Grippe sei im Anmarsch, kannte ich bei der Heimfahrt die Ursache genau: Es waren die Neigezüge! Diese Schwankerei macht den Redaktor reisekrank. Das Eclair blieb, wo es hingehörte, doch leider verschwand mein iPhone aus meiner Tasche und ist bis dato unauffindbar. Man kann nicht immer gewinnen ... ●*

# TCAS version 7.1: Coming to a cockpit near you soon ...

**From March 2012 (new-build aircraft), Aircraft operating into European Union airspace will be required to have TCAS II V7.1 installed. Retrofit of older aircraft must be completed before December 2015. While substantially similar to v7.0, Version 7.1 introduces a new “level off” RA designed to eliminate the potential for confusion or misunderstandings created by the existing “adjust vertical speed” RA. It is also important to note that if an aircraft type is deployed on services to Europe then it will have TCAS II v7.1 installed and operational even when used for non-European operations.**

*Text: IFALPA-Bulletin, Februar 2012*

## **Introduction**

This Briefing Leaflet is based on the Eurocontrol ACAS Bulletin 14 and focuses on the upcoming change to TCAS II. In December of 2011, the European Union announced that to operate within EU airspace all existing TCAS v7.0 installations must be upgraded to v7.1 before 1 December 2015. In addition all new aircraft entering service after 1 March 2012 must be equipped with v7.1. The development of version 7.1 was initiated by EUROCONTROL following the discovery of two safety issues with the current TCAS II version. Development was undertaken jointly by the RTCA in the United States and by EUROCAE in Europe with support and contributions from several other organizations, including airlines and ANSPs.

This bulletin explains the reasons behind the implementation of version 7.1 and introduces the new RA – the “Level off, level off” RA. It answers questions that pilots or controllers may have about the new version and provides references to additional training resources.

## **Background**

Since its introduction in Europe in 2000, TCAS II version 7.0 has been the subject of monitoring. In the course of analysing recorded and reported events, many cases – as many as 23 per year – were found in which pilots did not respond correctly to the “Adjust vertical speed, adjust” Resolution Advisories (RAs). The “Adjust vertical speed, adjust” RA requires the reduction of vertical speed to 2000, 1000, 500, or 0 ft/min., as indicated on the flight instruments. In those cases involving an incorrect response, the pilots increased their vertical speed instead of reducing it, consequently causing a

deterioration of the situation. The “Adjust vertical speed, adjust” RA is the only RA whose aural annunciation does not clearly communicate what exact manoeuvre is required. It is also the most common RA, representing up to two-thirds of total RAs, all of which increases the potential for incorrect pilot response (see Fig. 1).

Additionally, there have been numerous cases of level bust when pilots following the “Adjust vertical speed, adjust” RA went through their cleared level, often causing a follow up RA for the other aircraft above or below, and disrupting ATC operations (see Fig. 2).

### **Version 7.1 solution - a new “level off, level off” RA**

The issues mentioned on the previous page have led to the development of TCAS II version 7.1. Occasional pilot confusion with the “Adjust vertical speed, adjust” RA is resolved by replacing it with a new “Level off, level off” RA. Currently, “Adjust vertical speed, adjust” RAs require a reduction of the vertical rate to 2000, 1000, 500 or 0 ft/min. The new “Level off, level off” RA always requires a reduction of vertical rate to 0 ft/min. The level off is to be achieved promptly, not at the next standard flight level (e.g. FL200, FL 210, etc.).

The aural message “Level off, level off” also has the benefit of being intuitive and the associated manoeuvre corresponds to the standard levelling off manoeuvre. The “Level off, level off” RA may be issued as an initial RA (as illustrated in Fig. 3) or as a weakening RA (following, for instance, a “Climb, climb” or “Descend, descend” RA – see Fig. 4) when the vertical distance between the aircraft increases after the initial RA has been issued.

A weakening “Adjust vertical speed, adjust” RA in the existing version 7.0 also always requires a reduction of vertical speed to 0 ft/min. (i.e. level off), so there is no change in pilot actions in these cases.

Additionally, replacing the multiple climb/descent rates of the “Adjust vertical speed, adjust” RA, the “Level off, level off” RA will minimise the altitude deviations induced by TCAS (level busts while “flying the green arc”), thus reducing the impact on ATC operations. It will contribute to the overall reduction of RA occurrences because follow up RAs resulting from the “green arc level bust” should not occur any more (see Fig. 5).

### **Training points – new “Level off, level off” RA:**

- Response to “Level off, level off” RA: Reduce the vertical rate to 0 ft/min (i.e. level off).

- The level off must be achieved promptly, not at the next flight level.
- “Adjust vertical speed” RAs will become defunct.
- Some aircraft will level off hundreds of feet before their cleared level while responding to this new RA. However, the RA will not result in more frequent conflicts with third party aircraft than is experienced with the current version of TCAS.

How the new RA “Level off, level off” RA will be depicted on a generic Electronic Flight Instrument System or Instantaneous Vertical Speed Indicator is shown in Fig. 6 through 9.

### **Version 7.0 – problems with the reversal logic**

The design of the current TCAS II version 7.0 allows for reversal RAs (i.e. “Climb, climb NOW” and “Descend, descend NOW”) to be issued when the current RA is no longer predicted to provide sufficient vertical spacing. However, there have also been a number of cases in which TCAS II version 7.0 failed to reverse an RA when two converging aircraft remained within 100 feet. This type scenario can occur when one aircraft is not following the RA or is not TCAS II equipped and follows an ATC instruction or performs an avoidance manoeuvre based on visual acquisition. A number of these types of cases have been discovered each year – as many as seven per year – the most notable events being the Yaizu (Japan) midair accident (2001) and the Überlingen (Germany) midair collision (2002).

### **Version 7.1 solution – improved reversal logic**

Version 7.1 will bring improvements to the reversal logic by detecting situations in which, despite the RA, the aircraft continue to converge vertically. A feature has been added to the TCAS logic that monitors RA compliance in coordinated encounters (i.e. when both aircraft are TCAS II equipped). When version 7.1 detects that an aircraft is not responding correctly to an RA, it will issue a reversal RA to the aircraft that manoeuvres in accordance with the RA (see Fig. 10).

In single equipage encounters (i.e. when only one aircraft is TCAS II equipped), version 7.1 will recognise the situation and will issue a reversal if the unequipped threat aircraft moves in the same vertical direction as the TCAS II equipped aircraft. Although the reversal logic change is transparent to flight crews, it will, nevertheless, bring significant safety improvements.

## Training points – improved reversal logic:

No change in pilot actions:

- Always follow the RA: Follow the RA even if the RA is contradictory to ATC instructions.
- Respond to reversal RAs within 2.5 seconds. Reversal RAs require a 1500 ft/min. climb or descent rate.

## Version 7.1 Frequently Asked Questions

### What aircraft are subject to the version 7.1 mandate?

The mandate is applicable in European Union airspace as of 1 March 2012 to all aircraft above 5,700 kg Maximum Take-off Mass or authorised to carry more than 19 passengers. An extended deadline, i.e. 1 December 2015, is granted to aircraft with an individual certificate of airworthiness issued before 1 March 2012 and equipped with version 7.0. The EU Implementing Rule sets an earlier equipage requirements than those published in ICAO Annex 10 (1 January 2014 new installations, 1 January 2017 existing units). It is worth noting that, once equipped an aircraft with v7.1 installed may be encountered anywhere on an airline's network and not only on service within or to and from European destinations.

### Is version 7.1 compatible with earlier TCAS versions?

Yes, version 7.1 is compatible with all existing versions being operated today; i.e. version 7.0 as well as version 6.04a (which is still in use by a small population of aircraft). However, it is important to check and confirm which version is installed on the aircraft you are about to operate so that you know what type of RA you might encounter.

### What actions are required by aircraft operators?

Aircraft operators should ensure that TCAS II version 7.1 is deployed on their fleet according to the mandate. Aircraft operators should also ensure that their flight crews understand the new features version 7.1 brings and are trained on correct responses to “Level off, level off” RA.

### What pilot training is required?

Before the new version of TCAS is deployed to its fleet aircraft operators should ensure that crews are:

- Aware of the TCAS version upgrade
- Trained on the new “Level off, level off” RA and understand how to respond to this RA correctly.



There are no other differences (visible to pilots) between version 7.0 and version 7.1. ●

# Thema «Schadstoffe in Kabinenluft» – Dauerbrenner oder Strohfeuer?

**Die Verunreinigung der Kabinenluft kann viele Ursachen haben und harmlos sein. Ganz sicher toxisch sind Rückstände von Triebwerkölen. Die Diskussion zu diesem Thema wird kontrovers geführt. Nun hat die European Cockpit Association eine klare Haltung eingenommen und einen Massnahmenkatalog formuliert.**

Text: Carlos Saraiva, F/O Avro RJ 100

Das Thema Kabinenluft beschäftigt Medien, Konsumentenschutzorganisationen, Pilotenverbände, Hersteller und die Gesetzgeber seit geraumer Zeit. Zahlreiche Berichte über «inflight returns», ausgelöst durch Rauch und/oder üble beziehungsweise nicht identifizierte Gerüche, haben unsere Aufmerksamkeit in letzter Zeit vermehrt erregt. Die Massenmedien sind zwar hilfreich, wenn es um die Bekanntmachung solcher Vorfälle geht, jedoch weniger brauchbar, wenn es um die Klärung der Hintergründe geht. Mit diesem Artikel soll unser Bewusstsein diesbezüglich einmal mehr geschärft werden. Jüngere Kollegen hören gewisse Sachen vielleicht zum ersten Mal, andere können sich allenfalls an Cornelius Schwanhäusers Artikel zu diesem Thema in der AEROPERS-«Rundschau» 1/2010 erinnern.

## **Worum es geht**

Viele unter uns haben es schon persönlich erlebt: Im Cockpit oder in der Kabine macht sich ein unangenehmer Geruch breit. Die Quellen hierfür sind vielfältig: Abgase der Ground Power Unit (GPU), Gummi-Abrieb landender Flugzeuge, Reste der De-icing-Flüssigkeit aus der Luft des Hilfsaggregats (APU), überhitzte Mahlzeiten aus den Galley-Öfen, Nebenprodukte unseres Metabolismus und weitere mehr. So unerfreulich diese sind, so sind sie doch in der üblichen Konzentration und Häufigkeit für unsere Gesundheit und die Flugsicherheit nicht beeinträchtigend.

Gefahr kann jedoch über die Zapfluft der Triebwerke oder APU (englisch «engine bleed air & apu air») drohen. Die heutige Konstruktionsart garantiert nicht, dass diese hundertprozentig frei von Öl oder Hydraulikflüssigkeit beziehungsweise derer Derivate in die Kabine gelangt. Diese Auslegung ist wegen der daraus möglichen Verunreinigung der Kabinenluft alles andere als ideal, aber gegenwärtig das gebräuchliche Design. Technisch liegt das

Problem an den Dichtungen, die gewaltigen Druck- und Temperaturänderungen (idle bis full thrust, Meereshöhe bis Reisefluglevel etc.) standhalten müssen. So kann es vorkommen, dass die verwendete Luft im Triebwerk oder Hilfsaggregat durch obige Flüssigkeiten kontaminiert wird. Häufigkeit und Grad derartiger Verschmutzungen sind Gegenstand von Untersuchungen. Es gibt zurzeit keine statistisch erwiesenen und aussagekräftigen Werte. Unbestritten ist lediglich, dass solche Vorkommnisse potenziell flugsicherheits- und gesundheitsgefährdend sind. Kritisch sind in erster Linie sogenannte Organophosphate, insbesondere Trikresylphosphate (TCP), und das bekanntere Kohlenmonoxid. Obwohl aufgrund der Toxizität generell verboten, ist TCP – mangels Alternativen – in Triebwerkölen in einer Konzentration von maximal fünf Prozent als Flammenschutzmittel beziehungsweise Schmierstoff zugelassen. Beim Verbrennungsprozess oder der Pyrolyse (siehe Kasten) von Öl oder Hydraulikflüssigkeit können aus dem Grundstoff zahlreiche, ebenfalls neurotoxische (d.h. als Nervengift wirkende) und krebserregende Isomere entstehen. Übersteigt deren Konzentration in der Atemluft die individuell unterschiedliche kritische Grenze, können Symptome wie Erbrechen, Bauchschmerzen, Durchfall sowie neurologische Symptome wie Lähmungen, Schwindel, Kopfschmerzen, Ermüdungserscheinungen, Herzrasen, Kurzatmigkeit, Glieder- und Muskelschmerzen auftreten. Es ist einleuchtend, dass dies ohne rasche geeignete Reaktion (Sauerstoffmaske) unmittelbar zur Flugunfähigkeit der Besatzung führen kann. Solche Ereignisse waren bisher sehr selten, aber in ihrer Auswirkung tragisch genug, um seit längerem eine lebhaftere, bisweilen polemische Diskussion über die zu ergreifenden Massnahmen zu entfachen.

### **Was getan wird**

Man kennt es aus all jenen Bereichen, wo konträre Interessen aufeinander treffen, aber keine harten Fakten vorliegen: Es wird behauptet, vorgeworfen, gedroht, unterstellt und gegenseitig verhindert. Logischerweise steht sehr viel auf dem Spiel: einerseits die vor allem wirtschaftlichen Interessen der Hersteller und Betreiber der Flugzeuge, andererseits die Sicherheits- und Gesundheitsansprüche der Besatzungen und Passagiere. Wobei die Besatzungen zugleich auch vom ökonomischen Erfolg ihrer Arbeitgeber abhängig sind. Von der einen Seite wird immer wieder ins Feld geführt, dass solche Cabin Air Contamination Events extrem selten sind – beziehungsweise mangels wissenschaftlicher Messung inexistent (!) – und sich die resultierende Gefahr mit den Sauerstoffmasken einfach kontrollieren lässt, woraus abge-

leitet wird, dass kein Handlungsbedarf besteht. Die andere Seite behauptet, diese Ereignisse seien nicht so rar, und die unmittelbare Gefährdung der Flugsicherheit, aber auch die langfristige Gesundheitsschädigung seien zu dramatisch, um nicht effektiv und schnell durch entsprechende Gesetzgebung gelöst zu werden. Diese Polarisierung ist bei den jeweiligen Anspruchsgruppen verständlich, bei den in der European Cockpit Association (ECA) vertretenen Pilotenverbänden aber zumindest fragwürdig. Um diesen Zwiespalt innerhalb der ECA zu überwinden, fand kürzlich ein Workshop zum Thema statt. Trotz unterschiedlichen Ansichten ist es nach langem Diskutieren gelungen, eine gemeinsame Position zu finden und als Massnahmenkatalog zu verabschieden. Die wichtigsten Eckpunkte und Forderungen sind:

1. Anerkennung, dass ein Problem besteht:
  - a. Es muss zwischen sicherheitsrelevanten, akuten Situationen (abnormal situation) und Langzeiteffekten durch dauerhaftes Ausgesetztsein (normal situation) unterschieden werden.
  - b. Rauch- und Geruchsvorfälle (fume events) können gesundheitsgefährdend sein, und die Flugsicherheit ist tangiert. Die ECA bemüht sich, die entsprechenden Organe auf europäischer und nationaler Ebene zu sensibilisieren.
  - c. Eine umfassende und wissenschaftlich erhärtete Risikoanalyse soll zwecks Bestimmung der effektiven Gefahr erfolgen.
2. Luftfahrtunternehmen und Piloten müssen geschult werden:
  - a. unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Realität;
  - b. ohne bei den Passagieren und Besatzungen Ängste zu schüren;
  - c. ohne kontraproduktive Folgen zu erzeugen.
3. Das Training bei Fume Events inklusive dem korrekten Gebrauch der Sauerstoffmaske ist zu vertiefen.
4. Statistisch signifikante Daten und Analysen zu Fume Events sind zu beschaffen, um den Forderungen mit Fakten mehr Gewicht zu verleihen.
5. Klärung der Terminologie: Rauch, Qualm, Geruch (englisch smoke, fume, smell); sichtbar versus unsichtbar, erklärbar versus nicht erklärbar.
6. Zusätzliche Forschung im Bereich Biomarker durch medizinische, klinische Toxikologen.
7. Follow-up bei der Filterentwicklung.
8. Offenes, umfassendes und transparentes Meldewesen für Fume Events anregen.
9. Verbessern von Trainings- und Unterhaltsabläufen.

Kritische Zeitgenossen mögen einwenden, dass es sich hierbei um einen schönen, aber zahnlosen Papiertiger handelt. Die weitere Entwicklung wird es zeigen. Tatsache ist, dass bei den europäischen Agenturen und dem Gesetzgeber fortan mit einer Stimme gesprochen wird, was unseren Positionen wesentlich mehr Gehör verleihen wird als die bisherige Kakophonie. Wie bei anderen Anliegen auch ist der Erfolg massgeblich von der individuellen Umsetzung der einzelnen beteiligten Akteure abhängig.

### **Was die jeweiligen Akteure tun können**

**Besatzungsmitglieder** sollen die professionelle Schulung im Alltag umsetzen, natürlich unter Wahrung des gesunden Menschenverstandes. Verdächtige Gerüche sollen gemeldet werden. Seid Euch bewusst, dass unsere Sensoren die einzigen «Rauch- und Geruchsmelder» für die Zapfluft sind. Seid Euch bewusst, dass potenziell gefährliche Stoffe auch unsichtbar und geruchlos sein können und es als Detektor hierfür nur das eigene Körperempfinden gibt.

**Hersteller** können alternative Designs wählen, wie zum Beispiel dasjenige, das in den Boeing Dreamliner (B-787) eingebaut wird. Denkbar sind auch technische Lösungen zur Überwachung und/oder Messung der in die Kabine geblasenen Bleed Air. Diese müssen technisch so weit verlässlich und ausgereift sein, dass keine falschen Alarme ausgelöst werden, die wiederum kontraproduktive Handlungen verursachen können. Weiter sollten sie sich nicht gegen wissenschaftliche Untersuchungen und Studien wehren, die die objektive Erforschung des Themas anstreben. Denn ohne konkreten Faktenteppich lassen sich keine vernünftigen gesetzlichen Grenzwerte und/oder technischen Mindestvorgaben erlassen.

**Konsumentenorganisationen und Medien** dürfen weiterhin ihre kritische Überwachungsfunktion wahrnehmen – dies im Bewusstsein, dass übertriebene oder bloss auf Angstmacherei ausgelegte Berichterstattung mittelfristig einen gegenteiligen Effekt hat. Es liegt unter anderem an ihnen, die Öffentlichkeit korrekt und sachlich zu informieren, damit diese Seite den nötigen Druck auf Gesetzgeber, Hersteller, Airlines etc. aufbauen und halten kann. Dank der öffentlichen Meinung wurden bereits in zahlreichen Parlamenten (England, Deutschland, Australien, USA) Vorstösse eingereicht und Gesetzesvorlagen in Auftrag gegeben.

Es ist ein langer Weg. Wichtig ist dabei, dass unsere Beharrlichkeit wortwörtlich den längeren Atem hat. ●

# Fliegende Noten und funky Piloten

Ihr Debüt war zugleich auch ihr Gesellenstück. An der «Swiss Christmas Party» trat die neu gegründete «Swiss Pilot Combo» zum ersten Mal vor grossem Publikum auf. Die Zuhörer waren sich einig, es war *der Höhepunkt des Abends!*

*Interview: Peter Tilly*

Piloten hätten Kerosin im Blut, wird gerne behauptet. Es gibt aber auch solche mit Musik in den Adern. Elf aktive Piloten der Swiss, mit zum Teil professionellem musikalischen Hintergrund, haben eine Combo gegründet, die gleichwohl den Jazz, den Blues als auch den Funk beherrscht.

Zwei Tage hatten die elf Musiker Zeit, sich auf ihren Auftritt an der Swiss-Weihnachtsparty vorzubereiten. Dies hat offensichtlich gereicht, um die Stimmung an dem Anlass zum Kochen zu bringen.

Die «Rundschau» hat dem Bandleader Domi Huber auf den Zahn gefühlt und ihm Fragen zu dem musikalischen Projekt gestellt.

**«Rundschau»:** Zwei Piloten, wohnhaft in derselben Stadt, haben einige Anläufe gebraucht, um dieses Interview zu führen. Wie habt ihr es auf die Reihe gebracht, elf Piloten aus verschiedenen Corps, wohnhaft in drei Ländern, zusammen auf eine Bühne beziehungsweise in einen Übungskeller zu bringen?

**Domi Huber:** Die Swiss hat für uns zwei Freitage vor dem Anlass geplant. Der Tag des Konzerts wurde als Arbeitstag gesetzt, und am «day after» wurden wir erst für späte Flüge aufgeboten. Mit Hilfe von «Doodle» fanden wir einen freien Tag, wo wir in kleinen Gruppen üben konnten. Die Bläser trafen sich im Vorfeld bei André Ruth, und die Trommler und Bässe spielten ein paar Takte in der Innerschweiz ein. Bereits diese zwei Termine kamen nur mit viel Aufwand zustande. Ohne fixe Freitage sind Proben bei unseren Einsätzen unmöglich zu organisieren.

**«RS»:** Die elf Bandmitglieder kommen aus verschiedenen Regionen, sind zum Teil erst ein paar Monate in der Swiss und fliegen auf verschiedenen Flotten. Wie fandet Ihr zusammen?

**D.H.:** André Ruth trug schon lange die Idee im Kopf herum, eine Piloten-Combo zu gründen. Er fragte im Pilotenumfeld und bei Rotationen nach, wer ein Instrument spielt und ob er an der Pilot Combo Interesse hätte. Am

Schluss fehlte noch der Bandleader. Über ein paar Umwege kam die Anfrage an mich, ob ich mich zur Verfügung stellen würde. Natürlich wollte ich! Das war Anfang 2011. Es dauerte eine gewisse Zeit, bis alle Stellen der Swiss ihr Einverständnis gaben und die notwendigen Ressourcen bewilligten. Dass es die Swiss Pilot Combo in dieser Form gibt, ist der Hartnäckigkeit von André zu verdanken.

**«RS»:** Dann wurde die Swiss Pilot Combo nicht speziell für die Christmas Party gegründet?

**D.H.:** Nein, im Gegenteil. Der erste Auftritt sollte im Sommer am Swiss-Golfturnier stattfinden. Leider hat es im Sommer mit der Planung der Freitage nicht geklappt. So kamen wir an der Weihnachtsparty zum ersten Auftritt.

**«RS»:** Hat die Swiss vorgängig gewusst, welches musikalische Format die Bandmitglieder haben?

**D.H.:** Nein. Die Swiss wusste im Vorfeld nur, dass wir eine Band von Piloten sind. Im Nachhinein haben wir erfahren, dass es im Organisationskomitee (OK) der Weihnachtsfeier kontroverse Diskussionen gab, ob man das Risiko eingehen sollte, eine unbekannte Pilotenband spielen zu lassen, die in dieser Formation noch nie aufgetreten und demzufolge absolut unbekannt war. Im OK einigte man sich darauf, wenigstens eine Probe der Band zu besuchen. Dieser Besuch fiel dann leider ins Wasser, weil der Verantwortliche mit Fieber im Bett lag. Wir nahmen ein Demo-Band auf und stellten dies dem OK zu. Das beruhigte die Skeptiker.

**«RS»:** Der Erfolg gibt dem Projekt der Swiss Pilot Combo recht. Im «OC Info» vom Dezember ist eurer Band eine ganze Seite gewidmet, und der oberste Swiss-Pilot Thomas Frick lobt euch in höchsten Tönen. Mit eurer musikalischen Höchstleistung scheint ihr auch hohe Gäste der Lufthansa beeindruckt zu haben. Sind weitere Konzerte mit der Swiss Pilot Combo in Planung?

**D.H.:** Konkret geplant ist noch nichts. Wir hatten viele Feedbacks und viele mündliche Versprechungen, dass wir in Zukunft einmal gebucht werden. Unter anderem haben sich Verantwortliche der Lufthansa geäußert, dass sie uns eventuell für ihr Personalfest buchen würden. Die «Nightstop Party» wäre eine weitere Auftrittsmöglichkeit – vielleicht auch wieder die Christmas Party 2012. Mal schauen, wie sich das entwickelt. Mehr als drei oder vier Auftritte pro Jahr liegen aber nicht drin. Schliesslich sind wir primär als Piloten angestellt.

«RS»: Ihr seid zu elft aufgetreten. Die Anzahl von elf Musikern muss nicht in Stein gemeisselt sein. Vielleicht hat es unter den Pilotinnen und Piloten noch andere musikalische Talente, die auch mitwirken möchten. Wo kann man sich melden?

D.H.: Wir waren elf auf der Bühne, haben aber 14 auf der Liste. Interessierte sollten sich unbedingt melden. Wir führen eine Kartei mit allen Interessenten und sind natürlich froh, wenn wir bei Bedarf Ersatz haben oder gar ein neues Instrument aufnehmen können. Die Kontaktadresse findet sich auf unserer Homepage [swisspilotcombo.ch](http://swisspilotcombo.ch).

«RS»: Müssen es zwingend aktive Piloten der Swiss sein?

D.H.: Ja, wir sind eine Piloten-Band. Alles andere wäre Etikettenschwindel.

«RS»: Swiss erscheint im Band-Namen, Swiss steht auf den Uniformen, die ihr beim ersten Auftritt getragen habt, und Swiss ist Euer aller Arbeitgeber. Seid Ihr nun eine private Band oder habt Ihr einen offiziellen Auftrag der Swiss?

D.H.: Die Swiss unterstützt uns mit den erwähnten Freitagen und hat Infrastruktur wie Noten, Notenhalter und anderes bezahlt. Wir verdienen nichts mit unseren Auftritten, wollen aber auch nichts drauflegen. Wir sind nicht verpflichtet zu spielen, wenn die Swiss uns anfragt, machen es aber gerne.

«RS»: Als musikalischer Laie beeindruckt mich die kleine Zahl von nur zwei Proben vor der Feuertaufe. Funktioniert das, weil ihr alle auf so hohem Niveau spielt?

D.H.: Es hat gute Musiker in unserer Combo, aber am Niveau alleine liegt es nicht, dass es funktioniert hat. Wir hatten nur zwei Tage für das gemeinsame Üben, so lautete die Vorgabe. Dies bedingte eine gute Organisation. Die Noten und Aufträge mussten vorgängig verteilt werden, damit die Musiker individuell üben konnten. An den Probetagen blieb keine Zeit für organisatorische Belange. Mehr Proben wären sicher gut gewesen. Der Auftritt ist sehr gut angekommen, aber wir als Musiker haben unsere Fehlritte sehr wohl bemerkt. Man könnte noch einiges verbessern.

«RS»: Du hast verschiedenste Musicals als Musikalischer Leiter begleitet. Keine Bühne war Dir zu gross, kein Werk zu schwierig. Leider – das ist meine Meinung – werden immer wieder die gleichen Stücke aufgeführt. Nach dem Erfolg Eurer Piloten-Combo drängt es sich ja förmlich auf, ein Musical über



das Pilotenleben aufzuführen. Eine Langstreckenrotation böte alles, was ein Singspiel beinhalten müsste: Liebe, Eifersucht, Intrigen, Helden, Versager – nichts würde ausgelassen. Wann legst Du los?

**D.H.:** Ich bin sofort dabei, liefere mir einen Text, und wir starten durch! Wenn jeder Swiss-Angestellter einmal die Veranstaltung besucht, sind wir fein raus. Wenn dann noch jeder eine Begleitung mitbringt, werden wir reich. Ich wiederhole mich: Ich bin dabei!

**«RS»:** Ich habe wirklich das Gefühl, dass dies funktionieren könnte. Leute sind glücklich, wenn sie in ihren Vorurteilen bestätigt, dabei etwas zu lachen haben und unterhalten werden. Die fliegende Zunft bietet so viel an Angriffsfläche, dass wir einen vollen Tag durchspielen könnten.

**D.H.:** Unbedingt. Ich verstehe als Musical-Fan nicht, wieso Millionen von Leuten «Cats» besuchen, sich nach 40 Minuten langweilen und dann noch auf das Lied «Memory» warten. Doch man darf den Aufwand, ein gutes Musical zu schreiben, nicht unterschätzen.

**«RS»:** Was sind Deine nächsten Projekte?

**D.H.:** In Casino Zug führe ich im Frühjahr mit gut fünfzig Jugendlichen das Musical «Aida» auf. Im Moment bin ich am Vorbereiten des musikalischen Arrangements. Eine wunderbare Abwechslung zum fliegerischen Alltag.

**«RS»:** Ein Berg von Arbeit!

**D.H.:** Ja und nein. Musik ist ein Teil meines Lebens, und ich bin fest davon überzeugt, dass, wenn ich zwei Sachen mache – in meinem Fall Musik und Fliegen –, beides besser herauskommt.

**«RS»:** Vielen Dank für das Gespräch. Ich wünsche der Swiss Pilot Combo und natürlich Dir viel Erfolg bei Euren Auftritten und Projekten und hoffe, bald einen Gig von Euch besuchen zu können!

---

## **Die Musiker der «Swiss Pilot Combo»**

### **Dominique (Domi) Huber, Bandleader, F/O A320**

Dominique Huber studierte an der Musikhochschule Luzern Klavier, Dirigieren und Schulmusik. Seit Jahren ist er auf verschiedenen Musicalbühnen unterwegs. So war er der Musikalische Leiter von «Heidi – Das Musical» in Walenstadt, «Grease», «Footloose», «Hope» und anderen in Zug. Auch als Keyboarder und Pianist war er an vielen Musicals beteiligt («Elisabeth», «Hair-

spray», «Die Schweizermacher», «Dschungelbuch» und viele mehr). Seit 2009 arrangiert Dominique Huber unter anderem für den englischen Komponisten Charles Miller. Nebenbei leitete er diverse Chöre, spielt Fagott in der «Swiss Army Concert Band» und hilft gelegentlich als Perkussionist in Orchestern aus.

### **Berni Weber, Keyboard, F/O A330/340**

Berni studierte zwischen 1976 und 1986 bei Cecile Hux am Konservatorium Zürich klassisches Klavier. Als Elfjähriger wurde er am schweizerischen Jugendmusikwettbewerb mit dem 3. Rang ausgezeichnet. Danach folgten drei Jahre Kirchenorgelunterricht, und anschliessend studierte er an der Jazzschule in Luzern. Es folgten mehr als 600 Konzerte mit der Partyrockband «7tcover» und Gastprojekte mit «die Pissnelken», «Charisma Band», «Joe Schwach», der «John Brack Band» und vielen anderen.

Heute ist Berni als Keyboarder und Komponist mit Padi Bernhard («Ewige Liebi», «Mash», «Kampf der Chöre») bei der «Bernhard-Band» oder mit Nubya am schwarzen Flügel unterwegs.

### **Lucas Fingerlos, Keyboard, F/O Avro**

Mit sechs Jahren fing Lucas an, Klavier zu spielen, und hatte Unterricht, bis er zehn Jahre alt war. Nach neun Jahren Pause nahm Lucas den Klavierunterricht im klassischen Bereich wieder auf und studierte später am Konservatorium der Stadt Wien Jazz-Klavier bei Rudi Wilfer, Oliver Kent und Aaron Wonesch. Lucas spielte in diversen Bands mit bekanntem Namen. Darunter «the Birdies», «Papermoon», «Vienna Big Band Project», «Vienna Swing Factory», «Konsens Nonsens», «Longfield Gospel Choir», «Cinnamon Jazz Quartett» und «Kerstin Strahammer Band».

Lucas' Spielkunst hört man auf folgenden CD-Aufnahmen: «Cinnamon Jazz Quartett» - «goes Weihnachten» und «Papermoon» - «When the lights go down».

### **Andreas Herzog, Drums, F/O Avro**

Der Traum vom Schlagzeugspielen hat mit Küchen-utensilien aus Mutters Küche begonnen. Die Schüsseln und Pfannen erzeugten einen herrlichen Sound. Mit neun Jahren hatte die Mutter Erbarmen, und Andreas durfte den Schlagzeugunterricht besuchen.

Die ersten Banderfahrten sammelte er am Sonntagmorgen mit der Kirchenband.

Während der Kantonsschulzeit spielte Andreas in der schuleigenen Big Band Jazz-, Funk- und Soulstücke, und im Alter von 17 Jahren durfte er sein Talent bei der Brit Pop/Rock Band «Flood» einbringen. Zurzeit komponiert und spielt er Musik für die Musik- und Tanzproduktion «Perle des Universums» und unterrichtet Musikschüler.

### **Rolf Kunz, Gitarre, Captain Avro**

Während der Schulzeit hatte Rolf ein halbes Jahr Gitarrenunterricht. Ihm sagte das Klassische und Akustische weniger zu. Darum wünschte er sich zur Konfirmation eine elektrische Gitarre. Das Spielen auf dem neuen Musikinstrument hat sich Rolf selber beigebracht, und zwischendurch nahm er die Hilfe von Kollegen in Anspruch.

Als ihn eines Tages ein Kollege der Crossair fragte, ob er Lust hätte, mit ihm zu musizieren, sagte Rolf zu. Zusammen mit einem Drummer und Rolfs langjährigem Förderer, der Keyboard, Saxophon und Bassgitarre spielte wurden die ersten Lieder eingespielt. Die Band «Hi-Idle» war geboren.

Im Jahr 1994 hatte die Band den ersten Gig und spielten auch zweimal auf der Crossair-Grillparty in Bassersdorf. Rolf trat als Gitarrist und Sänger auf. «Hi-Idle» löste sich 15 Jahre nach der Gründung auf.

### **Pierre-Michel (Pimi) Gasser, Bass, F/O A330/340**

Pimi hat im Alter von neun bis zwölf Jahren in der Dorfmusik Posaune gespielt. Mit 15 hat er sich seinen ersten Bass gekauft. Nach ein paar Musikstunden in der Jazzschule Lausanne und viel autodidaktischem Einsatz hat er für zwei progressive Rockbands in der Region Lausanne Songs geschrieben und Bass gespielt. Mit seinem Eintritt in die SLS (Schweizerische Luftverkehrsschule) im Jahre 1994 legte er eine musikalische Pause ein. Im Jahre 2009 begann er wieder intensiv mit dem Bassspiel und rockte und komponierte für die Winterthurer Band «Querspiel» (querspiel.ch).

Pimi spielt noch Gitarre und Keyboard und liebt es, auf dem «MacBook Pro» Musik zu komponieren.

### **Lorenz Hartmann, Gesang, F/O A320**

Noch vor seinem ersten Solo-Gig mit dem Lied «Sibe chugelrundi Söi» in der ersten Primarstufe vor der versammelten Eltern- und Lehrerschaft drückte Lorenz schon mächtig in die Tasten und übte auf dem Piano Etüden und Menuette. Vortragsübungen waren das höchste der Gefühle. Nie wirklich lernte er dabei das Notenlesen. Auswendig lernen hiess sein Erfolgsrezept.

Als seine langjährige Klavierlehrerin – von der er noch heute der Meinung ist, dass es keine bessere gibt – wegzog, wechselte er das Instrument: Posaune hiess seine neue Leidenschaft. Ein Instrument zum Mitnehmen und nur noch ein Ton nach dem andern. Keine Akkorde! In verschiedenen Formationen der Musikschule Hünenberg spielte er mit Freunden, hatte unglaublich Spass, Teil eines grossen Ganzen zu sein und Menschen mit Musik zu begeistern, zu berühren. «Big Band 99», eine junge funkige Band, war das grösste und auch letzte Projekt auf dem Blasinstrument. Mit einem Studio-Album endete seine Posaunenkarriere. Eine musikalische Baisse folgte – bis André Ruth ihn entdeckte. Er gab ihm eine Chance in der Swiss Pilot Combo. Jetzt ist seine Stimme sein Instrument!

### **Christoph Ruesch, Tenorsaxophon, Captain A320**

Mit sieben Jahren der typische Karrierebeginn auf der Blockflöte. In der Oberstufe klassischer Unterricht auf der Klarinette und der Querflöte. In den Jahren 1989 bis 1992 Ausbildung an der allgemeinen Abteilung der Jazzschule Luzern mit Saxophon und Klavier. Im Alter von 16 Jahren Mitglied einer Bigband und eines Sextetts. Vorwiegend in den Bereichen Jazz-, Unterhaltungs- und Tanzmusik. Ab und zu kurze Projekte mit Kammermusik. Ende der 90er Jahre Mitbegründer des Quartetts «Jazzt Friends». «Jazzt Friends» spielt hauptsächlich Modern Jazz, Blues, Funk und Latin.

### **Robin Bruhn, Es-Alto-Saxophon, F/O A320**

Schon im Alter von sechs Jahren begann Robin bei der musikalischen Früherziehung seinen ausgeprägten Sinn für gute Musik zu definieren. Der Spass an der Musik führte ihn schliesslich auf ein musikalisches Gymnasium. Mit 14 Jahren stand er das erste Mal als junger Elvis im Bamberger Stadttheater auf der Bühne. Nach einem zehnjährigen Intermezzo mit einem klassischen Blasorchester gründete er die Rock-´n´-Roll-Band «Fat Bop» und agierte dort als Sänger und Saxophonist. Vor zwei Jahren gründete er schliesslich Rock-´n´-Roll-Band «Rickbop & the Hurricanes» und ist dort bis heute aktiv.

### **Andreas Hug, Trompete, F/O A320**

Andreas erlernte im Alter von fünf Jahren das Handorgelspiel. Nach fünf weiteren Jahren kam die Trompete hinzu, und weitere fünf Jahre später versuchte sich Andreas auf dem Klavier. Ab der ersten Sekundarschule kam er in den Genuss von Musikunterricht bei Patrick Rothenberger, Trompeter

in der «Swiss Army Big Band». Erste Orchester-Erfahrungen sammelte Andreas bei der Jugendmusik Mels, der Big Band der Musikschule Sarganserland und der Big Band der Kantonsschule Sargans. Im Militär wurde Andreas als Trompeter eingezogen, wo er zusätzlich auf dem Es-Horn ausgebildet wurde. In der Unteroffiziersschule begann er mit der Ausbildung zum Dirigenten. In dieser Funktion führte er während mehrerer Jahre den Taktstock des Musikvereins Vilters und der Panzerbrigade 11. Neben seinem Mitwirken in der «Swiss Army Marching Band», dem «Spiel Inf Br 11» und dem «Spiel Heer» ist Andreas als Aushilfe bei verschiedenen Big Bands und Dorfformationen anzutreffen. Zusätzlich zur Trompete hat er sich kürzlich ein Alphorn gekauft und versucht sich seit Neustem auch auf dem Es-Cornet.

### **André Ruth, Posaune, Captain A320**

André hat seine erste Musikstunde mit neun Jahren auf dem Euphonium erhalten. Eigentlich wollte er dazumal schon Posaune spielen, leider waren seine Arme zu kurz ... Bis zum 20. Lebensjahr spielte er hauptsächlich in der Jugendmusik Wallisellen. Seit 1981 spielt André in der Swiss Band (früher Swissair-Musik). Im 30. Altersjahr wechselte er das Instrument und spielte fortan Posaune. André posaunte zeitgleich auch in der Stadtmusik Baden und später im Musikverein von Wallisellen. Er durfte in verschiedenen Formationen als Aushilfe einspringen, unter anderem bei der «DRS Big Band» zur Eröffnung des Fernsehsenders 3SAT. Bedingt durch das unregelmässige Arbeiten als Pilot war es ihm leider nie möglich, in kleinen Formationen zu musizieren. Aus diesem Grund ging er vor etwa einem Jahr auf die Suche nach Kollegen im Pilotenkorps, um mit ihnen zusammen eine Combo zu gründen. Ein lang gehegter Wunsch ging für André nun mit dem ersten Auftritt der «Swiss Pilot Combo» im letzten Dezember in Erfüllung.

*Weitere Information zur «Swiss Pilot Combo» findet man unter:*

*[www.SwissPilotCombo.ch](http://www.SwissPilotCombo.ch). ●*

# Zeitreise

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

Text: Christoph Jordan

## **... vor 50 Jahren**

Potsdam, Deutschland, 10. Februar 1962: Durch Vermittlung des Rechtsanwalts Wolfgang Vogel wurde der U-2-Pilot Gary Powers gegen Oberst Rudolf Abel, Spitzenspion der Sowjets in den USA, ausgetauscht. Um 8.44 Uhr wurde Powers über die Glienicker Brücke in Potsdam zu den US-Amerikanern geführt. Sechs Minuten später wurde Rudolf Abel den Sowjets überstellt. Anschliessend wurde Powers zunächst von der Presse abgeschirmt und von US-Behörden vernommen. Es sollte geklärt werden, wie die U-2, die bis dahin in 22000 Metern Höhe für Luftabwehrwaffen als unerreichbar galt, abgeschossen werden konnte. Ausserdem war von Interesse, was genau Powers während seiner Gefangenschaft über seine Tätigkeit und das Flugzeug preisgegeben hatte. Er wurde verdächtigt, mehr erzählt zu haben, als sein Schwur zur Verschwiegenheit erlaubt hätte.

Francis Gary Powers, der 1960 auf der Incirlik Air Base (Türkei) stationiert war, wurde am 1. Mai 1960 während eines Spionagefluges von Peshawar (Pakistan) nach Bodø (Norwegen) von einer SA-2-Guideline-Boden-Luft-Rakete südlich von Swerdlowsk (heute Jekaterinburg) über der Sowjetunion abgeschossen, kurz nachdem er das Gebiet um die kerntechnische Anlage Majak überflogen hatte. Powers aktivierte nicht, wie in einem solchen Fall vorgeschrieben, den Selbstzerstörungsmechanismus der U-2, bevor er mit dem Fallschirm absprang. Eine mitgeführte, tödliche Giftkapsel nahm er nicht ein. Er wurde gefangengenommen und am 19. August 1960 in der UdSSR zu zehn Jahren Haft verurteilt.

## **... vor 40 Jahren**

Srbská Kamenice/Windisch Kamnitz, Tschechien, 26. Januar 1972: Der Flug JU 367, eine DC-9-32 der jugoslawischen Fluglinie Yugoslav Airlines (JAT) auf dem Weg von Stockholm über Kopenhagen nach Zagreb und weiter nach Belgrad, stürzte nahe dem tschechischen Dorf Srbská Kamenice ab. Alle 22 Passagiere und fünf der sechs Besatzungsmitglieder starben. Einzig die Flugbegleiterin Vesna Vulovic, damals 22 Jahre alt, überlebte den Absturz aus



10 050 Metern Höhe. Bis heute steht sie dafür im Guinness-Buch der Rekorde. In jüngster Zeit wurden allerdings Zweifel an der offiziellen Version des Unglücks laut.

Nach Darstellung der für die Ermittlungen zuständigen tschechoslowakischen Staatssicherheit gab es an Bord der DC-9 zirka 40 Minuten nach dem Start in Kopenhagen eine Explosion, ausgelöst durch eine Bombe im vorderen Frachtraum der Maschine. Dadurch sei das Flugzeug «auf Reiseflughöhe, in 10050 Metern, innerhalb von drei bis 20 Sekunden zerrissen» worden und anschliessend zu Boden gestürzt. Die Behörden der Volksrepublik Jugoslawien beschuldigten später kroatische Extremisten des Anschlags. Sie nannten als Beleg dafür einen Bekenneranruf bei der Malmöer Zeitung «Kvällsposten». Auch das US-amerikanische FBI teilte die Einschätzung, dass kroatische Extremisten hinter dem Anschlag steckten.

Das unglaubliche Überleben der Flugbegleiterin Vesna Vulovic wurde damit erklärt, dass sie sich zum Unglückszeitpunkt im Heck der Maschine befunden habe, das «in einer spiralförmigen Flugbahn aus etwa zehn Kilometern Höhe Richtung Erdboden gefallen und dort auf einen schneebedeckten Hang gestürzt und so abgebremst worden» sei.

### **... vor 30 Jahren**

Renton, Washington State, USA, 19. Februar 1982: Am 13. Januar 1982 wurde die erste B-757 in den Boeing-Farben Braun und Gelb aus der Montagehalle in Renton gerollt. Nach Abschluss der Bodenerprobung startete die Maschine am 19. Februar 1982 zu ihrem Erstflug, der 180 Minuten dauerte.

Nach 1380 Flugstunden erhielt die Boeing 757 am 21. Dezember 1982 die Typenzulassung durch die FAA. Bereits am 22. Dezember 1982 wurde die erste B-757-200 an Eastern Airlines übergeben, die dann am 1. Januar 1984 den regulären Linienbetrieb aufnahm. Am 14. Januar 1984 erhielt die B-757-200 die Typzulassung der British Civil Aviation Authority (BCAA), wodurch British Airways als zweiter Besteller ab 20. Januar 1984 den Liniendienst mit der B-757 aufnehmen konnte. Die Teile der B-757 werden an den Boeing-Standorten in Auburn, Portland, Spokane und Wichita hergestellt. Die Endmontage erfolgt in Renton. Insgesamt sind über 700 Zulieferer am B-757-Programm beteiligt.

### **... vor 20 Jahren**

Stockholm, Schweden, 26. März 1992: Mit der Saab 2000 wollte der schwedische Flugzeughersteller Saab an den Erfolg des 33-sitzigen Turboprop-Mus-

ters Saab 340A anknüpfen. Aufgrund der seinerzeit boomenden Regionalluftfahrt verlangten die Kunden – allen voran der schweizerische Erstkunde Crossair unter der Führung seines nicht unumstrittenen Vorstandsvorsitzenden Moritz Suter – eine gestreckte Version der Saab 340, die zudem schneller fliegen sollte als das Ausgangsmuster.

Saab streckte die Saab 340, damit sie bei einer typischen Standardbestuhlung 50 Passagiere aufnehmen konnte. Die geforderte Geschwindigkeit erreichten die Konstrukteure durch den Einbau von zwei Allison-Turboprops, die je einen Sechsstab-Propeller antreiben. Die Reisegeschwindigkeit von 360 Knoten (666 km/h) gehört zu den höchsten, die von zivilen Turboprop-Flugzeugen erreicht werden. Der Erstflug der Saab 2000 fand am 26. März 1992 statt.

Allerdings gab es bei der Entwicklung deutliche Verzögerungen, sodass das angestrebte Datum der In-dienststellung der Saab 2000 bei Crossair um rund ein Jahr verfehlt wurde. Das gleichzeitige Aufkommen der Regionaljets von Bombardier und Embraer führte dazu, dass potenzielle Kunden sich für Jets anstelle des Turboprops entschieden. Deshalb entschloss sich Saab, das Programm nach nur 63 gebauten Einheiten einzustellen und sich komplett aus dem zivilen Flugzeugbau zurückzuziehen.

### **... vor 10 Jahren**

Zürich, Schweiz, 31. März 2002: Swiss International Airlines hob am 31. März 2002 ab. Eine Flotte von 78 Regionalflugzeugen, 26 Mittel- und 26 Langstreckenflugzeugen bot 12000 Mitarbeitern einen Arbeitsplatz. Im ersten Jahr verbrannte die Swiss 980 Millionen Franken. Der erhoffte Aufschwung im Folgejahr blieb aus. Interne Machtkämpfe und eine Abfolge von externen Schocks wie die Lungenkrankheit Sars brachten die Swiss 2003 an den Rand des Ruins. Die Flaute wirkte sich auf die Swiss besonders gravierend aus, weil sie einen Geburtsfehler hatte: Nicht nur die Hunter-Strategie der Swisair mit der Absicht, mit maroden ausländischen Töchtern einen Verbund zu formen, war 2001 gescheitert. Auch das Modell der Crossair war hinfällig: Die Swiss konnte die übernommene riesige Regionalflotte nicht rentabel betreiben. André Dosé, damaliger Swiss-Chef: «Die aufkommenden Low-Cost-Airlines hatten ein besseres Geschäftsmodell mit Tiefstpreisen, aber mit grossen Jets. Die Crossair und die spätere Swiss konnten mit den kleinen Propeller-Regionalflugzeugen nicht mithalten.» 2003 reduzierte die Airline die Flotte drastisch auf 35 Regional-, 21 Mittel- und 18 Langstreckenflugzeuge. Die Belegschaft blutete mit dem Abbau von 3000 Stellen und massiven Lohnzugeständnissen. ●



# On The Air ...

*Text: Zbigniew Bankowski*

## LOCAL NEWS ...

Als weltweit erster Kunde hat die **Comlux Aviation Group** mit Hauptsitz in Zürich die Businessjet-Variante des russischen Sukhoi Superjet 100 bestellt. Beim Sukhoi Business Jet (SBJ) handelt es sich um das erste in Russland hergestellte Geschäftsreiseflugzeug überhaupt. Die zwei neu erworbenen Flugzeuge des Schweizer Luxus-Charter-Anbieters werden mit 19 Sitzen ausgerüstet und erhalten ihre Kabinenausstattung bei Comlux America in Indianapolis. Die Auslieferung des ersten grünen Flugzeugs soll im Frühjahr 2014 erfolgen, rund drei Jahre nach der Indienststellung der Passagiervariante des Musters durch Armavia (Armenien). Der Kabineneinbau soll rund zwölf Monate in Anspruch nehmen. Den Preis für ein Flugzeug mit vollständig ausgerüsteter Kabine beziffert Comlux mit 50 Millionen Dollar. Sukhoi will das Flugzeug für 180-Minuten-ETOPS-Flüge zulassen, und die Superjets 100 sind schon jetzt Cat-3b-tauglich. Die Flotte vom Comlux umfasst derzeit 19 Flugzeuge: eine B-767, je zwei A318 und A319, eine A320, vier Global Express, drei Global 5000, drei Challenger 605, zwei Challenger 850 sowie eine Falcon 900.

Etwas mehr als zehn Jahre nach dem Grounding fliegt die **Swissair** wieder, allerdings nicht im ganz gewöhnlichen Rahmen. Um zu verhindern, dass sie die Rechte an den Markennamen «Swissair» und «Crossair» wegen Nichtgebrauchs verliert, hat die Swiss International Air Lines die beiden Marken der Motorfluggruppe Zürich (MFGZ) ausgeliehen, die damit Rund-, Taxi- und Schulflüge durchführen will. Eine Piper Archer der MFGZ hat aus diesem Grund zusätzlich grosse Swissair-Titel sowie das bekannte Swissair-Logo erhalten. Im Weiteren fliegt eine Cessna 172 der MFGZ neu unter dem Cross-air-Label, wobei das blau-rote Heckdesign der frühen 1990er-Jahre wiederauflebt. Dem Vernehmen nach soll auch die zweimotorige Piper PA-34 Seneca HB-LKM bald unter dem Swissair-Label und in voller Swissair-Bemalung abheben.

Im Geschäftsjahr 2011, das am 30. September 2011 endete, konnte **easyJet** die Zahl ihrer Passagiere in der Schweiz um 22 Prozent erhöhen. Demnach beförderte die Fluggesellschaft insgesamt rund 7,7 Millionen Passagiere, davon 2,4 Millionen von und nach Basel. Am EuroAirport Basel verstärkte easyJet ihre Stellung als führender Anbieter. Mit einem Marktanteil von 45 Prozent und einem Angebot von 36 Destinationen liegt das Unternehmen

weit vor dem nächsten Konkurrenten, der acht Destinationen anbietet. Zwischen Dezember 2009 und Mai 2011 investierte easyJet an den Standorten in Basel und Genf gegen 300 Millionen Schweizer Franken.

## **WORLD NEWS ...**

En 2011, **Airbus** a livré 534 avions commerciaux à 88 clients dont 10 nouveaux et réservé 1419 commandes nettes, ce qui en fait l'année la plus réussie dans l'histoire de l'entreprise, et la dixième d'affilée avec une augmentation de la production. Les livraisons ont battu le précédent record établi en 2010 avec 24 avions supplémentaire. Elles ont atteints le chiffre record de 421 avions de la famille du A320 (401 en 2010), de 87 pour le A330 (87 en 2010) et de 26 pour l'A380 (18 en 2010). Le mois de décembre a été un mois record pour l'A380, avec quatre livraisons en un seul mois. Airbus Military a également livré un nombre record de 29 appareils (avions de transport C-212, CN-235, C-295 et A330 MRTT). Toujours en 2011, Airbus a eu reçu 1608 commandes (1419 net après annulations) en matière d'avions commerciaux, d'une valeur de 169 milliards de dollars au prix catalogue. Le précédent record était en 2007 (1458 commandes brutes ou 1341 nettes). En termes de valeur, la part d'Airbus en ventes d'avions de plus de 100 places est de 56 pourcent.

**Lufthansa Technik** hat eine neue Technologie für den Rollbetrieb von Flugzeugen am Boden erprobt. Zum ersten Mal wurden Elektromotoren in das Hauptfahrwerk eines Verkehrsflugzeugs installiert, um als Antrieb für alle Rollbewegungen am Boden zu dienen. Fünf Tage lang wurde das «E-Taxi» unter realen Flugbetriebsbedingungen getestet. So wurden mehrfach der Push-back eines Flugzeugs am Gate sowie der Rollbetrieb zu und von der Landebahn demonstriert. Untersuchungen belegten, dass Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge mehr als drei Prozent des Kerosins eines Fluges während des Betriebs am Boden verbrauchen.

Airbus has completed the first flights of an **A320** test aircraft equipped with **sharklet wing tips**. The airframer modified the prototype of its narrow-body with the 2,5 meters tall devices and has begun the flight test programme for certification and performance validation. The first part of the campaign is directed at gathering data to fine-tune the aircraft's flight laws. Airbus expects the sharklets will cut fuel burn by up to 3,5 percent over the current configuration with wing-tip fences and boost maximum take-off weight by up to 3 tons.

Die **Lufthansa** mustert die beiden ältesten Boeing 747-400 dieser Tage aus. Ende 2012 sollen weitere fünf B-747-400 und zwei A340-300 stillgelegt werden, da als Ersatz weitere A380, A330-300 sowie auch B-747-8I zur Flotte stossen. Die letzten Avro RJ85 gehen auch weg, und neben den sieben bereits an Automatic (als Schrott) verkauften B-737-500 ist die Abgabe weiterer B-737 vorgesehen. Mit Eröffnung des neuen Willy-Brandt-Flughafens in **Berlin** am 3. Juni 2012 plant die Lufthansa dort eine erhebliche Expansion von jetzt acht auf dann 38 selber angeflogene Ziele. Mit dabei alle wichtigen Orte in Europa, die man bisher schwer vernachlässigt hatte, sowie auch Beirut und Tel Aviv. Inklusive der Star-Alliance-Partner und Germanwings werden ab Berlin dann sogar 49 Ziele angeflogen. Die Lufthansa wird 15 Flugzeuge der A320-Familie und deren Besatzungen fest in Berlin stationieren. Interessanterweise fliegt die Lufthansa selber zweimal täglich von Berlin nach **Moskau-Vnukovo**, das bisher von Germanwings bedient wurde. Auch zwei Frankfurt-Flüge sollen von Domodedovo nach Vnukovo wechseln. Weitere Flüge könnten folgen, da Domodedovo inzwischen völlig überfüllt ist und in Vnukovo nach der Pistenrenovierung, neuen Terminalbauten sowie dem Abzug der neuen und zukünftigen Aeroflot-Töchter wie Vladivostok Avia nach Sheremetyevo erhebliche freie Kapazitäten existieren. Und noch eine neue Route: ab März wird Frankfurt-Shenyang-Qingdao (China) dreimal wöchentlich mit A340 geflogen. Zeitgleich wird der Anflug auf Guangzhou eingestellt.

European states appear unlikely to meet crucial air traffic management modernisation targets this year, including achieving the nine functional airspace blocks central to the **Single European Sky** initiative. Functional Airspace Blocks (FAB) are designed to eliminate the inefficiency of having airspace control dictated solely by territorial boundaries, by restructuring airspace sectors across multiple countries to create greater flexibility. Only one of these nine blocks, supposed to be operational by the end of 2012, seems to be on track. The Danish-Swedish airspace block is the only one not categorised as being of concern. The major two blocks covering France, Benelux, Germany, Switzerland (called FAB Europe Central) and the second one covering Spain and Portugal (called FAB South West) are being classified as being most at risk. The Baltic block and the UK-Ireland block are second to the Danish-Swedish block operation in terms of readiness.

## **CRASH NEWS ...**

Investigations into the **LOT Boeing 767-300** gear-up landing at Warsaw are focusing on the role of circuit-breakers, after the twinjet's undercarriage

failed to deploy following a hydraulic leak. The crew attempted to use gravity extension to lower the gear but this was unsuccessful. The B-767 landed on runway 33 with its gear retracted, about 1 hour 15 minutes after declaring emergency. It came to a halt 2000 meters along the strip, where runway 33 and runway 29 intersect. Preliminary inspection of the aircraft traced the central hydraulic system problem to a fluid leak from a damaged hose in the starboard main landing gear. But it also revealed that while the individual circuit breaker for the alternate landing gear extension motor was «on», an overarching battery bus circuit breaker, which protects several systems including the alternate landing gear extension motor, was «off». After connecting a ground power unit and switching on the battery bus circuit breaker, investigators used the alternate landing gear extension system to lower the undercarriage, enabling the aircraft to be towed to LOT's technical facilities.

## SHORT NEWS ...

**Transaero** unterzeichnete einen Vorvertrag über vier Airbus 380. Sie sollen für 700 Passagiere in einer Drei-Klassen-Bestuhlung eingerichtet werden. Parallel zu den A380 zeichnete Transaero auch eine Absichtserklärung über vier Boeing 747-8I zur Lieferung ab 2016, die für 460 Passagiere eingerichtet werden sollten.

**Qatar Airways** gab einen Auftrag über 50 Flugzeuge der A320neo-Familie (plus 30 Optionen) sowie über fünf weitere A380 (plus drei Optionen) bekannt. Insgesamt erwartet Qatar jetzt zehn A380 ab Herbst 2013.

Die **Lufthansa** bestellte weitere zwei A380 (total 17) für 2014.

Ein weiterer A320neo-Auftrag kommt von **Spirit Airlines** (USA), die 45 Maschinen in Auftrag gab und ausserdem weitere 30 A320 classic bestellte.

**Volaris** aus Mexiko schloss einen Vorvertrag über weitere 14 A320 und 30 A320neo. Die Gesellschaft hat momentan 34 A319/320 im Einsatz und erwartet noch 14 aus früheren Bestellungen.

**Qantas** bestätigte ihren Vorvertrag über 32 weitere A320 und 78 A320neo. 99 Flugzeuge sind für die diversen JetStar-Ableger in Australien, Neuseeland, Singapur, Vietnam und Japan vorgesehen.

Anlässlich eines Besuchs von US-Präsident Obama auf Bali wurde ein Vorvertrag mit der indonesischen **Lion Air** über weitere 230 Boeing 737 unterzeichnet. Dabei handelt es sich um 29 zusätzliche B-737-900 und 201 B-737MAX. Dazu kommen noch 150 Kaufrechte. Mit der Anzahl von 201 Flugzeugen wollte man vermutlich die 200-A320neo-Bestellung von Air Asia übertreffen ...

**Atlas Air** stornierte drei Boeing 747-8F, da sie mit der Performance der ersten Flugzeuge nicht zufrieden ist. Neun Jumbos verbleiben, wovon drei bereits geliefert wurden. Sie werden für British Airways Cargo betrieben.

**China Eastern Airlines** stornierte ihre Order von 2005 über 15 Boeing 787-8 Dreamliner. Ebenso wurden die neun B-787 für die inzwischen zu China Eastern gehörende Shanghai Airlines storniert. Die Bestellungen wurden in eine neue Order über 45 B-737-700/800 umgewandelt.

**Air Berlin** spielt weiter Flotten-Karussell: zwei B-737-800 gehen an Aerolineas Argentinas, eine werksneue B-737-800 wurde direkt ab Werk an Norwegian weitergegeben, und angeblich gehen noch zwei an Orenair sowie je eine an Transaero und Yakutia. Der Lease einer B-737-800 an Tarom lief aus, und die Maschine ist bereits zurück bei Air Berlin. ●

# Gelesen

Text: Viktor Sturzenegger

## Kriegserinnerungen

Wer kennt nicht das Bild der GIs, die auf Iwo Jima im Februar 1945 zwischen Trümmern auf einem Hügel die US-Flagge hissen. In Kunstwerken wurde der Moment wieder aufgenommen und vervielfältigt. Gründen tut die Aufnahme auf einem Augenblick, in dem der Kriegsphotograf Joe Rosenthal den Auslöser seiner Kamera betätigte und für eine vierhundertstel Sekunde die Blende öffnete. Damals noch ein ungewisses Unterfangen, konnte man doch erst nach dem Entwickeln sehen, was aus einer Aufnahme geworden war.

Die Schicksale der Männer auf dem Foto hat der Sohn eines Überlebenden zusammengetragen. Er erzählt die Geschichte von Krieg und unmenschlichen Taten vor allem der Japaner auf dieser umkämpften Insel, die zum Symbol der Unterwerfung dieses Volkes durch die Amerikaner werden sollte.

Er beschreibt die Reaktionen in den USA auf das Titelbild der «Times» und die Wortkargheit seines Vaters, wenn er ihn über Iwo Jima ausfragen wollte. Dass sein Sohn Japan schätzen lernte und sogar dort studierte, war ihm unverständlich – er hatte zu viel Grausames gesehen, um die Haltung seines Sohnes verstehen zu können.

Ich hätte das Buch nicht angerührt, wenn es mir nicht von Theo Müller zugesandt worden wäre – ich weiss nicht, ob ich Dir wirklich danken möchte, Theo. Zu grausam ist mir die Geschichte, und Helden sind mir keine Vorbilder, schon gar nicht amerikanische. Und die Grausamkeit der Japaner steht jener der Deutschen im 2. Weltkrieg in nichts nach, mag sie sogar übertreffen, wenn das überhaupt möglich ist. Dennoch gibt es in jedem Volk Hoffnungsträger, die als Künstler, Denker oder Leute aus dem «einfachen Volk», vielleicht sogar als Politiker oder Beamte, zur Überwindung vergangener Entsetzlichkeiten beitragen und den Weg bereiten für eine bessere Zukunft – davon bin ich überzeugt!

*James Bradley: Flags of our Fathers, New York 2006, ISBN-13: 978-0-553-38415-4*

## Erinnerungen

Hans Kissenpfennig und Urs von Schroeder zeichnen als Herausgeber einer Kompilation von Geschichten im Umfeld der Swissair. Alle darin von Landesvertretern, Stationsleitern oder -mechanikern niedergeschriebenen und

von Urs von Schroeder stilistisch verfeinerten Erlebnisberichte vermögen die jeweilige Stimmung vor Ort lebensnah zu beschreiben, und aus den farbigen Mosaiksteinchen entsteht das Gefühl der «Swissair-Familie» spürbar neu.

Was viele dieser Erzählungen prägt, namentlich jene, die von Zeiten politischer Unrast in Schwellenländern oder Ländern der Dritten Welt handeln, ist die Bedeutung der Swissair als Repräsentantin der Schweiz und das Ansehen ihrer Vertreter als deren Botschafter.

Gleichzeitig sind die kurzen biographischen Texte über die Autorinnen und Autoren am Ende jeder Geschichte Hinweise auf die Schicksale vieler Swissair-Angestellter über die Existenz der Airline hinaus. Als verstreute Teile eines grossen Puzzles finden sich die Erzählenden heute in aller Welt verteilt und mit ganz verschiedenen Tätigkeiten beschäftigt.

Immer wieder beeindruckend sind die Schilderungen der Einfallsreichtum und die Zivilcourage der Aussenmitarbeitenden im Umgang mit der Willkür der Herrschenden in den verschiedenen Staaten. Libanon, ehemals die «Schweiz des Nahen Ostens», ist nie mehr aus Bürgerkrieg und Grenzkonflikten herausgekommen.

Urs von Schroeder selbst beschreibt eine Momentaufnahme, ungefähr zum Zeitpunkt, als die Swissair doch wieder einmal versuchte, Beirut anzufliegen. Beim Lesen kam mir auch gleich eine eigene Geschichte in den Sinn: Ich hatte Mitte der 70er Jahre die Ehre, als First Officer aus der Reserve mit Captain Peter Rüedi, dem Sicherheitsbeauftragten der AEROPERS, einen Linieneinsatz mit Passagieren nach Beirut – quasi eine Wiedereröffnung der Strecke – durchzuführen. Er wurde zum einzigen Anlass in meinem bisherigen Leben, wo ich mich unter Beschuss genommen fand, und ich höre noch Peters Flüche über die optimistische Lagebeurteilung unserer Security-Abteilung, während rings um uns Leucht- und andere Feuer zwischen den Häusern Beiruts heraus unseren Landeanflug kreuzten. Die Wiederaufnahme der Flugverbindung wurde natürlich abgeblasen.

Doch zurück zum Buch: So berührt der in der Kürze der Erzählung wohl reibungsloser als in der Realität wirkende Einsatz der Swissair-Vertreter in Iran, als es darum ging, den amerikanischen Opfern der misslungenen Geiselbefreiung einen Transport aus dem gärenden Land und damit einen pietätvolleren Umgang mit ihren Leichen zu ermöglichen, als es vor Ort wohl der Fall gewesen wäre.

«Als Muhammad Ali Swissair-Präsident werden wollte» ist ein Erinnerungsband für jene, die sich immer noch wundern, wie es kommen konnte, dass die Botschafterin der Schweiz unter Bruggisser & Co. zum Ausverkauf der

Substanz und in den Bankrott getrieben werden konnte. Das Wundern bleibt, denn mit der Firmenpolitik haben die Geschichten sich nicht verwässern lassen. Wie der Phoenix aus der Asche zum globalen «Brand» Swiss mutierte, sich aus einem anfänglichen Formtief zu einer wieder von vielen Reisenden gewählten internationalen Grösse entwickeln konnte, hat aber wohl mit einer «Restempathie» vieler verbliebener Mitarbeitender und deren unverbrüchlicher Identifikation mit der Tätigkeit in einer weltweit aktiven Unternehmung zu tun. Die Geschichten im Buch bilden ein gelungenes Resümee einiger Dekaden internationaler Tätigkeit im Zeichen des Schweizerkreuzes.

*Hans Kissenpfennig und Urs von Schroeder (Hrsg):*

*Als Muhammad Ali Swissair-Präsident werden wollte, Zürich 2011, ISBN 978-3-03823-733-4 ●*



# Gedanken eines Fliegenden

## Frauen und Deutsche ...

Text: Peter Tilly

*Das Privileg des Kolumnisten ist die Narrenfreiheit. Was man im Heft zuvor tunlichst vermieden hat, darf man in der Kolumne hemmungslos – nämlich Tabus brechen, das Unaussprechliche aussprechen. Achtung, ich mache das jetzt:*

**«Frauen und Deutsche haben in der Fliegerei nichts verloren!»**

Sind noch Fragen? Vielleicht nicht, aber ich habe ein paar Erklärungen. Was habe ich mich in den letzten Wochen über diese beiden aufgeregt. Unruhe haben sie verbreitet, Verspätungen generiert, mich und andere genervt, Mensch und Material gefordert und Geld gekostet. Kurz: mit Frauen und Deutschen hat man in der Aviatik nur Ärger. «Lämpfen» würden wir hier in der Schweiz sagen, aber das versteht ja wieder niemand. Da freust du dich auf einen Kurzaufenthalt in Rom – der Deutsche vermasset es dir! Da freust du dich auf einen ruhigen Flug nach Hamburg – eine Frau macht dir das mit ihrer zittrigen Nervosität zunichte.

Diese Frauenzimmer wissen nie, was sie wollen, aber das dafür mit einer Intensität, die seinesgleichen sucht. Mal links, mal rechts, mal schnell, mal langsam. Nicht einmal externe Beobachter kommen da mit. Es geht drunter und drüber. Und nachher wollen sie nicht schuld sein, keine Verantwortung übernehmen. Der Landschaden? War nicht ich – das war der Deutsche! Zu viel Querlage vor der Landung? Kann ich doch nichts dafür, wenn Männer mit meinem Temperament nicht umgehen können! Mal sind sie zahm, im nächsten Moment unberechenbar wie eine Wildkatze im Jagdfieber. Wer soll das verstehen? Wie soll ich mit so etwas umgehen? «Grüezi, ein Durchstart wäre eine Lösung gewesen», schreibt ein Kollege mit viel Überblick und gutem Willen. Wenn das mit den Frauen nur immer so einfach wäre ...

Und der Deutsche? Zackig, laut und unberechenbar – jawohl, so habe ich das erlebt. Obwohl ich ihm einen Tritt mit dem rechten Fuss verabreicht habe, wollte er dem mir vorgegebenen Weg nicht folgen. Alles passiert überhastet und macht den Eindruck, dass es ungeplant vonstatten geht. Steigt mit einem Winkel an die nächste Höhe heran, die der Steigleistung einer Apollo-Rakete der ersten Generation den Rang abläuft. Sapperlot – gaht's

eigentlich no? Wir Schweizer haben mit unserer Gemächlichkeit gute Erfahrungen gemacht. Wie bringe ich das nur dem Deutschen bei?

Natürlich darf die kolumnistische Narrenfreiheit nicht dazu missbraucht werden, ganze Bevölkerungsgruppen zu verunglimpfen und in einen Topf zu werfen. Ich mag Deutsche und ich liebe Frauen. Ich finde auch, dass gerade Frauen und Deutsche ihre Sache in der Fliegerei gut und richtig machen. Weiter stehe ich öffentlich dafür ein, Menschen weder nach ihrer Nationalität noch aufgrund ihres Geschlechts an den Pranger zu stellen. Trotzdem bleibe ich dabei:

*Frauen und Deutsche haben in der Fliegerei nichts verloren!*

Zumindest nicht dieser Joachim und diese Andrea. Sollen sie dahin zurück, wo sie herkommen! Nie wieder will ich ihnen begegnen, weder in Kloten noch anderswo. Sollen sie doch dort ihr Unwesen treiben, wo sie geboren wurden: in den Tiefdruck-Wetterküchen über dem Nordatlantik, fern der Kurzstreckenrouten der Swiss. ●

# Shooter's Corner

## Landschaften und Stimmungen fotografieren

**Landschaften und Sonnenuntergänge sind die am meisten fotografierten Motive. Trotzdem sieht man davon selten gute Fotos. Die häufigsten Fehler sind unter anderem: Zu viele Totalansichten, zu viel uninteressantes Beiwerk, ungeeignetes Licht oder keine gestalterischen Ideen. Mit den folgenden Tipps gelangen bessere Aufnahmen!**

Text: Dominique Wirz, F/O A330/340

Beim Fotografieren von Landschaften ist das Zusammenspiel von Licht, Farben und Formen entscheidend. Denn nicht die schöne Landschaft allein ist es wert, fotografiert zu werden. Fast wichtiger ist noch eine schöne Lichtstimmung, die die Landschaft von einer besonderen Seite zeigt. Die Sonne im Rücken führt zwar zu ausgeleuchteten Motiven, aber das Bild wirkt flach, weil Schatten fehlen. Ebenso wirkt die Mittagssonne meist langweilig. Für Landschaften ist deshalb seitlich einfallendes Sonnenlicht vorteilhaft. Hartes, direktes Streiflicht lässt Strukturen und Oberflächen deutlich hervortreten. Es schafft modellierende Schatten in der Landschaft, verstärkt Kontraste und betont Linien und Formen. Dies wirkt beispielsweise sehr ansprechend bei Dünen oder schroffen Bergen. Je tiefer der Sonnenstand ist, umso weicher und wärmer ist das Licht, weshalb dieses Licht sich besonders für liebliche Landschaften eignet.

### Gestalterische Ideen

Neben dem geeigneten Licht braucht es auch eine durchdachte Bildgestaltung, um fotografierte Landschaften wirkungsvoll in Szene zu setzen.

- Beachten Sie geeignete Formen in der Landschaft und ziehen Sie diese bewusst ins Bild ein. Das können Diagonalen, Ovale oder S-Linien sein, wie beispielsweise Strassen, Täler, Canyons, Felder oder Fliessgewässer.
- Weniger ist mehr. Konzentrieren Sie sich auf das Wesentliche der Landschaft und lassen Sie alles Unnötige und Unwesentliche weg. Je mehr auf einem Bild zu sehen ist, desto mehr wird allenfalls das Bildwichtige verwässert. Also nicht zu viel draufnehmen!
- Durch den Einbezug von bekannten Vergleichsobjekten wie zum Beispiel Menschen, Tiere oder Häuser können Sie die Dimension einer Landschaft unterstreichen.

- Probieren Sie auch einmal eine ungewöhnliche Bildgestaltung. Verschieben Sie Ihren Aufnahmestandpunkt und machen Sie mehrere Aufnahmen. Versuchen Sie mal die Frosch- oder die Vogelperspektive.
- Fotografieren Sie mit einem Weitwinkel und nehmen Sie bewusst einen ausgesuchten Vordergrund mit ins Bild. Damit betonen Sie die Weite einer Landschaft. Achten Sie dabei auf ausreichende Schärfentiefe, indem Sie abblenden und allenfalls ein Stativ einsetzen. Die Schärfe muss dabei etwas hinter den Vordergrund gesetzt werden. Als Faustregel dehnt sich die Schärfentiefe ein Drittel vor der eingestellten Schärfe aus sowie zwei Drittel dahinter. Zur Beurteilung hilft die Abblendtaste.
- Vergessen Sie nicht, auch mal mit Ihrem Teleobjektiv charakteristische Ausschnitte einer Landschaft zu fotografieren. Das schafft Abwechslung in einem Album oder einer Show. Ein geeignet gewählter Ausschnitt bringt eine Bildaussage auf den Punkt, denn Details können auch für das Ganze sprechen.
- Der Einsatz eines Polarisationsfilters vermindert das Streulicht in einer Landschaft. Der Filter wirkt vor allem bei direktem Sonnenlicht und vermag zum Beispiel die Farben eines Sees, des Himmels oder von Vegetation dramatisch zu verstärken. Allerdings werden dabei manchmal auch Spiegelungen herausgefiltert.

## Sonnenuntergänge

Sonnenauf- und -untergänge sind immer wieder aufs Neue fotogen. Wir können diese entweder direkt fotografieren, indem wir den untergehenden Sonnenball mit einbeziehen, oder indirekt, indem wir den Fokus auf die farblichen Verfärbungen des Himmels und deren Reflexionen in der Landschaft und auf dem Wasser legen.

- **Direkt:** Bestimmen Sie rechtzeitig Ihren Standpunkt und halten Sie Ausschau nach eindrucksvollen Spiegelungen. Ein tiefer Standpunkt und der Einsatz eines Teles raffen die goldig glitzernden Reflexionsstrahlen auf dem Wasser zu einem Feuerteppich. Wirkungsvoll ist das Einbeziehen markanter Vordergrund-Silhouetten wie Palmen, Personen, Schiffsmasten ... Die Gefahr von Reflexen der Optik wird geringer, wenn der Filter abgenommen wird.
- **Indirekt:** Ist die Sonne hinter Wolken verborgen, ist nach dem Untergang mit den feurigsten Farbstimmungen zu rechnen, sobald die Wolken von unten angestrahlt werden. Geduld lohnt sich. Meist entstanden meine schönsten Bilder, nachdem schon fast alle anderen Leute den Aussichtspunkt verlassen hatten.

## Wetterstimmungen

Regen, Nebel, Stürme, Schnee – es gibt kein schlechtes Fotowetter, höchstens unbequemes. Bei solchen Wetterstimmungen entstehen ganz neue fotografische Reize und Chancen für aussergewöhnliche Fotos. Sie wirken deshalb faszinierend, weil man mit «schönen» Fotos bei «schönem» Wetter überfüttert ist.

- Regen und Gewitter: Ziehen Sie das Regentypische mit ein: Regenschirme, spiegelnde Pfützen, niederprasselnder Regen (vor dunklem Hintergrund), Regenbogen, Wassertropfen auf Pflanzen, spiegelnde nasse Strassen. Dunkle Regenwolken können unglaublich dramatisch wirken, wenn im Vordergrund die Sonne scheint. Regenbogenfarben wirken mit Pol-Filter viel intensiver.
- Sturm und Wind können nicht direkt, sondern nur in ihren Auswirkungen fotografiert werden: Zerzauste Bäume, wehendes Haar, fliegende Schals, Fahnen, gefüllte Segel, geduckte Menschen, fliegendes Laub usw. Von einem windarmen Standort aus kann mit Stativ lange belichtet werden, um einen Wischeffekt zum Beispiel bei einem Baum zu erzielen.
- Nebel und Dunst: Während die Sonne alle Farben intensiviert, soften sie Dunst und Nebel ab. Sie erzeugen weiche, gar romantische Bildstimmungen. Durch den Einsatz eines Teles können Sie eine solche Stimmung noch verstärken. Im Gegenlicht – beispielsweise bei der aufsteigenden Sonne – beginnt Nebel zu leuchten! In den Bergen entstehen oft eindruckliche Stimmungen durch Wolken, die an den Bergflanken hochsteigen. In kühleren Breiten entsteht nach dem Nebel oft auch Tau oder Frost, den man als Vordergrund miteinbeziehen kann.

Nehmen Sie also die Kamera nicht nur für Schönwetter-Fotos oder Sonnenuntergänge hervor, sondern auch mal bei «schlechtem Wetter». Sie werden häufig mit schönen Fotomotiven belohnt. ●

# Internationale Vernetzung der AEROPERS

**Die AEROPERS ist unter anderem Mitglied in der IFALPA, der ECA, der ASAP und der LIP und stellt Mitarbeiter in verschiedensten internationalen Working Groups und Committees.**

*Text: Henning M. Hoffmann, Geschäftsführer AEROPERS*

Die Problemfelder, denen wir uns stellen müssen, sind inzwischen leider nicht mehr rein regional, sie sind international. Deshalb wollen wir in den kommenden Ausgaben die verschiedenen internationalen Verbände etwas genauer vorstellen und beginnen mit der ASAP, der Vereinigung der Piloten der Fluglinien der Star Alliance.

Das Netzwerk der Star Alliance ist das weltweit führende Netzwerk von Fluglinien bezüglich der Anzahl der täglichen Flugverbindungen, der angeflogenen Ziele und Länder sowie der Anzahl der Mitgliedsgesellschaften. Es wurde 1997 als erste echte globale Allianz von Fluglinien gegründet, um Kunden auf der ganzen Welt Erreichbarkeit und eine angenehme Reiseerfahrung zu bieten. Sowohl die Swiss als auch die Lufthansa sind Teil dieses 28 Mitglieder umfassenden Netzwerks.

Um diesem industriellen Netzwerk mit dem Ziel des erfolgreichen wirtschaftlichen Lobbyings und Wachstums etwas entgegensetzen zu können, haben die Piloten der Mitglieds-Airlines 1997 einen entsprechenden Verband gegründet, der derzeit 51000 Piloten vertritt. Durch diesen Verband sollte ein direkter Austausch untereinander möglich gemacht werden. Denn der permanente und unmittelbare Austausch ist einer der wichtigsten Zwecke eines Netzwerks. Veränderungen in Abläufen, Gesamtarbeitsverträgen, Arbeitsbedingungen, Firmenstrukturen und vieles mehr werden somit transparent. So kann man unverzüglich und gemeinsam gegen Verschlechterungen, zum Beispiel bei den Arbeitsbedingungen, vorgehen oder mögliche Eingriffe durch die Firmen von vornherein verhindern.

## **Gedankenaustausch und Unterstützung**

Wichtige Themen an der Konferenz im November 2011 in Kapstadt waren beispielsweise die neuen Arbeitsvertragsmodelle der Ryanair (Brookfield Contracts) und deren mögliche Wirkung auf die Arbeitsverträge traditioneller Airlines, der immer stärkere Einfluss der Carrier aus dem Nahen Osten, die Diskussion und der Vergleich der verschiedenen FTL (Flight Duty Limi-

tations) in den Mitgliedsländern sowie die Situation der Weltwirtschaft und deren Einfluss auf uns Piloten.

Die ASAP ist aber nicht nur eine Diskussionsplattform. Im Falle von Vertragsverhandlungen oder auch Streitigkeiten zwischen einem Verband und der entsprechenden Airline oder eines drohenden Streiks stehen die ASAP und deren Mitglieder nicht nur mit Rat, sondern auch mit Tat zu Seite. So konnten wir zum Beispiel unseren Kollegen in Kapstadt wertvolle Hinweise zum Thema Vertragsverhandlungen geben. Wir haben dort unsere Strategie präsentiert und erklärt, welche Erfolgsfaktoren wir dabei gesehen haben und zudem moderne Ansätze in Verhandlungsmethodik beziehungsweise im Umfeld von Verhandlungen aufzeigen können.

Unsere Kollegen der portugiesischen TAP erhielten zudem die Zusage der vollen Unterstützung der ASAP bei ihren Massnahmen gegen die Willkür ihres Managements. Eine solche Unterstützung beginnt mit der Präsenz von ASAP-Vertretern bei Medienkonferenzen oder auch bei Arbeitskampfmassnahmen.

### **Mit Vergleichen zum Erfolg**

Wie schnelllebig die Zeit heute ist, sehen wir am Grounding der Spanair – eines Mitglieds der Star Alliance. Im November noch war bei der Konferenz der Einstieg von Investoren bei der kriselnden Airline ein Thema. Heute sind mehr als 400 Kollegen arbeitslos. Die Wirtschaft verändert sich und die Unternehmen in rasantem Tempo. Um hier mithalten zu können, müssen wir zusammenstehen – national und noch mehr international.

Oft hört man die Frage, welchen Mehrwert der Einzelne von dieser Vernetzung erhält. Eine interessante Frage mit einer teilweise relativ einfachen Antwort. Eine Salärsteigerung gab es aufgrund einer Konferenz noch nicht – zumindest nicht unmittelbar. Der Austausch zwischen den Verbänden und das Benchmarking untereinander zeigen klar, in welchen Salärregionen sich vergleichbare Mitbewerber und unsere dort beschäftigten Kollegen bewegen. Dies sind für Verhandlungen stets Richtwerte, an denen wir uns orientieren.

Ähnliches gibt es auch zum Thema Arbeitsbedingungen zu sagen. Wenn man den aktuellen GAV und die entsprechenden FDR (Flight Duty Regulations) durchliest, könnte man meinen, die Ergebnisse von Konferenzen und Arbeitsgruppen nicht schwarz auf weiss vor sich zu sehen. Dies ist schlussendlich nicht zutreffend. Grundsätzlich sind die Arbeitsbedingungen durch die EU-OPS (bald EASA FTL) vorgegeben, können aber vertraglich restriktiver

gehandhabt werden. Und genau in diesem Moment vergleichen wir untereinander und tauschen uns über positive Veränderungen, die eine Win-win-Situation (für die Piloten und die Airline) ergeben, aber auch über klare «Musts» bei Verbesserungen der FDR aus. Hier ist es immens wichtig, eine Transparenz zu leben, von der alle profitieren. Und genau das ist das Geheimnis der internationalen Pilotenverbände. Schliesslich stehen wir Piloten für Zuverlässigkeit und Sicherheit. Und diese Verpflichtung können wir nur erfüllen, wenn wir unter Bedingungen arbeiten, die nicht nur erträglich, sondern tatsächlich leb- und machbar sind. ●